

ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ РАН
ИНСТИТУТ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Н.З. Мосаки

**КУРДИСТАН:
РЕСУРСЫ И ПОЛИТИКА**

ЧАСТЬ II

Москва 2005

Научное издание

Н.З.МОСАКИ

КУРДИСТАН: РЕСУРСЫ И ПОЛИТИКА
М., 2005, 342 стр.

Ответственные редакторы

М.С. Лазарев,
А.О. Филоник

Рецензенты

докт. ист. наук Ш.Х. Мгой,
канд. ист. наук Башир Расул

Мнение автора может не совпадать с точкой зрения Института.

ISBN 5-89394-159-4

ISBN 5-89394-159-4

© Институт востоковедения РАН

© Институт Ближнего Востока

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава IV.	
ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЕ ИЗМЕРЕНИЕ КУРДИСТАНА И КУРДСКОГО ВОПРОСА	4
4.1. Исторический анализ транспортно-коммуникационного положения Курдистана	5
4.2. Современное транспортно-коммуникационное положение Курдистана	19
4.2.1. Автомобильные дороги Курдистана	21
4.2.2. Воздушный транспорт Курдистана	32
4.2.3. Железные дороги Курдистана	45
4.2.4. Водные пути на территории Курдистана	51
4.2.5. Межгосударственные пути и таможенные пункты на территории Курдистана	52
4.2.6. Трубопроводный транспорт на территории Курдистана	72
4.2.7. Политическое и экономическое значение транскурдистанских путей	81
4.3. Трансъевразийские транспортно-коммуникационные маршруты (проекты) и Курдистан	93
4.4. Транспортировка каспийских энергоресурсов и курдский фактор	102
4.5. Газопроводная сеть Курдистана	115
4.6. Линии электропередач на территории Курдистана	126
Глава V.	
ОБЗОР ЭКОНОМИКИ КУРДИСТАНА	147
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	305
SUMMARY	309
БИБЛИОГРАФИЯ	310

Глава IV.

ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЕ ИЗМЕРЕНИЕ КУРДИСТАНА И КУРДСКОГО ВОПРОСА

Под *транспортно-коммуникационным измерением* Курдистана понимается географическое положение абсолютного курдского этнопространства¹ в существующей и проектируемой сети коммуникаций, дорог, путей (Евразии и Ближнего и Среднего Востока) или отдельных их направлений, а также степень влияния стратегической борьбы различных глобальных и региональных сил за прохождение, эксплуатацию или блокирование транспортных путей через Курдистан на национально-освободительное движение курдов и в целом на курдский вопрос и его использование субъектами геостратегии в качестве одного из факторов, как объекта геостратегических отношений.

Пути и дороги «организуют» территорию, превращая ее в политическое, экономическое и иное пространство, придают ей то или другое качество. Они могут стать как средствами проведения своего влияния, так и определенной подверженности (влиянию чьему-либо). Пути и дороги становятся пространственным каналом властных импульсов, как исходящих, так и входящих, служат стержнем, осью пространства и власти.

«Первостепенное место транспорта в геополитике объясняется тем, что благодаря ему структурируется пространство. Реальное установление или поддержание государственной власти на конкретном пространстве невозможно без адекватной работы транспорта»².

В курдистанском контексте пути и дороги сыграли для курдов трагическую роль, что было обусловлено отсутствием концентрирующего транспортно-коммуникационного ядра, бесспорного геоцентра, от которого во все части страны направлялись бы кольца, передающие исходящие властные импульсы. Немалое значение имело и отсутствие транскурдистанского пути. Напротив, отдельные части Курдистана стали объектами входящих дорог и соответственно направленных властных импульсов и лучей влияния. Предпринимаемые централь-

ными правительствами стран, имеющих в своем составе части Курдистана, попытки строительства современных дорог в первую очередь были обусловлены военно-стратегическими мотивами – для переброски войск с целью контроля «беспокойных» территорий, а не экономическими доводами. Последние же заключались, как правило, в более интенсивной выкачке ресурсов.

С точки зрения геоэкономики, саму территорию Курдистана можно рассматривать в качестве важнейшего фактора – не менее значимого, чем его водные и нефтяные ресурсы. В современную эпоху транспортно-коммуникационное богатство привлекает различные державы к курдскому пространству и приносит значительные доходы государствам, в состав которых входят части Курдистана.

4.1. Исторический анализ транспортно-коммуникационного положения Курдистана

Геостратегическое положение Курдистана исторически является одним из определяющих факторов состояния курдского вопроса и положения Курдистана. Стратегическое положение на перекрестке торговых путей способствовало осознанию курдами потенциала своих особенностей и в немалой степени предопределило судьбу Курдистана.

Территория Курдистана исторически служила путем с Запада на Восток, из Средиземноморья в Индийский океан. Начиная с глубокой древности она была составной частью обширного широтного коридора международного общения, включающего в себя многочисленные пути и торговые дороги и их ответвления и протянувшегося от Средиземного и Черного морей до Персидского залива, Индийского субконтинента и Китая. Этот историко-геостратегический коридор впоследствии был обозначен как Великий шелковый путь. Через Курдистан пролегал маршрут знаменитого путешествия Марко Поло³.

Великий шелковый путь исторически включал в себя три параллельных коридора: северный (левантийский), протянувшийся от Эгейского моря через Черное море и «хазарские пути» в Среднюю Азию (шелковый путь); средний, проходящий из Сирии через Месопотамию в Персидский залив. Из Персидско-

го залива шел морской путь в Китай, а по «багдадской ветке» шелкового пути через Хамадан, Нишапур, Мерв можно было попасть в Центральную Азию и далее в Китай. Южный коридор представлял собой маршрут Нил – Красное море и далее морской путь в Индию⁴.

Эта относительно небольшая по размерам территория (квадрат, углы которого образовывали южное побережье Черного моря и северные побережья Персидского залива и Каспийского и Красного морей) оказывалась золотой в прямом смысле этого слова, Золотым Квадратом, а иногда – Золотым Ромбом. «...Эта «зона коридоров» была постоянным местом и возникновения систем имперского типа, и борьбы между ними». Причем самая ожесточенная борьба шла за средний и южный маршруты⁵. (По сути, это регион, который Макиндер называл «зоной пяти морей».) Это был *heartland* Древнего мира. А Верхняя Месопотамия (территория Курдистана, особенно центральная часть современного Курдистана) находилась в географическом центре этого (первого в историческом смысле) историко-геостратегического региона, в то же время орографически и физико-географически представляя «крышу» этого мира, вершину регионального конуса.

Владение путями и коммуникациями («коридорами») открывало возможность контролировать товарные (материальные) и людские (миграционные) потоки и обеспечивало, таким образом, господство над макрорегионом. Поэтому «любой претендент на власть в макрорегионе прежде всего стремился обеспечить свой контроль над «коридорами»⁶.

Территория Курдистана, через который проходил *средний* или *месопотамско-персидский* коридор, являлась ареной геостратегических столкновений за гегемонию в нем.

Через территорию Курдистана пролегалла «царская дорога» в империю Ахеменидов, начинавшаяся от Эгейского моря через Месопотамию в царскую резиденцию Ирана – Сузы. Этот путь, имевший продолжение в Афганистан, Центральную Азию и Северо-Западную Индию, описанный Геродотом и его младшим современником врачом при дворе Ахеменидов и историком Ктесием, иногда называют маршрутом «Геродота-Ктесия». В целом к западу от Ирана, по территории современного Курдистана проходило множество древнейших путей и коммуникаций, например, «лазуритовый» путь, по которому из Бадахшана в Иран и далее в Месопотамию и Сирию вывозили лазурит.

Этот путь пролегал из Шаньшаня (район Лобнор) через Восточный Туркестан в Вахан, далее распадаясь на две дороги: одна шла на запад в Балх, Мерв, Экбатану (Хамадан) и далее «по древней ахеменидской дороге через Северную Месопотамию в Сирию до Антиохии»⁷. К эллинистическому времени русло сухопутных коммуникаций от Средиземноморья на Средний Восток и далее в Центральную Азию и Индию в целом естественно-географическим образом определилось и стало протомаршрутом Великого шелкового пути. Причем необходимо отметить, что Великий шелковый путь не являлся каким-то раз и навсегда определенным маршрутом с ответвлениями и дорогами. В разные эпохи и периоды истории значимость некоторых дорог и участков увеличивалась, а других уменьшалась, торговые станции приходили в упадок, отмирали. «Это было огромное, подвижное во времени историко-культурное пространство, по которому в древности и в средние века шло сухопутное международное общение от крайних пределов Азии до стран Запада», гигантская сухопутная система «европейско-азиатских и межазиатских связей с их совершенно разными дорогами, функционировавшими в разные исторические эпохи и проложенными совершенно различными цивилизациями»⁸.

И позднее, в средние века, Курдистан был важным в регионе перекрестком и узлом торговых и караванных путей. Наиболее значимым из них, например, был так называемый Курдистано-Месопотамский путь (тракт), являвшийся кратчайшим караванным путем, соединяющим Багдад и регион Персидского залива через Мосул, Джебзире, Сиирт, Битлис и Муш с Эрзурумом, пути от которого шли к Черному морю и в Закавказье. Длина этого колесно-вьючного пути между двумя важнейшими пунктами Передней Азии – от Багдада до Эрзурума – составляла 1070 км. От Эрзурума до Битлиса (через Муш) длина пути равнялась 300 км, от Битлиса до Мосула – 330 км и от Мосула до Багдада – 410 км. Между Битлисом и Джебзире эта дорога пролегла по Битлисскому проходу, где было возможно лишь вьючное сообщение. Поэтому колесный путь из Багдада в Эрзурум пролегал следующим образом: Багдад – Диярбакыр – Харпут – Арабкир – Эгин – Эрзинджан – Эрзурум. Протяженность этого пути составляла 1460 км. У северного участка этого маршрута была восточная ветка: из Битлиса дорога пролегла в Малазгирт, Каракилис и до Алашкерта. От Джебзире до Багдада Курдистано-Месопотамский тракт совпадал с известным историческим путем – Баг-

дадским трактом, который связывал Константинополь и Персидский залив. От Константинополя до Самсуна путь являлся морским (по Черному морю), далее сухопутная дорога шла через Сивас, Малатью, Харпут, Диярбакыр, Мардин и Мосул до Багдада. Этот маршрут с прорытием Суэцкого канала в значительной степени утратил свою прежнюю роль транзитного пути между Черным морем и Персидским заливом.

Константинопольский тракт протяженностью 2 тыс. км, связывающий Константинополь через Анатолию с Закавказьем, проходил через северную обочину Турецкого Курдистана. Путь от Константинополя пролегал через Измит, Эскишехир, Анкару, Сивас, Эрзинджан, Эрзурум, Сарыкамыш, Карс и Александрополь в Тифлис – главный город Закавказья.

Персидский транзитный путь, протянувшийся от Тавриза до Трапезунда (Трабзон), связывал северные районы Персии с Черным морем. Дорога длиной 860 км от Тавриза шла через Хой, Баязет и Эрзурум.

Сирийско-Армянский колесный тракт, соединявший Эрзурум со Средиземным морем, прорезал территорию Турецкого Курдистана в диагональном направлении. От Эрзурума до Александретты дорога длиной в 1165 км проходила через Эрзинджан, Эгин, Арабкир, Харпут, Диярбакыр, Урфу и Алеппо. Еще один Сирийско-Армянский путь следовал от Эрзурума до Александретты через Эрзинджан, Арабкир, Харпут, Малатью, Антеп и Алеппо.

Сирийско-Месопотамский колесный тракт (890 км), конечными пунктами которого были Мосул и Александретта, связывал Сирию с Месопотамией. Дорога проходила через Фишхабур, Мардин, Диярбакыр, Урфу и Биреджик⁹.

Как видно, важнейшим транспортно-коммуникационным узлом курдистанского региона являлся Эрзурум.

Эрзурум и в настоящее время является важнейшим «окном» северных и северо-восточных районов Турецкого Курдистана («Восточной Анатолии») и северных районов Ирана (Иранского Курдистана и Азербайджана) во внешние рынки через черноморский порт Трабзон. Сирийско-Армянский путь пролегал по маршруту Александретта – Алеппо – Антаб – Малатья – Харпут – Эрзинджан – Эрзурум, а Багдадский тракт соединял Багдад с Черным морем (Самсун) через Харпут и Диярбакыр¹⁰. Трабзонский (Трапезундский) тракт, носивший некогда название Генуэзской дороги, соединял Иран с Черным

морем. В настоящее время этот путь действует в виде автодороги Трабзон – Байбурт – Эрзурум – Догубаязит – Хой – Тавриз, то есть обеспечивает через Иранский и Турецкий Курдистан выходы севера Ирана к черноморским портам. Длина дороги составляет 1144 км, из них по территории Турции – 853 км (Трабзон – Байбурт – Гюмюшхане – 206 км, Байбурт – Эрзурум – 127 км, Эрзурум – Карс – 225 км, Карс – Кагызман – 90 км, Кагызман – Игдыр – 100 км, Игдыр – Догубаязит – 100 км, Догубаязит – Гурбулак – 45 км). Протяженность этой исторической транзитной дороги на иранской территории – 291 км (граница – Маку – 22 км, Маку – Хой – 125 км, Хой – Маранд – 81 км, Маранд – Тавриз – 63 км). Кроме этого направления имеется дорога через Каракесе (Догубаязит), сокращающая длину пути по территории Турции с 853 км до 743 км. Через Эрзурум, традиционно являющийся транспортным узлом региона, проходят также дороги по следующим направлениям:

– Эрзурум – Эрзинджан – Элязыг – Диярбакыр – Урфа и далее на Халеп (Алеппо) и Искандерун. Эта дорога длиной в 915 км (по территории Турции) связывает Восточную Анатолию с Багдадской железной дорогой и Сирией и пересекает у Диярбакыра Багдадский тракт;

– Эрзурум – Карс. Дорога длиной в 230 км может стать весьма важным путем в Закавказье. В настоящее время из Карса дорога через Ардаган и Артвин связывает Восточную Анатолию с Грузией, а также с черноморским портом Хопа;

– Эрзурум – Эрзинджан (около 180 км). Эта дорога представляет собой своеобразную северную транспортную широту Турецкого Курдистана;

– Эрзурум – Каракесе – Эрджиш (на северо-востоке озера Ван) – Ван, связывая северо-восток Турции (Турецкого Курдистана) с иранской границей.

– Эрзурум – Муш – Битлис – Татван – Ван.

– Эрзурум – Муш – Битлис (310 км).

– Эрзурум – Тунджели – Элязыг – Эргани – Диярбакыр.

Однако несмотря на прохождение через территорию Курдистана многих региональных торговых путей и караванных дорог, курдская периферия с транспортно-коммуникационной точки зрения была слабо интегрирована в имперские системы, что объяснялось как технологическими, так и естественно-природными причинами. Следует отметить, что и в целом как

Османская империя, так и Иран имели весьма слабо развитую транспортную сеть.

Так, например, в Иране до проникновения в эту страну великих держав не было шоссейных дорог. Однако и после их прихода в Иран эти дороги строились лишь с учетом их собственных интересов. Так, Англия противилась строительству шоссейных дорог для того, чтобы помешать проникновению в Индию конкурентов. Шоссейные дороги были построены лишь в районе действия Англо-Иранской нефтяной компании на юге страны; также была построена дорога Тегеран – Кум – Султанабад в центральной части страны. Царская Россия строила дороги в основном на севере Ирана. Русские войска построили дороги Энзели – Казвин – Тегеран, Казвин – Хамадан, Астара – Ардебиль, Тавриз – Джульфа, Джульфа – Урмия. Россия являлась собственником этих дорог¹¹. В 1921 г. Советская Россия безвозмездно передала иранскому правительству все построенные в Иране при царизме шоссейные дороги, которые достались ей по наследству. В целом в Иранском Курдистане в империалистическую эпоху русские и английские войска построили несколько стратегических дорог в Иранском Азербайджане и Курдистане, на юго-западе Ирана¹². Строительство дорог было важнейшей составляющей политики интеграции. После Первой мировой войны власти строили дороги в Иранском Курдистане главным образом для ликвидации обособленности владений окраинных ханов и феодалов¹³. В 1925 г. с участием военного министерства Ирана были проведены работы по улучшению и частично новому строительству следующих путей в Курдистане: Хой – Маку – Базарган, Марага – Хой, Марага – Соуджбулак, Тавриз – Зенджан, общей протяженностью 1500 км¹⁴. В 1926 г. правительство страны подготовило закрытый меморандум о нестабильной ситуации в Курдистане, для преодоления чего предлагалось улучшить экономическое положение в регионе и широко распространять государственное (персизированное) образование. В меморандуме отмечалось, что «политическая и экономическая ситуация в Курдистане... вынуждает правительство обращать особенное внимание на этот пограничный регион»¹⁵. Касаясь недостаточного полицейского надзора в Курдистане, правительство Ирана считало необходимым построить дороги в первую очередь для того, чтобы чиновники могли легко контролировать регион. Поэтому самая значительная часть государственного бюджета была

направлена на строительство дорог в Курдистане¹⁶. В меморандуме признавалось также, что политическое беспокойство в Курдистане имеет экономические корни. Поэтому власти предлагали увеличить сельскохозяйственное производство в регионе, переселив в Курдистан лояльных мигрантов из Российской империи, Месопотамии и Турции. Для привлечения мигрантов правительство планировало почти безвозмездно передать им лучшие земельные угодья в Курдистане¹⁷. Подобная политика Тегерана, Анкары (Стамбула), Багдада и Дамаска является традиционной. Однако наиболее полно она была осуществлена посредством Проекта Юго-Восточной Анатолии.

В 1927 г. была построена дорога Соуджбулак – Сенне, в 1929 г. – Саккыз – Соуджбулак¹⁸, в 1933–34 гг. – Касре-Ширин – Гилян, Сенне – Мериван. В 1933–34 гг. была перестроена дорога Миандуаб – Соуджбулак¹⁹, в 1934–35 гг. должно было завершиться строительство дорог Бане – Сердешт, Керманшах – Ноуизд, Гилян – Керманшах²⁰. Таким образом, в 20–30-х гг. XX в. в Иранском Курдистане было развернуто широкомасштабное строительство шоссейных дорог. Советские исследователи справедливо отмечали «военно-стратегический характер» строящихся в Курдистане дорог²¹.

В 30-х годах советские экономисты отмечали, что отсутствие удобных путей сообщения и связи с остальными районами страны (шоссейная дорога в Курдистан была проведена только в 1928 г., в Луристан – в 1927 г.), а также кочевой образ жизни населения являлись основными факторами, наложившими отпечаток на экономическое развитие Западного района Ирана (Курдистан, Керманшах, Луристан)²².

В 30-х годах на территории Иранского Азербайджана и Иранского Курдистана, которые в транспортно-коммуникационном плане представляют собой единый регион, существовали следующие дороги:

I. Кольцевая дорога вокруг Урмийского озера: Тавриз – Маранд – Хой – Шапур – Резайе – Гейдерабад – Соуджбулак – Миандуаб – Марага – Тавриз. От этого кольца к Урмийскому озеру шли дороги Тавриз – Шерефхане, Марага – Даналу и Урмия – Гюльменхане.

II. Трансрегиональные дороги.

1. Тавриз – Маранд – Хой – Маку. Эта дорога являлась кратчайшим путем, связывавшим Хой-Макинский район с Тавризом, который представлял собой важный экономический центр

северо-западного Ирана. Эта дорога с улучшенным 74-километровым участком Маранд – Хой стала служить кратчайшему автосообщению Иранского Азербайджана (Тавриза) с турецкой границей и далее через Трапезунд к мировым рынкам. Весь путь от Тавриза через Маранд – Хой до Базаргана (погранпост на турецкой границе)²³ составлял 286 км, в то время как по направлению Тавриз – Иранская Джульфа – Хой – Базарган – 357 км. Автомобильная дорога Тавриз – Трапезунд через Маранд – Хой являлась конкурентом железной дороги Тавриз – Иранская Джульфа – Хой – Тифлис – Батуми. Оттуда грузы перегружались на суда Ливанского пароходства. Дорога Тавриз – Джульфа содержалась в недостаточно хорошем состоянии, хотя и тарифы на перевозки были на этом пути сравнительно невысокие. Однако значение этой дороги для Ирана уменьшалось зависимостью от СССР. Еще один путь, связывающий с внешним миром Азербайджан, шел из Тавриза в Хамадан и далее по пути Керманшах – Касре-Ширин – Ханекин – Багдад – Басра. Эта дорога была слишком дорогостоящей и использовалась лишь для импорта британских товаров, не пропускаемых через Советский Союз²⁴.

С мая 1932 г. было установлено сквозное автомобильное сообщение между Трапезундом и Тавризом (Тавриз – Суфьян – Хой – Маку – Базарган – Баязет – Кара-Килисе – Гасан-Кала – Эрзурум – Трапезунд). Дорога расстоянием 960 км была асфальтирована почти на всем ее протяжении. Перевозки могли производиться 9–10 месяцев (кроме зимнего времени). Продолжительность проезда на легковой машине составляла 4 суток. До этого времени грузооборот на Трапезундском направлении осуществлялся вьючным транспортом (верблюдами) в направлении Тавриз – Сафьян – Хой – Турция. Верблюды проходили расстояние между Тавризом и Трапезундом за 46–50 суток летом и 35 суток зимой. Однако и после открытия автосообщения в силу дороговизны автофрахта грузовладельцы продолжали пользоваться верблюжьим транспортом, особенно для перевозки малоценных товаров²⁵. На дороге Трапезунд – Тавриз использовались 1,5–2-тонные грузовики, т.к. отдельные участки трапезундского пути не позволяли свободно работать грузовым автомобилям большего тоннажа²⁶. Трапезундскому пути и его безопасности Турция придавала весьма большое значение. «Турции удалось даже в самые тяжелые моменты курдских восстаний сделать этот транзитный путь настолько

безопасным, что персидские коммерсанты отказывались даже от страхования грузов»²⁷.

Строительство и улучшение различных экспортных путей имело важное значение для связи Ирана с мировыми рынками. Иран непосредственную, т.е. не проходящую через третьи страны, торговую связь с мировыми рынками имел (и имеет) лишь через порты Персидского залива. Все остальные торговые пути Ирана были проложены через соседние страны, т.е. являлись транзитными. Так, Гилян и Северо-Западный Иран связывались с мировыми рынками либо через ЗСФСР (Пехлеви – Батум, Тавриз – Батум), либо через Трапезунд, либо через маршрут Ханекин – Багдад – Басра. Хорасан связывался с мировыми рынками либо через СССР (Ашхабад – Красноводск – Баку – Батуми), либо через Индию²⁸. Таким образом, Иран в значительной степени зависел от транзитных путей.

Страны, через которые проходили транзитные пути Ирана, конкурировали между собой за переориентацию иранской торговли. В 20-х годах Советский Союз пытался направить на Закавказье иранский транзит, проходящий через Турецкий Курдистан (путь в Трапезунд) и Иракский Курдистан (через Ханекин). Как писали специалисты Закавказской федеративной палаты внешней торговли, «до 1925 г. условия транзита через ЗСФСР были еще мало благоприятными, чем и надо объяснить направление транзитных потоков на Трапезунд и в значительно меньшей мере на Ханекин – Багдад»²⁹. В 1925 г. для повышения привлекательности транскавказского пути была снижена стоимость провоза грузов через Закавказье, в результате чего объем транскавказской торговли Ирана начал расти. После введения с 1 октября 1927 г. «особо льготного тарифа», установившего для персидского транзита, в смысле оплаты фрахта, значительные льготы, провозная стоимость для ковров, сухофруктов и ряда других иранских товаров по закавказскому пути оказалась дешевле, чем по остальным маршрутам. Поэтому закавказский транзитный путь значительно опередил по транзиту ковров из Северо-Западного Ирана остальные транзитные пути и прервал на некоторое время дальнейший рост транзита иранских ковров по конкурирующим путям³⁰.

В связи с этим для привлечения иранских транзитных грузов к Трапезундскому пути Турция серьезно занялась улучшением этого маршрута, его автомобилизацией. Англия же для привлечения иранских грузов на Ревандуз – Мосул всеми

средствами добивалась скорейшей достройки Ревандузской дороги³¹. Таким образом, именно транскурдистанские пути были главными конкурентами закавказского маршрута иранской торговли.

2. Трансрегиональная дорога Тавриз – Миандуаб – Соуджбулак протяженностью 214 км. Отрезок Тавриз – Малага этой дороги находился в довольно сносном состоянии, а отрезок Миандуаб – Соуджбулак нуждался в ремонте. Эта дорога служила реализации нескольких стратегических целей: во-первых, давала возможность продвинуться к Курдистану со стороны Тавриза по кратчайшему пути: Тавриз – Соуджбулак (через Миандуаб), вместо кругного пути через Хой – Резайе в 480 км, сокращая протяженность пути более чем вдвое. Эта дорога имела стратегическое значение. Во-вторых, она служила для кратчайшего сообщения между Тавризом и иракской границей через Хане (Лахиджан), так как от Тавриза через Хой – Резайе до Хане – 524 км, а через Миандуаб – Соуджбулак расстояние значительно короче. До Миандуаба транспорт на этой дороге мог работать круглый год, а от Миандуаба до Соуджбулака – преимущественно в сухое время года³².

3. Автодорога Казвин – Хамадан (147 км) – Керманшах (186 км) – Касре-Ширин (185 км) – Хосрови (20 км) связывала центральные районы Ирана с Хосрови – пограничным пунктом на ирано-иракской границе. Путь из Ханекина обслуживался автомобильным и вьючным транспортом. При этом в Казвине сходились дороги из Тегерана (147 км), Каспия и др. Дорога была жизненной артерией для ряда юго-западных районов Ирана и служила транзитной магистралью для грузооборота с Ираком и Сирией. До постройки дороги Малаир – Дизфуль, путь Касре-Ширин – Казвин был крупнейшим в экономическом отношении маршрутом, по которому следовало около 20% объема внешнего товарооборота Ирана. Время в пути от Багдада до Тегерана по этой дороге составляло 12–15 дней.

От Казвина до Хамадана дорога была построена царской Россией, а от Хамадана до Касре-Ширин английскими войсками во время первой мировой войны³³.

Несмотря на то, что Дизфульское направление отняло у автодороги Казвин – Хосрови часть грузов, все же значение дороги Казвин – Керманшах продолжало оставаться весьма внушительным. Грузы из Ирана шли через Хосрови в Хане-

кин и далее в Киркук. Из Киркука грузы направлялись к Средиземному морю, либо в Багдад и далее к Персидскому заливу. Либо из Ханекина сразу по железной дороге грузы шли в Багдад и далее в Басру. Как пишет Ганс Деваль в книге «Связь Персии с мировой экономикой», в конце 20-х – начале 30-х годов главным торговым путем Ирана была шоссейная дорога Керманшах – Ханекин³⁴. В 1934–1935 годах через таможи этого направления (таможни Элама, Касре-Ширин, Керманшаха и Курдистана) прошло экспортных грузов весом 4992 т, а импортных 17418 т. Через таможню Керманшаха шел значительный экспорт ковров, доля которых в экспорте Ирана составляла около трети. В 1932–33 г. через таможню Керманшаха шерстяных товаров было вывезено на 14 млн. 749 тыс. 942 риала, что составляло 8,1% всего экспорта ковров³⁵. При этом в весовом отношении на таможню Керманшаха приходилось 12,1% всего экспорта ковров, что составляло 552 т³⁶.

К 30-м годам Керманшах являлся самым развитым районом Курдистана в промышленном и сельскохозяйственном отношениях. Здесь был построен ряд различных фабрик и заводов, а также завод англо-иранской нефтяной компании. От этой магистрали в Керманшахе в 30-е годы в административно-стратегических целях было проложено множество путей для контроля кочевых племен в приграничных районах³⁷.

4. Дорога Хой – Маранд – Базарган протяженностью 146 км. Отдельные участки дороги были открыты во время первой мировой войны. Иранское правительство восстановило и улучшило дорогу. Строительством этой дороги в свое время было вызвано соображениями борьбы с Макинским ханом и курдскими племенами Макинского района. Впоследствии с улучшением отношений между Ираном и Турцией эту дорогу отремонтировали для установления автомобильного сообщения с Турцией. Собственно Хой являлся крупным транспортным узлом, к которому шли дороги от Резайе (Урмии), Тавриза, Турции и т.д.³⁸

5. Марага – Соуджбулак – Саккыз – Сенне – Керманшах (550 км). Почти полностью, за исключением Мараги, проходила по территории Курдистана (провинции западный Азербайджан, Курдистан и Керманшах). До Сенне дорога была грунтовая, однако по своему состоянию немногим уступала шоссе. Срок доставки грузов по этой дороге составлял 3–4 дня.

6. Шахпур (Салмас) – Хой – иранская Джульфа (120 км шоссе, покрытого щебнем).

7. Мохаммера – Ахваз (Насерие) – Дизфуль – Хорремабад – Султанабад – Кум – Тегеран протяженностью 1010 км (курдский участок – в районе Дизфуля). От Мохаммеры до Ахваза дорога была грунтовая, а далее шоссе, причем открытый в 1929 г. участок Дизфуль – Хорремабад был прекрасно построенной для того времени дорогой. Дорога от Мохаммеры до Дизфуля в зимний период на протяжении 1,5–3 месяцев была закрыта, и грузы отправлялись или по железной дороге или по реке Карун и далее от пристани Шалили через Шуштер до Дизфуля на ослах или мелкотоннажных машинах. До постройки участка Дизфуль – Хорремабад грузы от Ахваза отправлялись через бахтиарскую тропу (вьючная дорога). Дорога Мохаммера – Тегеран вела также через Хамадан к дороге Казвин – Керманшах³⁹.

8. Дорога Гейдерабад – Хане протяженностью 104 км (построена в 1932 г.). Хане – пограничный пункт с Ираком⁴⁰. Во время постройки этой дороги в Иране шла широкомасштабная агитация определенных кругов иранского купечества против торговли с СССР, что вылилось в бойкот советских торговых организаций в 1932–33 г. Строительство ряда дорог в этот период преследовало цели найти выходы иранского экспорта на мировой рынок, минуя СССР⁴¹. Согласно конъюнктурному обзору Торгпредства СССР в Персии за II полугодие 1932 г., Ревандузская дорога начала строиться со стороны Персии с целью, во-первых, найти выход на внешние рынки продукции региона северо-западного Ирана, которую (сухофрукты) советская сторона в те периоды неохотно брала; во-вторых, обеспечить себя дорогой, связывающей северные и северо-западные районы страны с мировыми рынками на случай закрытия советско-персидской границы. Со стороны Ирака строительство Ревандузской дороги обуславливалось стратегическими соображениями Англии, направленными против Советского Союза⁴². Однако по разным причинам до времени правительство Персии не проявляло особой торопливости в окончании строительства этой дороги. В 1932 г. в связи с урегулированием пограничных вопросов с Турцией и Ираком, желанием противопоставить советским товарам товары других стран и усилить конкуренцию по реэкспортным персидским товарам персы интенсивно занялись строительством дороги и к октябрю 1932 г. ра-

боту завершили. В начале октября 1932 г. состоялось торжественное открытие этой дороги. Персидская печать рассматривала Ревандузскую дорогу как «укрепление экономической независимости страны»⁴³.

Протяженность пути от Гейдерабада до Ревандуза составляла 528 км. Как писала газета «Сеттаре-Джехан» в номере от 10 октября 1932 г., «...эта дорога имеет большое экономическое и политическое значение не только для Азербайджана и Курдистана, но и для Гиляна и Тегерана. Она не только оживит торговлю Азербайджана и Гиляна (благодаря улучшению транспортной связи с другими странами), но и будет полезна с точки зрения экономической независимости Персии. Впредь торговля северной части Персии не будет ограничиваться несколькими определенными государствами... С открытием Ревандузской дороги значительно возрастет экспорт из Азербайджана. ...Открытие этой дороги приведет к снижению стоимости импортных товаров»⁴⁴.

Однако несмотря на особое внимание, уделявшееся ревандузскому направлению, иранская часть дороги которого на отдельных участках была построена русскими войсками во время первой мировой войны, через таможи Резайе, Лахиджан (Хане) и Соуджбулак в 1934–35 г. прошло всего 3112 т экспортных и 83 т импортных грузов⁴⁵. Грузооборот через Ревандузское направление играл в структуре внешней торговли Персии незначительную роль.

С устройством последнего встречного звена на иракской территории от Ревандуза в направлении к иранской границе Иранский Азербайджан получил выход к Средиземному морю и Персидскому заливу (по железной дороге из Мосула на Багдад и Басру) по следующим направлениям:

а) Гейдерабад – Ревандуз – Эрбиль – Мосул – Нусайбин – Алеппо – Александретта⁴⁶;

б) Гейдерабад – Ревандуз – Эрбиль – Бейрут;

в) Гейдерабад – Ревандуз – Эрбиль – Киркук – Басра.

Однако несмотря на незначительную роль ревандузского направления в персидской внешней торговле, СССР очень беспокоило возникновение нового альтернативного Закавказью пути для Персии на внешние рынки и Запада в Персию. Торгпредство СССР в Персии считало, что открытие Ревандузского направления «создает угрозу нашему транзиту (Джюльфа – Батуми), увеличивает конкуренцию нашим товарам и усиливает

роль иностранной продукции на рынке вывозных реэкспортных товаров»⁴⁷.

III. Внутренние дороги Иранского Курдистана.

Автодорога Соуджбулак – Саккыз – Сенне протяженностью 283 км является, по сути, главной трансвосточнокурдистанской дорогой. Постройка этой дороги была начата в 1929 г. Эта дорога, пересекающая значительную часть Иранского Курдистана, строилась преимущественно в военно-стратегических целях, ибо позволяла маневрировать в Курдистане как со стороны Азербайджана, так и со стороны Хамадана и Керманшаха. Дорога исправлялась ряд лет, но значительное улучшение полотна и мостов было произведено в 1933 г. Характер дороги горный. В условиях спокойного положения в Курдистане предусматривалось использование дороги для товарооборота между юго-западными и др. районами страны с Курдистаном и Иранским Азербайджаном.

Дорога Соуджбулак – Гейдерабад (пристань на Урмии) – Резаие протяженностью 129 км. Эта дорога замыкает кольцевую автомобильную дорогу вокруг Урмийского озера: Тавриз – Иранская Джульфа – Хой – Резаие – Гейдерабад – Соуджбулак – Миандуаб – Тавриз.

Дороги Соуджбулак – Сердешт (протяженностью 90 км) и Сердешт – Бане (протяженностью 60 км), Бане – Саккыз (66 км). Эти дороги были построены в 1934 г. Решение о постройке дороги Соуджбулак – Сердешт было принято в 1930 г. Стоимость ее строительства составила 2 млн. риалов. В 1935 г. было закончено строительство дороги Сенне – Мериван. Все эти дороги имели исключительное стратегическое значение для центральных властей.

Соуджбулак – Сенне (264 км). Эта дорога беспрерывно ремонтировалась иранскими властями, так как имела для них большое значение. Эта дорога, по сути, формировала центральную ось Иранского Курдистана.

Дорога Керманшах – Джевенруд (120 км). Эта дорога была построена исключительно в административно-стратегических целях как направление во внутренние районы Иранского Курдистана.

Автодорога Хой – Софи-Али (Аваджик) на турецкой границе протяженностью 134 км. По этой дороге шел главным образом караванный транспорт в отличие от дороги через Базарган, которая приспособлена к автодвижению⁴⁸. До 1925 г. это направление играло значительную роль в перевозке транзитных грузов, идущих через Трапезунд, но после 1925 г. транзит

осуществлялся главным образом через СССР, поэтому внешнеторговое значение этих дорог упало⁴⁹.

4.2. Современное транспортно-коммуникационное положение Курдистана

Геостратегическое значение Курдистана определяется его центральным положением в регионе, являющемся «горлом Азии». Сама форма курдистанской дуги, запад которой своим крайним югом упирается в Средиземное море, а севером, достигая центра Малой Азии, приближается к Черному морю, а юг и юго-восток, сужаясь, упираются в Персидский залив, также напоминает «горло». Курдистан представляет собой сухопутный (земляной) мост между Средиземноморьем и Персидским заливом и является естественным географическим транспортно-коммуникационным руслом в широтном и широтно-меридиональном (диагональном) направлении из Средиземного моря (и Европы) на Средний Восток, в Южную, Восточную и Юго-Восточную Азию, то есть в южную полосу Евразии.

Как уже отмечалось, Курдистан исторически является для стран Ближнего и Среднего Востока важнейшим узлом коммуникаций.

Геостратегически территория Курдистана представляет собой точку пересечения и средоточие диагоналей и коммуникационных линий, прорезывающих запад Азии или огромные пространства, которые Макиндер называет «регионом, расположенным между пятью морями – Каспийским, Черным, Средиземным, Красным и Персидским заливом», или «зоной пяти морей», совмещающей «черты как пограничной зоны, так и центрального района Евро-Азии»⁵⁰. Хотя если быть более точным, то это регион, расположенный между семью морями – Красным, Средиземным, Эгейским (являющимся, по сути, внутренним озером балканско-переднеазиатского региона), Черным, Каспийским, Аравийским морями и Персидским заливом. Однако, как и в древности, важнейшим с геостратегической точки зрения регионом является западноазиатский (переднеазиатский) междуморский (Восточное Средиземноморье, Черное и Каспийское моря и Персидский залив) четырехугольник («Золотой Ромб», «Золотой Квадрат»), с центром в Курдистане, а Красное море в контексте геостратегического значения Курдистана можно рассматривать лишь в качестве геостратегических альтернатив.

Нахождение Курдистана в центре региона «четырех морей», при том что западная часть региона (Средиземное и Черное моря) включает два крупнейших коммуникационных узла трансрегионального значения, являющихся «воротами» Азии в Европу и Европы в Азию, а восточная (Каспийское море и Персидский залив) обладает крупнейшими нефтегазоносными бассейнами Евразии (а Персидский залив является и важнейшим транспортным узлом), придает ему уникальную геостратегическую ценность. Курдистан – единственная страна (в географическом смысле), имеющая выход на юго-востоке к Персидскому заливу, а на юго-западе – к Средиземному морю. Курдистан представляет собой естественный географический сухопутный нефтегазопровод для энергоресурсов Каспия и Персидского залива в Европу. Прохождение и проектирование через территорию Курдистана важнейших транспортных магистралей наряду с наличием крупных энергозапасов в самом Курдистане превращают его в существенную геозенергетическую реальность.

Курдистан соединяет Персидский залив и Месопотамию со Средиземным и Черным морями, с Европой. Курдистан как геополитическая и геоэкономическая сердцевина Месопотамии является и ее окном в Средиземноморье.

Напрашивается использование следующей метафоры: голова Курдистана находится в Средиземноморье (и/или средиземноморско-черноморском анатолийском междуморье), а хвост – в Персидском заливе. Курдистан – это протянувшаяся дуга от Средиземного моря до Персидского залива, естественный географический междуморский (Средиземное море – Персидский залив) сухопутный коридор.

Если исторически крупнейшие коммуникации и в целом пространства-коридоры вели с Запада на Восток, из Балкан и Малой Азии на Средний Восток, Центральную Азию, Индию и далее в Китай (хотя в некоторой степени они были сквозными, с двусторонним движением), то в настоящее время различный уровень развития мировых геоэкономических центров и энергоэкономика предрешили геополитически определяющее направление и движение этих пространств на запад в Европу. В этом смысле необходимо отметить, что Курдистан является важнейшим географическим ареалом в закономерном и формирующем внутреннее геостратегическое единство макрорегиона от Балкан до Индии и Китая стремлении на запад в Европу.

Наряду с давно существующими диагоналями Персидский залив – Черное море и Персидский залив – Средиземное море, геостратегическим стержнем которых является Месопотамия, через Курдистан проходит важнейшая современная геоэнергетическая диагональ Каспий – Средиземноморье, возникшая в качестве свидетельства стремительного движения центральноазиатских энергоресурсов в Европу и на мировые рынки.

Географически Курдистан связывает также Кавказ (Закавказье) и Россию с Арабским миром и Африкой.

4.2.1. Автомобильные дороги Курдистана

Практически все крупнейшие региональные дороги и магистрали проходят через территорию Курдистана, например, автомобильные пути, соединяющие государства региона и страны Ближнего и Среднего Востока с трансевропейской автомагистралью (Trans-European Motorways – ТЕМ). Этот путь начинается в Гданьске, входит в Турцию с болгарской границы, далее идет через Стамбул, Измит, Болу до небольшого городка Герееде, где разбивается на два направления – на восток и на юг. На восток дорога идет по северу Анатолии через Эрзинджан и Эрзурум к иранской границе (к Гюрбулаку). На юг эта дорога идет через Анкару и Аксарай и далее почти до Средиземного моря, где один небольшой участок ведет в порт Мерсин, а собственно главный путь через Адану идет на запад. В Османие у этой дороги отпочковывается еще один отрезок – на юг через провинцию Хатай к сирийской границе. Основная ветка южного пути идет до Газиантепа и далее через Урфу к иракской границе (к Хабуру). Общая протяженность всех участков ТЕМ в Турции составляет почти 7 тыс. км.

От болгарской границы до Газиантепа (а также отрезок до Хабура и часть отрезка от Османие к сирийской границе) дорога представляет собой многополосное шоссе, а от Газиантепа до Хабура (и небольшой отрезок к сирийской границе в провинции Хатай) – двухполосное. Как часто повторяют турецкие власти, эта магистраль является кратчайшей транзитной автодорогой, соединяющей Европу с Западной и Центральной Азией (см. карту 1).

Турецкий отрезок ТЕМ совпадает с Транстурецкой магистралью (Trans Turkey Highway – ТТН).

Загруженность ТТН оценивается примерно в 40–50% ее пропускной способности, в приграничных районах она достигает 60%. Доля иностранных транспортных средств на дорогах ТТН и в крупных городах колеблется на уровне 2–3% всего парка, а на приграничных пунктах достигает 40–50%.

Карта 1



Карта взята с сайта Генерального директора шоссейных дорог (General Directorate of Highways).

По территории Турции проходят также автодороги Организации Экономического сотрудничества, которые выходят к иранской границе (к таможенным пунктам Капыкей в Ване и Гюрбулак в Догубаязите). Эти автодороги связывают территории стран-членов ОЭС со странами Европы и Ближнего Востока.

После Второй мировой войны Экономической комиссией ООН для Европы (UN/ECE) была подготовлена «Декларация строительства международных артерий», которая была принята в Женеве 16 сентября 1950 г.

Территория Турции является продолжением Международной сети автодорог Южной Европы, точнее двух европейских автомагистралей. Автодорога E-80 входит в Турцию с болгарской границы (Капикуле), а автодорога E-90 – с греческой гра-

ницы (Ипсала). Эти автодороги через территорию Курдистана соединятся с дорогами Ирана, Ирака и Сирии (см. Карту 3).

В настоящее время UN/ECE планирует продолжить эти автодороги в направлении Грузии.

Карта 2

Автодороги Организации экономического сотрудничества, проходящие через Турцию



Карта взята с сайта Генерального директора шоссейных дорог (General Directorate of Highways).

Карта 3

Международные европейские автодороги на территории Турции



Карта взята с сайта Генерального директора шоссейных дорог (General Directorate of Highways).

17–20 июля 1996 г. в Бангкоке состоялась встреча Экономической и Социальной комиссии ООН по Азии и Тихоокеанскому региону (Economic and Social Commission for Asia and Pacific – ESCAP)⁵¹, членом которой с июля 1996 г. является Турция. На этой встрече было выработано решение о формировании 3 трансрегиональных коридоров:

- северного, соединяющего Центральную Азию со странами Европы через территорию Российской Федерации и Украины (или Беларуси);
- центрального, соединяющего Центральную Азию с Европой через регион Каспийского моря, Закавказье, Черное море, Россию, Украину (либо Турцию);
- южного, соединяющего страны Центральной Азии с Европой через Иран и Турцию (см. карту 4).

Карта 4

Проект турецкого отрезка южного трансрегионального коридора



Карта взята с сайта Генерального директората шоссейных дорог (General Directorate of Highways).

Западные и центральные районы Турции с Ираном связывают две транскурдистанские дороги. Великая Анатолийская осевая дорога является наиболее прямым путем между Анкарой и Ираном и проходит через многие достопримечательности среднегорья Восточной Анатолии. Она соединяет турецкую столицу с Ираном через Сивас, который является, по сути, геостратегическим окном Восточно-Анатолийского региона. От Анкары дорога через Сивас идет на восток к Эрзинджану, который находится на высоте 1200 м над уровнем моря, и расположен в плодородной долине. Далее 193-километровый отрезок на восток связывает Эрзинджан с Эрзурумом (1950 м над уровнем моря), а 212-километровый отрезок на северо-восток связывает Эрзурум с Карсом (1750 м над уровнем моря). От Карса дорога через Агри (1650 м над уровнем моря) и Догубаязит выходит к иранской границе. Строительство Великой Анатолийской осевой дороги, представляющей собой транстурецкую часть евроазиатской магистрали, было мечтой бывшего президента Турции Тургута Озала.

Центрально-Анатолийское шоссе связывает Юго-Восточную Анатолию с остальной частью страны. Начинаясь в Кайсери, этот путь проходит через Малатью, Элязыг, Бингел, Муш, Битлис, Ван, Хакяри и выходит к иранской границе.

В конце 1998 г. было окончено строительство важнейшего сектора турецкого «современного шелкового пути» автострады Тарсус – Адана – Газиантеп стоимостью в 1,227 млрд. долл. США, прорезывающей страну с запада на восток и соединяющей северо-западные районы региона Проекта Юго-Восточной Анатолии с Центральной Анатолией, через район Чукурова с западными регионами Турции. Работы по сооружению этого 258-километрового сектора с 6 полосами и максимально возможной скоростью в 170 км/ч 1312-километровой транстурецкой автотрассы были начаты еще в 1987 г. Эта транстурецкая автомагистраль стала одним из главных отрезков ТЕМ. Автомагистраль Тарсус – Адана – Газиантеп должна облегчить транспортировку промышленной и сельскохозяйственной продукции региона ПЮВА не только в западные регионы Турции, но и на мировые рынки через порты Искендеруна и Мерсина (Ичель). Последний, являясь крупнейшим портом Турции на Средиземном море, традиционно обслуживает регион Юго-Восточной Анатолии, в первую очередь К.Мараш (до Мерсина 252 км), Газиантеп (272 км), Ш.Урфу (408 км), Малатью (438 км), Диярбакыр (596 км), Ван (951 км) и Элязыг. Уже несколько десятилетий как железные дороги связывают его с Малатьей, Элязыгом и Диярбакыром. Через Мерсин вывозится основная часть экспорта ПЮВА – хлопок, сельскохозяйственные продукты, скот и др. Мерсин используется в качестве порта и для вывоза грузов из других частей Курдистана, в частности Южного и Восточного. Расстояние от Мерсина до иракской границы составляет 800 км, до Дохука – 850 км, Захо – 865 км, Эрбиля 1050 км, Сулеймании – 1100 км. От Мерсина до иранской границы расстояние составляет 1200 км, до пограничного пункта Базарган 1250 км.

Автомагистраль Тарсус – Адана – Газиантеп обеспечивает транспортировку продукции региона ПЮВА в зону свободной торговли Торос – Адана – Юмурталики, а также в страны Ближнего и Среднего Востока – в Сирию, Ирак и Иран. Около 80 км этой автомагистрали приходится на регион ПЮВА. Тогда же в продолжение строительства этой магистрали было начато сооружение 131-километровой автомагистрали Газиантеп – Шанлыурфа⁵², которая, по-видимому, станет осевой дорогой региона ПЮВА. При этом существуют также проекты продлить трансевропейскую автомагистраль с территории Турецкого

Курдистана в регион Каспийского моря, Сирию и в направлении Персидского залива.

Газиантеп имеет наиболее развитую транспортную сеть и является крупнейшим транспортным узлом Курдистана. Он является важнейшим перекрестком путей – автомобильных, железнодорожных и воздушных, находясь на пересечении дорог с юга и Средиземноморья на север, «окном в регион ПЮВА». Через провинцию Газиантеп проходит железная дорога Адана – Малатья (станция Нарлы) и железная дорога Алеппо – Багдад (станция Каркамыш). Экспресс-поезд (т.н. «Алеппо-экспресс») также проходит через Газиантеп (станция Февзи-паша) и пересекает Сирию в Исляхье. Газиантеп соединен с Аданой через Османие, с Шанлыурфой – через мост Биреджик, с Караманмарашем – через Нарлы, с провинцией Хатай – через Февзи-паша, с Алеппо – через Килис, с Антакьей – через Хасса и с Адияманом – через Басни. Общая протяженность дорог в провинции Газиантеп составляет 3391 км, 73 км из которых приходятся на автомагистрали, 487 км – провинциальные и государственные дороги и 2831 км – сельские дороги.

Необходимо отметить, что в комплексном Проекте Юго-Восточной Анатолии особое место занимала его транспортно-коммуникационная часть для вывоза производимой продукции региона и в целом его интеграции в общетурецкое пространство. Всего сеть автодорог в регионе ПЮВА составляет 36107 км. Из них 5437 км приходится на государственные и провинциальные дороги, а 30670 км – на сельские дороги, при общетурецких показателях соответственно в 60892 км и 319218 км. Таким образом, доля автомобильных дорог региона в общей протяженности автодорог страны составляет 9–9,5%, что соответствует показателям площади и численности населения региона ПЮВА по сравнению с общетурецкими показателями. Почти 98% сел и деревень (в том числе и самые мелкие) региона ПЮВА имеют автодороги. Однако подобная сравнительно высокая плотность в курдских селах обусловлена в немалой степени борьбой с повстанческим движением, для контроля сельской местности, где традиционно высока поддержка повстанцев. Кроме того, эти дороги имеют военное значение для переброски военной техники и военнослужащих.

Тем не менее следует отметить, что по состоянию на 1993 г. в сельских районах Восточной и Юго-Восточной Анатолии было асфальтировано соответственно 14,9 и 16,9% автодорог. Более

низкий показатель имеет лишь черноморский регион – 11,9%, в то время как в Эгейском регионе асфальтировано 34,9% автодорог, в Мраморноморском регионе – 32,9%, в Центральной Анатолии и в Средиземноморском регионе – по 30%⁵³.

Автотранспорт в Турецком Курдистане является основным видом транспорта. Это объясняется тем, что железнодорожная сеть в регионе однопутная, при этом половина длины железных дорог Турецкого Курдистана повреждена. Многие его районы не имеют доступа к железнодорожной сети и авиасообщению. Кроме того, авиасообщение является значительно более дорогим видом транспорта. Значительное преобладание автотранспорта дает высокий уровень дорожных происшествий.

Администрация автодорог (KGM) имеет 17 региональных отделений, в т.ч. 4 на территории Восточной Анатолии. Восьмое региональное отделение находится в Элязыге (включает Бингель, Элязыг, Малатья и Тунджели), 11-е – в Ване (Битлис, Хакяри, Муш, Ван), 12-е – в Эрзуруме (Агри, Ардаган, Эрзурум, Игдир, Карс). Эрзинджан относится к 16-му региональному отделению KGM, которое базируется в Сивасе⁵⁴.

Протяженность государственных и провинциальных дорог в провинциях Восточной Анатолии (за исключением Байбурта и Гюмюшхане) превышает 10 тыс. км (см. Таблицу), что составляет около шестой части от общетурецкого показателя.

**Протяженность государственных
и провинциальных дорог
в провинциях Восточной Анатолии
(за исключением Байбурта и Гюмюшхане)*, в км**

Годы	1985			1990		
	Государственные	Провинциальные	Всего	Государственные	Провинциальные	Всего
Агри	483	74	557	482	76	558
Ардаган	0	0	0	0	0	0
Бингель	240	381	621	227	425	652
Битлис	279	237	516	278	243	521
Элязыг	329	517	846	328	478	806
Эрзинджан	255	637	892	252	580	832
Эрзурум	1 065	557	1 622	1 097	550	1 647
Хакяри	355	351	706	216	245	461
Игдир	0	0	0	0	0	0
Карс	993	242	1 235	1 041	266	1 307
Малатья	507	507	1 014	508	511	1 019
Муш	269	282	551	274	299	573

Тунджели	138	554	692	138	543	681
Ван	577	438	1 015	575	424	999
ИТОГО	5 490	4 777	10 267	5 416	4 640	10 056

Эти провинции не входят в курдский регион.

Табл. составлена по: Eastern Anatolia Project Master Plan. Current situation and analysis. Sector transportation and communication. Prepared by consortium: Ataturk University, Firat University, İnönü University, Kafkas University, Yüzüncüil University. 2000. // T.R. Prime Ministry. State Planning Organization Undersecretariat, с. 243.

Наибольшая обеспеченность автодорогами (на кв. км) и количество зарегистрированных автомобилей в Восточной Анатолии приходится на регион, включающий Элязыг, Бингель, Малатья и Тунджели, а наименьшие – на регион, включающий Битлис, Хакяри, Муш и Ван.

Наибольшая обеспеченность автотранспортом среди провинций Восточной Анатолии в Эрзинджане (6%), Элязыге (5,2%), Малатье (3,8%) и Эрзуруме (2,7%).

Три четверти государственных и провинциальных автодорог в Восточной Анатолии асфальтированы. Наиболее популярный наземный автотранспорт в регионе – мини-автобусы, автобусы и грузовики. При перевозке пассажиров внутри провинций используются, как правило, мини-автобусы, между провинциями – автобусы.

Автотранспорт в Восточной Анатолии, как нигде в Турции, зависит от климатических условий. Зимой многие дороги покрыты снегом, который тяжело убирать.

Климатические условия обуславливают износ и ухудшение качества дорог, что требует перманентного ремонта и модернизации. Однако выделяемые из госказны средства на эти цели, как и вообще для развития региона, весьма недостаточны.

Общая сумма государственных инвестиций в Восточную Анатолию (без Байбурта и Гюмюшхане) составила в 1998 г. 9,2 трлн. лир, в то время как лишь на Анкару было выделено более 24 трлн. лир, Измир – более 40 трлн. лир, Анталию – более 6,5 трлн. лир⁵⁵.

Узкие некачественные дороги нередко становятся причиной многих транспортных происшествий в Восточной Анатолии. Особенно проблемными местами с этой точки зрения являются отрезок Доганхисар – Малатья, выездная дорога из Малатьи,

отрезок автодороги Ханкенди – Элязыг, связывающий с Баскилом, путь Элязыг – Ичме⁵⁶.

В Агри важной автодорогой провинции является путь, связывающий через Догубаязит с иранской границей (таможенный пункт Гюрбулак). Дорога на Карс нуждается в значительной модернизации. Наиболее активное движение в провинции Агри наблюдается по автодорогам до границы провинции Эрзурум и до иранской границы.

В Ардагане наиболее важной дорогой является путь, идущий из Артвина через Ардаган к грузинской границе (на турецкой территории таможенный пункт Пософ, на грузинской – Вале). Наиболее интенсивное движение в провинции наблюдается по дороге из Чалдыра в Ардаган, по которой грузовиками перевозят лесопродукты.

В Бингеле наиболее занятый участок – выход из Генджа и по направлению к Диярбакыру. Важнейшие дороги провинции ведут в Муш, Ван и на запад страны через Элязыг.

В Битлисе наиболее интенсивное движение наблюдается по дороге из Татвана в Ван и Муш, т.е. на запад страны.

В Элязыге, который является одним из важнейших транспортных узлов региона, наблюдается значительная загруженность автодорог. Это одна из основных проблем города Элязыга, который считается окном Восточной Анатолии на запад. Так как в Элязыге нет обходной дороги, идущие через Элязыг на запад Турции грузовики вынуждены ехать через город, что создает значительные проблемы. Хотя в перспективе планируется строительство кольцевой дороги в Элязыге, возможно, этот проект не будет осуществлен из-за отсутствия средств. При этом в основном дороги Элязыга устарели. Главные проблемные транспортные точки Восточной Анатолии находятся именно в Элязыге, а самыми забитыми автотранспортом отрезками являются дороги: Элязыг – Малатья, Элязыг – Кованчилар до пересечения с дорогой в Тунджели.

В Эрзинджане наиболее интенсивное движение в провинции наблюдается по дорогам, ведущим из Эрзинджана до Сиваса, из Эрзурума до Эрзинджана и из Эрзинджана к Черному морю через Рефайе. Кроме того, значительное движение наблюдается по дороге из Гюмюшхане в Эрзинджан, по которой происходит вывоз лесоматериалов.

В Эрзуруме наиболее тяжелые климатические условия в регионе, из-за чего происходит ухудшение качества дорожного

покрытия. Особенно интенсивное движение наблюдается из Байбурта в Эрзурум. Много грузового автотранспорта движется также на отрезке Гюрбулак – Догубаязит, по которому доставляются импортные товары и грузы из Ирана.

Игдир, совсем недавно получивший статус провинции, имеет наименьшую протяженность автодорог в Восточной Анатолии. При этом в Игдире два бездействующих таможенных поста с Арменией: Дилуджу и Алиджан⁵⁷. Активное движение автотранспорта отмечено на отрезке Игдир – Догубаязит, так как именно через Гюрбулак осуществляется оживленная торговля.

Малатья, как и Элязыг, является крупным транспортным узлом в регионе. Наиболее интенсивное движение в регионе характерно как раз для отрезка Элязыг – Малатья, а также на пересечении дороги Малатья – Гельбаши с автодорогой Газипантеп – Мерсин через Адыяман и Пазарчик, а также на направлении Малатья – Кайсери.

В Тунджели основной автодорогой служит государственная дорога Тунджели – Элязыг, где наблюдается наиболее интенсивное движение автотранспорта. Это самая качественная дорога в провинции. Нуждается в улучшении дорога между Тунджели и Пулумуром.

В Муше главной дорогой провинции является дорога от Вана до Кайсери, которая, однако, нуждается в значительной модернизации. Наиболее интенсивное движение зафиксировано на пересечении дороги Битлис – Муш с дорогой в (и из) Татван, а также по дороге Муш – Бингель.

В Ване, как правило, выпадает большое количество снега. Здесь загруженность дорог небольшая. Наиболее загруженные дороги Ван – Татван – Битлис – Муш и Ван – Мурадие – Догубаязит – Игдир. Транспортные потоки направлены в основном на запад и север. Наименьшее движение наблюдается по дороге Ван – Юксекова – Эсендере (иранская граница) – Хакяри.

Всего в Восточной Анатолии лишь 3,5% сельских дорог имеют асфальтовое покрытие. При этом в Ардагане вообще нет асфальтированных сельских дорог, а в Агри, Бингеле, Хакяри, Игдире, Карсе, Тунджели и Ване асфальтировано менее 2% сельских дорог.

Доля дорог с асфальтовым покрытием среди сельских дорог Восточной Анатолии

Провинция	Асфальтировано (км)	Всего сельских дорог (км)	%
Агри	92	4 519	2,0
Ардаган	0	1 823	0,0
Бингель	49	3 411	1,4
Битлис	56	2 377	2,4
Элязыг	512	4 110	12,5
Эрзинджан	304	4 072	7,5
Эрзурум	197	8 714	2,3
Хакяри	28	1 677	1,7
Игдир	9	1 192	0,8
Карс	27	3 112	0,9
Малатья	415	6 486	6,4
Муш	72	2 737	2,6
Тунджели	35	3 089	1,1
Ван	55	5 041	1,1
ИТОГО:	1 851	52 360	3,5

Рассчитано по: *Eastern Anatolia Project Master Plan...* с. 260.

Основной транспортной артерией региона ПЮВА является 196-километровая автомагистраль Шанлыурфа – Газиантеп (включая кольцевую автодорогу в Газиантепе), решение о строительстве которой было принято в июне 1998 г. В феврале 1999 г. казначейство страны выделило кредит на строительство этой дороги в сумме 53,7 млн. долл. США. В апреле – мае того же года было начато сооружение дорог Биреджик – Сюрюч, Сюрюч – Шанлыурфа, строительство кольцевой автомагистрали в Газиантепе, а также дороги Газиантеп – Биреджик. Полностью строительство автомагистрали Шанлыурфа – Газиантеп предполагалось завершить в 2002 г. Из Газиантепа эта дорога имеет продолжение по территории Курдистана через Османие в Дортиюл, где разбивается на два направления: на юг – в Хатай и на запад – через Адану в Мерсин (с ответвлением в Нигдэ).

Через территорию Иранского Курдистана проходят две важные международные автомагистрали – бывшие стратегические автодороги военного блока СЕНТО А-1 и А-2. Первая связывает Турцию (Турецкий Курдистан) через территорию Ирана

(Базарган – Маранд – Тебриз – Тегеран – Мешхед) с Афганистаном, а вторая – Ирак (через Касре – Ширин – Керманшах – Тегеран – Захедан) с Пакистаном.

4.2.2. Воздушный транспорт Курдистана

В настоящее время аэропорты имеются в следующих городах Турецкого Курдистана: в Адиямане, Диярбакыре, Газипантепе, Сиирте, Урфе, Мардине, Батмане, Агри, Элязыге, Эрзинджане, Эрзуруме, Карсе, Караманмараше, Малатье, Муше, Ване. В Мардине аэропорт построен недавно, а в Батмане военный аэропорт, находившийся в пользовании сухопутных сил Турции, открыт для гражданских полетов. Кроме того, в прилегающих к этногеографическому Турецкому Курдистану провинциях аэропорты имеются в Адане, Сивасе, Искендеруне и Трабзоне.

Таким образом, из провинций Турецкого Курдистана не существует аэропортов в Ардагане, Бингеле, Битлисе, Хакяри, Игдире и Тунджели.

Примечательно, что в конце 70-х годов авиаперелеты между городами Турецкого Курдистана и остальной частью Турции осуществлялись лишь по маршрутам Анкара – Диярбакыр (время перелета 70 мин.), Анкара – Эрзурум (80 мин.) и Анкара – Ван (85 мин.)⁵⁸.

Аэропорт в Диярбакыре стал первым в Турецком Курдистане. Он был открыт в 1934 г. при начале авиасообщения Анкара – Кайсери – Диярбакыр лишь год спустя после основания Государственного управления воздушных путей Турции (1933 г.), открывшего в том же году первую воздушную линию в стране Анкара – Эскишехир – Стамбул. В 1952 г. на месте старого аэропорта в Диярбакыре был построен новый аэропорт. В начале 40-х годов аэропорты были построены в Элязыге, Малатье и Ване.

Первым аэропортом на территории всего Курдистана был аэропорт в Керманшахе. В марте 1927 г. было открыто воздушное сообщение Тегеран – Хамадан – Керманшах – Касре-Ширин, спустя месяц после открытия первого еженедельного воздушного рейса в Иране между Тегераном и Пехлеви. В апреле 1929 г. авиарейс Тегеран – Керманшах был продлен до Багдада. В настоящее время по навигационному оборудованию аэродрома, покрытию и длине взлетно-посадочной полосы, размерам аэровокзала, числу авиарейсов и объему пассажир-

ских перевозок международный аэропорт Керманшах является основным аэропортом на западе Ирана, имеет возможность круглосуточно принимать широкофюзеляжные самолеты⁵⁹.

Крупным международным аэропортом на территории Курдистана является аэропорт в Газиантепе. Ежедневные авиарейсы связывают международный аэропорт Газиантепа с Анкарой и Стамбулом. Кроме того, через Анкару из этого аэропорта осуществляются рейсы по многим направлениям. Однако 9 мая 1998 г. во время визита в Шанлыурфу президента Турции Сулеймана Демиреля, спикера ВНСТ Хикмета Четина и премьер-министра Месута Йылмаза было начато строительство нового международного аэропорта в этом городе Турецкого Курдистана (в местечке Ташдаги в 30 км к северу от города) общей стоимостью в 6 трлн. турецких лир (в ценах 1997 г.). Этот аэропорт может стать одним из важнейших региональных транспортных узлов между Европой и Ближним и Средним Востоком.

Кроме Газиантепа международный статус имеют аэропорты в Эрзуруме, Карсе и Ване, где также находятся таможенно-пограничные пункты страны. Всего в Турции 18 международных аэропортов.

Однако международные рейсы из этих аэропортов не осуществляются. Всего в Турции 39 аэропортов. Аэропорты Ататюрка (Стамбул), Эсенбога (Анкара), Анталы, Эрзурума, Кайсери, Муша, Синопа имеют более одного маршрута, а остальные аэропорты – по одному. Аэропорт в Карсе расположен на высоте 1795 м над уровнем моря – самый высокогорный в стране.

Таможенно-пограничные пункты в аэропортах Турции



Карта найдена на сайте Госкомитета по таможене Турции:
www.gov.tr/Turkish_Customs_English/toctum.htm

В Турции 15 аэропортов используются как для гражданских, так и военных нужд, в т.ч. в Диярбакире, Элязыге, Эрзинджане, Эрзуруме, Малатье, Муше и Сивасе.

Наибольший пассажиропоток среди аэропортов Восточной Анатолии проходит через аэропорт Вана. За период 1997 г. этот показатель составил 293,6 тыс. пассажиров на внутренних рейсах и 867 пассажиров – на международных рейсах. В Эрзуруме эти показатели составили за тот же период соответственно 162,8 тыс. и 7,3 тыс. пассажиров. Далее следуют (только внутренние рейсы) Карс – 103,7 тыс., Малатья – 74,2 тыс., Элязыг – 63,2 тыс., Муш – 56,6 тыс., Эрзинджан – 19 тыс. и Агри – 7,8 тыс. пассажиров (данные за 1997 г.)⁶⁰. Из всех этих аэропортов, за исключением Эрзинджана, осуществляются рейсы как в Анкару, так и в Стамбул. Из Эрзинджана самолеты летают лишь в турецкую столицу.

**Некоторые показатели аэропортов
в Турецком Курдистане (кроме Батмана и Мардина)
и прилегающих к нему провинциях
(Адана, Сивас, Трабзон)
(по состоянию на 1999 г.)**

Аэропорт	Вид аэропорта	Оператор аэропорта	Расстояние до центра провинции (км)	Дата начала действия аэропорта	Площадь обслуживания пассажиров (кв. м)		Пропускная способность (тыс. пассажиров в год)
					Внутренних рейсов	Международных рейсов	
Элязыг	Г-В	ГАА-СВ	12	1940	650	0	300
Малатья	Г-В	ГАА-ВВС	34	1941	950	0	300
Ван	Г	ГАА	8	1943	6 000	0	1 200
Диярбакыр	Г-В	ГАА- ВВС	6	1952	950	0	620
Эрзурум	Г-В	ГАА-ВВС	11	1966	825	0	300
Газиантеп	Г	ГАА	20	1976	950	0	620
Эрзинджан	Г-В	ГАА-СВ	12	1988	100	0	600
Карс	Г	ГАА	6	1988	1 300	0	1 000
Урфа	Г	ГАА	8	1988	400	0	500
Муш	Г-В	ГАА-ВВС	18	1992	460	0	100
К. Мараш	Г	ГАА	5	1996	650	0	400
Агри	Г	ГАА	8	1997	360	0	120
Адыяман	Г	ГАА	22	1998	1 200	0	300
Сиирт	Г	ГАА	14	1998	250	0	100
ИТОГО					15 045	0	6 460
Всего по Турции					58 082	97 855	60 457
%					26	0	11
Адана	Г	ГАА	3,5	1937	1 730	3 100	2 200
Сивас	Г-В	ГАА-ВВС	23	1957	650	0	620
Трабзон	Г	ГАА	6	1957	1 096	11 015	1 500

Сокращения:

Г – Гражданский

Г-В – Гражданский и военный

ГАА – Государственная администрация аэропортов

ВВС – Военно-воздушные войска Турции

СВ – сухопутные войска Турции

Таблица составлена по данным: *Eastern Anatolia Project Master Plan...* с. 264.

Несмотря на то, что на территории Турецкого Курдистана существует 16 аэропортов, воздушный транспорт не пользуется популярностью. Основная причина предпочтения местными жителями наземного транспорта заключается в низких доходах местного населения, которое в массе своей не может себе позволить пользоваться воздушным транспортом. В свою очередь из-за незагруженности воздушного транспорта в этом регионе Государственная администрация аэропортов Турции, как правило, терпит здесь убытки. Даже почти 50-процентная скид-

ка на стоимость билетов военным, учителям и др. не может решить проблему незагруженности воздушного транспорта в крае, особенно в Восточной Анатолии. Доля используемой пропускной способности воздушных судов в аэропортах Восточной Анатолии составляет 12%, а пассажиропотока – 26%. При этом наименее эффективные показатели приходятся на Агри, а наиболее эффективные – на Ван.

Использование пропускной способности аэропортов Восточной Анатолии в 1997 г. (воздушные суда)

Аэропорт	Пропускная способность аэропорта (воздушных судов в год)	Фактический трафик аэропорта (воздушных судов в год)	Использование пропускной способности (%)
Агри	8760	106	1,2
Элязыг	17520	1918	10,9
Эрзурум	8760	640	7,3
Эрзинджан	17520	2277	13,0
Карс	8760	1086	12,4
Малатья	17520	1009	5,8
Муш	8760	1050	12,0
Ван	17520	4630	26,4
ВСЕГО	105120	12716	12,1

См.: *Eastern Anatolia Project Master Plan...* с. 269.

Пропускная способность воздушных судов во всех аэропортах Турции в 1997 г. составляла 1787020 воздушных судов год. Таким образом, хотя количество аэропортов в Восточной Анатолии составляет почти четверть от общего количества всех турецких аэропортов, на них приходилось менее 6% пропускной способности воздушных судов⁶¹.

Использование пропускной способности аэропортов Восточной Анатолии в 1997 г. (пассажиропоток)

Аэропорт	Пропускная способность аэропорта	Фактический трафик аэропорта	Использование пропускной способности
-----------------	---	-------------------------------------	---

	(тыс. пассажи- ров в год)	(тыс. пассажи- ров в год)	(%)
Агри	100	7,8	7,8
Элязыг	300	63,2	21,1
Эрзурум	600	19	3,2
Эрзинджан	300	170,1	56,7
Карс	1000	103,7	10,4
Малатья	300	74,2	24,7
Муш	100	56,6	56,6
Ван	300	294,4	98,1
ВСЕГО	3000	789	26,3

См.: *Eastern Anatolia Project Master Plan....* с. 269.

Общее количество аэропортов в Восточной Анатолии составляет около четверти от общего количества аэропортов всей Турции, однако общее количество рейсов составляет около 3% от общетурецкого показателя. Пассажиропоток восточноанатолийских аэропортов составляет около 2% от аналогичного показателя по всей Турции, а перевозка грузов – чуть более 1%.

Поэтому с экономической точки зрения строительство новых аэропортов здесь в настоящее время не имеет смысла.

Однако в скором времени в Эрзуруме и Муше территории аэропортов, используемые военными, будут открыты и для гражданских полетов. В настоящее время, кроме уже упомянутого строящегося международного аэропорта ПЮВА в Урфе, на территории Турецкого Курдистана сооружаются аэропорты в Бингеле, Игдире, Кызылтепе. Планируется также сооружение аэропортов в Хакяри (Юксекова) и Сарыкамыше, строительство здания терминала в Муше и расширение взлетно-посадочной полосы в Ване.

На территории Курдистана развитие авиатранспорта в настоящее время оправдано экономически лишь на международных рейсах. Между тем развитие международного авиасообщения через (и в) Курдистан может стать важным фактором прорыва его традиционной «закупоренности». В этом смысле примечательно также начало полетов в ноябре 1998 г. между столицей остана Курдистан – Сенендеджем и Тегераном, что, как заявлял тогдашний губернатор провинции Абдулла Рама-

зандае, будет способствовать привлечению иностранных инвестиций в регион⁶².

На территории **Иракского Курдистана** воздушное сообщение и соответствующая инфраструктура (аэропорты и т.д.) имелись в Киркуке и Мосуле. Эти крупнейшие города Южного Курдистана, как известно, не были подконтрольны курдской администрации, которая поэтому была лишена воздушного сообщения, как на локальном, так и на международном уровне. Частично эту проблему курдские власти предполагали решить в начале 2002 г. В апреле 2002 г. совместная французско-иранская компания *Medes Air* начала осуществлять еженедельный международный авиарейс по маршруту Дюссельдорф – Урмия. Примечательно, что, как сообщалось в «*Wall Street Journal Europe*», владельцем «*Medes Air*» является бывший президент Ирана Али Акабар Хашеми Рафсанджани. Пассажирам этого авиамаршрута, стоимость билета на который в оба конца составляла 700 евро, не нужно было предварительно оформлять иранскую визу. В стоимость билета входила доставка пассажиров этого рейса на специальных автобусах в Эрбиль и Сулейманию через Хаджи-Омран. Для Ирана этот проект, потенциальный пассажирооборот которого оценивается примерно в 100 тыс. чел., принес бы как экономические, так и политические выгоды. Этот проект мог предоставить ему возможность переориентировать транспортно-коммуникационные потоки из Иракского Курдистана вовне – на свою территорию, используя многочисленные турецкие ограничения. Реакция Турции на этот авиaproект была в общем-то довольно прогнозируемой. Анкара выразила обеспокоенность и поручила своим дипломатическим представителям в Дюссельдорфе и Берлине «отслеживать» информацию по этому намечаемому авиарейсу и начала мощное дипломатическое наступление для отказа от проекта. По мнению турок, Иран создавал таким образом возможность для членов ПРК беспрепятственно поддерживать связь «со своими базами в Северном Ираке». Анкара считала, что цели Ирана преследуют как экономические выгоды, так и направлены на поощрение антитурецких действий ПРК⁶³. Под мощным турецким давлением иранские власти не реализовали свои замыслы.

В начале 2003 г. компания *Air Tigris* предполагала осуществить еще один европейско-курдистанский авиaproект, который должен был связать тот же Дюссельдорф с Камышлы. Из

этого города **Сирийского Курдистана** пассажиры получили бы возможность посетить Иракский Курдистан. Однако в связи с тем, что в настоящее время аэропорт в Камышлы не готов к обслуживанию международных рейсов, первоначально авиа-рейс связал бы Дюссельдорф с Алеппо (Халебом), откуда далее в Камышлы можно было бы добраться на автобусах⁶⁴. Кроме того, Камышлы соединен с Халебом построенной в 90-х гг. железной дорогой, которая имеет продолжение до Латакии. Железнодорожная линия Камышлы – Алеппо – Латакия длиной в 1017 км, наряду с ветками Алеппо – Дамаск (468 км), Тартус – Латакия (151 км) и Дамаск – Латакия (628 км) является одной из основных в стране.

Иракские курды при реализации этого проекта получили бы альтернативный турецкому путь в Европу, лишив, таким образом, Анкару возможности шантажировать курдскую администрацию посредством блокирования выходов во внешний мир. Как заявлял в середине мая 2002 г. «*Turkish Daily News*» «хорошо информированный источник» в курдской администрации, с установлением авиамаршрута из Урмии в ФРГ пропускной пункт на Хабуре на границе с Турцией «потерял свое транзитное значение» между территорией курдской администрации и внешним миром, так как для иракских курдов больше не существует проблемы выходов во внешний мир. Кроме того, как отметил курдский источник, Турция потеряла свою роль моста по отношению к Иракскому Курдистану не только физически (геостратегически), но и политически, особенно в свете майского в Германии саммита южнокурдистанских лидеров⁶⁵, куда оба южнокурдистанских лидера выехали в Европу, минуя Турцию (Барзани – через Сирию, Талабани – через Иран). В Турции в это время как раз была развернута очередная истерия против иракских курдов и особенно против ДПК и Барзани, и турецкие официальные лица делали заявления об аннулировании дипломатического паспорта Барзани, выданного ему и Талабани еще во времена Озала. Однако эти угрозы турецкие власти неоднократно озвучивали и ранее. Так, 9 апреля 1996 г. об этом заявлял министр иностранных дел Турции Эмре Гоненсай. Примечательно, что турецкий министр обосновывал свое решение «углублением контактов» Талабани и Барзани с Оджаланом⁶⁶.

После свержения Саддама Хусейна американцы на месте, которое иракские вооруженные силы с середины 70-х годов использовали для посадки военных самолетов (военный аэро-

порт Харир на западе Эрбиля, в христианском пригороде Эрбиля Айнкава был построен в 1975 г. и использовался 5-м корпусом иракской армии, в т.ч. и при проведении карательных операций против курдских повстанцев и мирного населения Курдистана), решили создать международный аэропорт в Эрбиле. Взлетно-посадочная полоса (длиной 2,8 км, шириной 30 м) была отремонтирована в 1986 г. В 1989 г. иракская госкомпания *Tariq* начала проектирование строительства второй взлетно-посадочной полосы. Контракт был заключен с одной из британских фирм, однако нападение Ирака на Кувейт разрушило эти планы.

Американские войска заняли аэропорт в марте 2003 г. До 1 июня того же года они провели общую уборку территории, установили временные радарные сооружения, систему освещения и т.д.

6 мая 2003 г. осуществлен первый рейс в аэропорт в Эрбиле и с тех пор эрбийский аэропорт обслуживает 2–3 рейса в неделю. По состоянию на июнь 2004 г. эрбийский аэропорт обслужил более 600 рейсов.

24 июня 2003 г. парламент Иракского Курдистана на своей 29-й сессии принял закон № 20 «О хавлерском гражданском аэропорте»⁶⁷, в соответствии с которым для управления аэропортом создается комиссия из 6 человек. Руководитель комиссии утверждается парламентом сроком на 20 лет. Первым руководителем комиссии аэропорта был утвержден Сардар Салим Зубайр, которому 1 июля 2003 г. американцами было передано управление аэропортом. В тот же день произошла символическая церемония закладки аэропорта.

После свержения Саддама Хусейна эта территория использовалась ООН и англо-американской авиацией для гуманитарных рейсов.

7 декабря 2003 г. в Эрбийский международный аэропорт был осуществлен первый международный коммерческий рейс. Этот рейс совершили из Абу-Даби на арендованном Боинге-727 Иракские авиалинии, созданные Корпорацией развития Курдистана (KDC). Корреспондент «Reuters» Дж.Ловелл, сообщая о первом в истории эрбийского аэропорта коммерческом рейсе, писал: «То, что они (курды. – Н.М.) гордо называют аэропортом, представляет собой единственную взлетно-посадочную полосу в море грязи, а таможенный пост – белый модуль, обогреваемый нефтяной печью, с вооруженными охранниками по

периметру. Но всюду идут работы по модернизации аэропорта под руководством американского военного персонала, и после 15-минутной поездки по ухабистой, покрытой рытвинами дороге посетитель оказывается в центре шумного города с населением в миллион человек, с неоновыми огнями и автомобильными пробками»⁶⁸.

Как заявил источник, близкий к курдской администрации, «этот полет был очень символическим. Если все пойдет по плану, курды уже не будут зависеть от соседних стран и смогут непосредственно выходить во внешний мир»⁶⁹.

В настоящее время аэропорт в Эрбиле используется в основном международными гуманитарными и иными организациями, большей частью для полетов в Иорданию. Из Аммана в Эрбиль перелеты осуществляются через Багдад (стоимость 265 долл.).

Регулярные коммерческие авиарейсы планировалось начать осуществлять уже в 2005 г. В начале марта 2005 г. сообщалось, что предполагается начать регулярные рейсы из Эрбиля и обратно в Оман, Дубай, Стамбул и Ливан.

Площадь Эрбильского аэропорта составляет 24 кв. км. Однако после расширения его площадь составит 26 кв. км. В ближайшее время планируется построить помимо ныне действующей еще одну полосу длиной 3,5 км. При аэропорте есть топливный терминал на 350 т горючего. Таможенные формальности, проход на вылет и прибытие пассажиров сегодня осуществляются через небольшое временное помещение площадью 500 кв. м. Планируется расширение этого помещения за счет ресторана, магазинов duty free и т.д. Аэропорт обслуживают 10 курдских таможенников⁷⁰.

Конечно же, нынешнее состояние аэропорта в Эрбиле далеко от необходимого и не позволяет регулярно осуществлять полеты. Однако строительные работы в аэропорту уже ведутся. На реконструкцию и строительство новых сооружений в эрбильском аэропорту предполагается затратить около 100 млн. долл., по состоянию на июнь 2004 г. уже затрачено более 3 млн. долл.

Предполагается, что в ближайшие несколько лет эрбильский аэропорт станет одним из важнейших аэропортов не только в Ираке, но и на Ближнем и Среднем Востоке и в мире. Подготовлен план развития аэропорта.

Курдские власти много говорят о том, что международный аэропорт в Эрбиле может стать одним из важнейших точек на трансрегиональных воздушных путях.

Хотя курды называют аэропорт в Эрбиле международным, он не имеет статуса международного аэропорта.

Местонахождение Эрбиля более удобно, чем у других центров в северной части Ирака, например, Мосула и Киркука, где давно существуют аэропорты. Эрбиль находится на равном расстоянии от этих крупных промышленных центров (Киркука и Мосула). Кроме того, Эрбиль лучше расположен с точки зрения широтного измерения Иракского Курдистана. Он находится в его центре с запада на восток – между Захо и Сулейманией. Не исключено, что со временем Эрбиль будет использоваться для доступов в приграничные страны – Турцию, Иран и Сирию.

Международный аэропорт в Эрбиле превратит этот город в транспортно-коммуникационные ворота регионального значения.

Лидеры иракских курдов Масуд Барзани и Джалал Талабани планируют создание авиакомпании «Air Kurdistan» с капиталом в 15 млн. евро, которая возьмет в лизинг более 10 воздушных судов. В настоящее время аэропорт имеет в аренде два самолета: Boeing 727-200 и Boeing 737-200. Планируется, что первыми авиарейсами новой курдской авиакомпании станут маршруты Эрбиль – Стамбул, Эрбиль – Диярбакыр. Через Стамбул планируются также авиарейсы в страны Европы – ФРГ, Италию, Бельгию, Австрию и Францию.

Предполагается, что пассажиропоток через Эрбильский аэропорт составит ежегодно 4–5 млн. чел.

Однако для развития транзитного потенциала и превращения транспортных услуг в важную доходную статью бюджета необходима модернизация, а то и создание новой транспортной инфраструктуры региона.

Для создания на базе эрбильского международного аэропорта хаба⁷¹, конечно же, потребуется значительное увеличение мощностей аэропорта, в частности, сооружение, как минимум, еще одной взлетно-посадочной полосы, сортировочного центра, формирование специализированных грузовых терминалов, создание транспортно-логистических цепочек и т.д.

Примечательно, что в день осуществления первого международного рейса в Эрбильский аэропорт о строительстве аэропорта на месте военного аэродрома Бакраджо, построенного иракскими властями в 1988 г. в 15 км к западу от Сулеймании, заявило «Региональное правительство Курдистана» в Сулеймании. Министр транспорта и коммуникаций Халил Доски сообщил, что курдская администрация выбрала турецкую фир-

му AGS для строительства терминала аэропорта Бакраджо, стоимость которого составит 4,2 млн. долларов США⁷².

Первые работы на аэродроме Бакраджо солдаты из 887-й Инженерной компании при 326-м Инженерном батальоне 101-й дивизии США начали осуществлять вместе с курдскими специалистами с 20 августа 2003 г.

В середине марта 2004 г. AGS получила контракт стоимостью 34 млн. долл. на строительство аэропорта. В рамках этого контракта, который был подписан между сулейманийским правительством и фирмой AGS 15 марта 2004 г., турецкая фирма соорудит две взлетно-посадочные полосы длиной по 3500 м, шоссе для такси, административные здания, обслуживающие здания, контрольный пункт. Строительство терминала должно было завершиться в конце мая 2004 г. (по состоянию на начало июня строительство аэропорта почти завершено), а полностью реализация контракта по аэропорту – к концу 2004 г. Глава сулейманийского правительства Бархам Салех во время подписания контракта заявил, что его администрация «рассматривает строительство аэропорта в качестве стратегического проекта, и тот факт, что контракт был дан турецкой компании, символизирует глубину турецко-курдского сотрудничества»⁷³.

Предполагалось, что с января 2005 г. из аэропорта Бакраджо будет осуществляться ежедневно по четыре рейса в Стамбул либо Амман⁷⁴.

С лета 2004 г. курдские лидеры активно предлагали Турции осуществление авиарейсов между Турцией и южнокурдистанскими аэропортами. Однако предложения курдских лидеров не вызвали энтузиазма у турецкой стороны. Более того, турки даже заявили, что как только в Багдаде стабилизируется ситуация, будут возобновлены полеты в иракскую столицу, через которую турецкие авиакомпании планируют также осуществлять авиарейсы в Эрбиль и Сулейманию. Турецкие власти объясняли такую позицию «беспорядками в Ираке», однако совершенно очевидно, что основной причиной является политическая. Эрбиль и Сулеймания – наиболее безопасные города Ирака и по крайней мере в обозримом будущем будут значительно спокойнее Багдада. Турция не хочет допустить создания международных маршрутов из Курдистана в обход центральной иракской власти.

Следует отметить, что за 3 недели до осуществления первого международного рейса в аэропорт Эрбиля первый между-

народный рейс из Дубая был выполнен в аэропорт Киркука. Это был грузовой самолет ИЛ-76, полностью оплаченный частным сектором. Он доставил в Киркук оборудование для сотовой связи компании *Asia Cell*, которая выиграла тендер на обеспечение мобильной связи на севере Ирака. В последующие дни было еще два международных рейса из Дубая на небольших грузовых самолетах АН-12⁷⁵.

Официальное открытие Эрбильского аэропорта произошло 29 апреля 2005 г. после получения разрешения от Международной организации гражданской авиации (ICAA)⁷⁶. Было объявлено, что из Эрбильского аэропорта еженедельно будет осуществляться шесть рейсов в Дамаск и Амман (по три рейса через день). При этом все полеты будут проходить через Багдад, так как иракские власти всячески препятствуют оформлению международного статуса аэропорта в Эрбиле. Примечательно, что на церемонии открытия аэропорта Н.Барзани, заявивший о том, что Курдистан нуждается в создании целой сети аэропортов, объявил, что РегПК вскоре начнет осуществлять грандиозный проект строительства нового аэропорта. Предполагается, что в течение двух лет будет построен значительно более крупный (площадь нынешнего аэропорта в Эрбиле составляет около 22 тыс. денумов, 1 денум = 2,5 тыс. кв. м) и современный аэропорт. Новый аэропорт в отличие от нынешнего, находящегося в пригороде Эрбиля, будет построен в несколько большем отдалении от столицы курдской автономии⁷⁷.

Как уже отмечалось, первым и крупнейшим аэропортом на территории Иранского Курдистана является аэропорт Керманшаха.

Весьма удобное геостратегическое положение Курдистана уже обуславливает желание многих авиакомпаний использовать территорию географического Иранского Курдистана в качестве воздушного коридора. Как заявлял в июне 2002 г. директор аэропорта в Сенендедже Саед Чаландари, со второй половины мая 2002 г. многие национальные авиакомпании европейских стран используют территории остана Курдистан и прилегающих провинций, которые фактически образуют географический Иранский Курдистан, для перелета в страны Персидского залива⁷⁸.

Аэропорты на территории Иранского Курдистана имеются также в Шахре-Корд и Хорремабаде. Из аэропорта в Шахре-Корде кроме четырех регулярных рейсов внутри страны (до Тегерана и обратно, до Мешхеда и обратно) осуществляются и

регулярные международные рейсы – в Кувейт и обратно. Из этого же аэропорта планируется в ближайшее время увеличить число внутренних регулярных рейсов – в Асалуе (провинция Бушир) и на остров Киш, а также международных регулярных рейсов – в Сирию, Саудовскую Аравию и ОАЭ.

В феврале 2004 г. в провинции Западный Азербайджан в 12 км южнее г. Хой и в 4 км севернее г. Салмас на высоте 1180 м над уровнем моря был открыт новый аэропорт Хой⁷⁹.

В декабре 2004 г. начал работу аэропорт в г. Дизфуль (север провинции Хузестан). Этот аэропорт обслуживает внутренние пассажирские перевозки и чартерные грузовые рейсы для экспорта иранской сельскохозяйственной продукции. Основным рейсом из аэропорта Дизфуль является маршрут в Тегеран.

В настоящее время в связи с ростом турецко-иранской приграничной торговли (и в целом связей) планируется открытие авиасообщения Ван – Урмия. При осуществлении этот проект может стать первым авиамаршрутом, который будет пролегать по территории двух стран, но исключительно по территории этногеографического Курдистана.

На территории Сирийского Курдистана аэропорт местного значения имеется в Камышлы.

4.2.3. Железные дороги Курдистана

На территории Турецкого Курдистана строительство железных дорог в основном было начато с 40-х годов XX в., когда были построены линии: Сивас – Эрзурум (Анкара – Кайсери – Сивас – Эрзурум), установившие связь Восточной Анатолии с остальной частью Турции (Сивас – Кайсери – Анкара – Стамбул, Сивас – Измир, Сивас – Мерсина). Строительство дороги Сивас – Мерсина связало Восточную Анатолию со Средиземноморьем. Кроме того, еще в 1932 г. была построена железная дорога Самсун – Сивас. Таким образом, Восточная Анатолия получила выход к еще одному, кроме Трабзона, черноморскому порту – Самсун. В 40-х годах была построена также железная дорога Февзи-паша – Малатья – Диярбакыр с веткой на Элязыг (528 км). По сути, это была дорога, соединившая внутренние районы Курдистана с остальной частью страны. Важное значение на этой дороге принадлежало отрезку Эргани – Диярбакыр, который являлся выходом для продукции Эрганских рудников. Строительством железнодорожной линии Малатья – Четинкая (140 км) дорога Февзи-паша – Малатья – Дияр-

бакыр была соединена с линией Сивас – Эрзурум. После этого были построены железные дороги Диярбакыр – Татван и Диярбакыр – Джебизире. Последняя связала Турцию с иракской железнодорожной сетью и обеспечила выход Турции в Нижнюю Месопотамию и к Персидскому заливу.

В Восточно-Анатолийском регионе Турции с железнодорожной сетью страны соединены 7 провинций: Элязыг, Эрзурум, Эрзинджан, Карс, Малатья, Муш и Ван. Иль (провинции) Ардаган, Агри, Бингель, Битлис, Хакяри, Игдир и Тунджели не имеют железных дорог (в Восточной Анатолии железных дорог нет также в Гююшхане и Байбурте, однако эти провинции не рассматриваются в данной работе, поскольку они не входят в курдский регион). В сущности, железнодорожный транспорт в этом регионе не играет важной роли. В Восточной Анатолии железная дорога имеет два основных направления: Малатья – Искендерун, через которое происходит вывоз товаров стремительно развивающейся Малатьи, и Элязыг – Ван – иранская граница. Последнее направление загружено не так значительно. В целом железнодорожная сеть Восточной Анатолии весьма неудобна, так как по всем направлениям действует лишь одна колея, что существенно увеличивает время транспортировки. Кроме того, многие железнодорожные пути уже устарели и нуждаются в модернизации. Так, основная часть восточноанатолийских железных дорог была построена в 20–40 годах XX в. Позже были построены лишь железнодорожные пути Эрзурум – Карс, Элязыг – Муш и Ван – Капыкей. Скорость движения железнодорожного транспорта в Восточной Анатолии из-за качества дорог весьма невысокая. Низок и уровень комфорта. Поэтому в основном перевозка пассажиров и грузов осуществляется в регионе автотранспортом.

В целом протяженность железнодорожных линий в Восточно-Анатолийском регионе насчитывает 1454 км, что составляет 13,8% протяженности железнодорожных путей Турции (10508 км)⁸⁰. В 1997 г. по ним было перевезено 324606 пассажиров, что является 4,97% от общетурецкого показателя (6527081 пассажир). Грузов было перевезено 2 335 388 т, что равняется 12,34% от общетурецкого показателя (18 923 264 т)⁸¹.

Наибольшее количество грузов прибывает в регион через железнодорожные станции Баскила, Элязыга, Эрзинджана, Эрзурума, Карса и Малатьи. На них соответственно приходится транспортировка (по данным 1997 г.) 11,2% (124 т), 14,6%

(161,8 т), 15,1% (167,5 т), 22,8% (251,7 т), 15,5% (17,7 т) и 16,4% (181 т) прибывающих в регион грузов, что в совокупности составляет более 95%. Оставшаяся часть приходится на Муш и Палу. Всего в Восточную Анатолию по железной дороге ввозится 1106493 т, что составляет 6,8% от общетурецкого показателя (16226814 т). Однако доходы за транспортировку этих грузов составили 1,195 млрд. лир или 12,5% аналогичного показателя по всей Турции (9,542 млрд. лир⁸²).

Через железнодорожные станции Восточной Анатолии в 1997 г. было вывезено 150488 т, т.е. менее одного процента от общетурецкого показателя. В т.ч. через станцию Элязыг было вывезено 66952 т грузов, Эрзурум – 23056, Малатью – 21520 т, Эрзинджан – 21237 т, Карс – 9455 т, Муш – 8101 т, Баскил – 190 т, Палу – 68 т⁸³.

На территории Юго-Восточной Анатолии общая длина железных дорог насчитывает 805 км. В настоящее время это две железнодорожные линии: Газиантеп – Нусайбин, которая далее идет в Сирию и Ирак (Багдадская железная дорога), и Диярбакыр – Батман – Курталан. При этом развитие сети железных дорог, особенно в регионе ПЮВА, планируется главным образом для переориентации транспортировки так называемых твердых грузов (фосфатов, угля и др.) с перевозок по шоссейным дорогам на железнодорожные пути. Однако землетрясение в августе 1999 г. пока отодвинуло эти проекты (проект строительства 137-километровой «Южной линии»). Вследствие экономических трудностей отложено и начало работ по «Свободной железнодорожной зоне в Мардине» («*Mardin Free Zone Railway*»). В настоящее время через территорию этногеографического Турецкого Курдистана проходят следующие железнодорожные маршруты Турции:

1. Анкара – Элязыг с продолжением до Диярбакыра. Обратный маршрут также начинается в Диярбакыре, который присоединяется в Элязыге к поезду на турецкую столицу. Расстояние этого маршрута, проходящего по пути из турецкой столицы до Элязыга через Ирмак, Кайсери, Сивас, Малатью (с остановками), составляет 973 км, а до Диярбакыра 1094 км. Время следования из турецкой столицы в Диярбакыр или обратно почти 22 часа, а до (или из) Элязыга – почти 19 часов.

2. Хайдарпаша (Стамбул) – Карс – Хайдарпаша (Стамбул) (т.н. Dogu Exp. – Восточный экспресс) протяженностью 1933 км.

Этот маршрут проходит с остановками через Эскишехир, Анкару, Кайсери, Сивас, Эрзинджан. Время следования около 38 часов.

3. Анкара – Эрзурум – Анкара (т.н. Эрзурумский экспресс). Этот маршрут протяженностью 1150 км проходит через Ирмак, Кырыккале, Сивас и Эрзинджан. Время следования на этом маршруте превышает 21 час. На этом маршруте, как и на направлении Анкара – Диярбакыр, работают поезда Super Express.

4. Хайдарпаша (Стамбул) – Татван – Хайдарпаша (Стамбул) (т.н. Vangolu Exp. – Экспресс «Ванское озеро»). Маршрут протяженностью 1885 км проходит через Эскишехир, Анкару, Кайсери, Сивас, Малатю и Элязыг. Время следования из Стамбула в Татван более 40 часов.

5. Хайдарпаша (Стамбул) – Диярбакыр – Курталан (Сиирт) – Стамбул (т.н. Guneu Exp. – Южный экспресс) протяженностью 1834 км. Маршрут, время следования по которому более 38 часов, проходит с остановками через Эскишехир, Анкару, Сивас, Малатю и Диярбакыр.

6. Хайдарпаша (Стамбул) – Газиантеп (т.н. Togos Exp. – Таврский экспресс). Протяженность маршрута, проходящего с остановками через Энверие, Афьон, Конью, Караман и Адану, 1411 км (время следования около 27 часов). Еженедельно к маршрутам подсоединяются вагоны на Алеппо и обратно.

7. Элязыг – Адана – Элязыг (т.н. Firat Exp. – Евфратский экспресс). Протяженность этого маршрута 511 км, а время следования – более 11 часов. Маршрут проходит через Малатю, Гельбаси, Нарлы, Февзи-паша и Османие.

Кроме того, на территории существуют региональные железнодорожные маршруты Элязыг – Татван (345 км), Диярбакыр – Курталан (160 км), Газиантеп – Каркамыш (91 км), Газиантеп – Нусайбин (418 км).

Важное транспортное значение для Курдистана имеют также прилегающие к нему Адана и Сивас. Адана связана ежедневным железнодорожным сообщением со Стамбулом (950 км), Анкарой (671 км), Кайсери (324) и, как уже отмечалось, с Элязыгом.

На территории Восточного Курдистана железная дорога (стандартная колея) проложена из Тебриза до станции Рази на ирано-турецкой границе (139 км)⁸⁴, где она соединяется с турецкой железнодорожной станцией Капыкей. Протяженность пути от Тегерана до Рази 958 км, а до станции Капыкей – 960 км. После соединения в мае 1996 г. железнодорожного участка

Теджен – Серахс (Туркменистан) – Мешхед (Иран) страны Центральной Азии через железные дороги Ирана в широтном направлении получили возможность связи с Турцией и далее с Европой (Серахс – Мешхед – Тегеран – Тебриз – Рази и далее). Для самого Ирана железнодорожный коридор Рази – Серахс протяженностью 2013 км и пропускной способностью 2 млн. т в год является одной из важнейших магистралей страны.

Кроме того, железнодорожная станция Рази через Тебриз, Тегеран и Гармсар соединена с северными иранскими портами (на Каспийском море) Амирабад и Торкман (протяженность соответственно 1352 и 1421 км, а пропускная способность 1 млн. т). Еще одним важным железнодорожным коридором перевозки грузов через Рази является прорезывающий весь Иран в диагональном направлении путь Рази – Керман – Захедан (протяженность 2656 км, пропускная способность 3 млн. т).

Через южную часть Восточного Курдистана, в частности, Луристан, город Андимешк (Хузистан), проходит железнодорожный путь из Тегерана в Ахваз, который далее распадается на ветки в Хорремшехр (123 км, стандартная колея, построена в 1943 г.) и к Персидскому заливу в Бендер-эмам. Примечательно, что главное управление Луристанской железной дороги, длина которой составляет 208 км, находится в Андимешке (провинция Хузестан). Луристанская железная дорога является важным участком железной дороги Тегеран – Юг, связывающей северные районы Ирана с промышленными центрами и морскими портами Хузестана. В среднем ежегодно Луристанская железная дорога осуществляет перевозку около 7 млн. т грузов и получает доход около 7 млрд. риалов (800 тыс. долл.). В списке грузов основное место занимают нефтепродукты, химические удобрения, стальные заготовки, песок, трубы и зерно.

В настоящее время строится железнодорожный участок, который свяжет Урмию, один из основных центров этнографического Восточного Курдистана, через город Марага, являющийся «воротами» Иранского Курдистана, с одной стороны, с Тебризом, с другой, – с Миане и далее с центральной частью страны. От Урмии железная дорога пойдет на юго-восток в Мехабад (120 км) и далее на северо-восток в Марагу (115 км). Предварительная стоимость участка Марага – Мехабад составляет 320 млрд. риалов (36,6 млн. долл.), а участка Мехабад – Урмия – 280 млрд. риалов (32 млн. долл.). Ввод в строй железной дороги Марага – Урмия намечен на 2006 г. Таким об-

разом, Урмия и Мехабад через Марагу будут соединены с действующей железнодорожной сетью страны.

Кроме того, проектируется строительство железной дороги Хосрови – Керманшах протяженностью 395 км (название проекта – «Западная железная дорога Ирана»). Этот железнодорожный участок позволит связать Иран, государства Центральной Азии и Азербайджан с Ираком через таможенно-пропускной пункт на ирано-иракской границе – Хосрови, в котором будет произведено техническое переоборудование железнодорожного перехода. Через Хосрови и далее Ханекин эта железная дорога будет соединена с иракской железнодорожной сетью, что позволит продлить путь из Ирана в Сирию и Турцию. Особенно интересуют Иран связь с железнодорожной сетью Сирии (через Ирак) для выхода к нетурецким средиземноморским портам. Еще одну железнодорожную ветку, соединяющую территории Ирана и Ирака, предполагается проложить по маршруту Басра – Хорремшехр (некурдистанский участок). В Хосрови уже действует международный автомобильный терминал и крупный приграничный рынок. Таким образом, Хосрови может стать важным торгово-транспортным узлом на ирако-иранской границе. Как заявлял в середине 2002 г. губернатор провинции Керманшах Ахмад Торкнежад, «Керманшах может стать транзитным маршрутом, связывающим Сулейманию со странами Центральной Азии и Персидского залива»⁸⁵ (тогда курды не имели выходов в Персидский залив через территорию Ирака).

На территории Иранского Курдистана планируется также строительство железнодорожного участка в провинции Илам. Строительство этой дороги не только обеспечит связь провинции с железнодорожной сетью страны, но и позволит увеличить объем экспорта в Ирак через таможенный пункт Мехран (погранпереход Бахрамабад). Следует однако отметить, что строительство железной дороги в провинции Илам сопряжено с некоторыми техническими трудностями, так как значительная часть территории провинции имеет горный рельеф (Загрос).

На территории (этногеографического) Иракского Курдистана проходят следующие железнодорожные пути Ирака:

1. Багдад – Мосул – Раба. Этот железнодорожный путь проходит по правому берегу Тигра. Далее эта дорога связывает Ирак с Сирией и Турцией и далее с Европой. Территория, по которой проходит эта железная дорога, как известно, не входит

в состав курдской автономии и, соответственно, не контролируется курдской администрацией.

2. Линия Багдад – Эрбиль, проходящая через Бакубу, Джалаулу и Киркук. Из Джалаулы проведена ветка на Ханекин. Лишь небольшой участок этой дороги (в районе Эрбиля) вклинивается в территорию курдской автономии. А в целом от Джалаулы дорога проходит по территории этногеографического Курдистана.

3. Киркук – Байджи – Хадита (длина дороги 252 км, построена в 1987 г.). По территории этногеографического Курдистана проходит часть этой дороги.

4. Киркук – Багдад. Далее эта железная дорога имеет продолжение через Басру на Умм-Каср. Таким образом, посредством этой дороги Киркук связан с Персидским заливом. Железнодорожный путь Киркук – Басра называют «Железная дорога Север-Юг».

Киркукский железнодорожный терминал построен в 1986 году компанией *Hyundai Corporation*.

Важный город Сирийского Курдистана Камышлы связан железной дорогой с Алеппо и Дамаском. Эта линия (Дамаск – Алеппо – Камышлы) протяженностью 2,2 тыс. км является одной из двух важнейших сирийских железнодорожных магистралей (другая – Алеппо – Латакия – Банияс – Тартус – Хомс – Дамаск – Дераа).

4.2.4. Водные пути на территории Курдистана

На построенных в рамках ПЮВА плотинах и водохранилищах созданы новые водно-транспортные пути. По маршруту Кяхта – Сиверек перевозят грузы, на плотине Ататюрк открыта паромная линия. Озеро Ван, как известно, традиционно используется для связи между городами Ван и Битлис. Здесь курсируют паровые суда и моторные лодки. Близ Эрджиша в естественной гавани действует небольшая верфь.

Озеро Урмия также используется как путь транспортного сообщения. Кроме того, на озере Урмия работает автомобильная паромная переправа. Идет строительство моста Шахид Калантари длиной 1,5 км, который сократит расстояние по шоссе на дороге через озеро Урмия между Тебризом и городом Урмия на 120 км.

В настоящее время Иран предлагает строительство судоходного канала в Персидский залив из Каспия через озеро Ур-

мия, что позволило бы судам типа «река-море» вывозить грузы из Балтики и Черного моря. Иранские гидротехники намерены сделать гигантское сооружение, прорыв в сложных геологических условиях судоходный канал.

В случае осуществления этого грандиозного проекта это будет второй Суэцкий канал и, по оценкам, более экономичный, соединяющий Персидский залив с Каспийским регионом и с дальнейшим выходом на Южную и Среднюю Европу через Волго-Донской канал и Черное море, а через Волгу – на Балтийский регион и Северную Европу.

ТЭО проекта уже разработано: трасса канала пройдет по северо-западу Ирана (по руслу реки Кызылузен) до озера Урмия и далее до реки Шатт-эль-Араб – общего низовья Тигра и Евфрата, где недалеко от места их впадения в Персидский залив расположены крупнейшие иранские порты Хорремшехр и Абадан. Это кратчайший путь из бассейна Каспия в бассейн Индийского океана при транспортировке каспийской нефти в страны Восточной Азии (с их высоким – одним из самых высоких в мире – темпом роста энергопотребления), минуя Босфор и Дарданеллы. Таким образом, закладывается экономически целесообразный маршрут бесперебойного поступления нефти Каспия на мировые рынки, минуя черноморские проливы.

Кроме того, судоходной рекой является Карун (единственная судоходная река Ирана). Судоходство на этой реке, берущей начало в Бахтиарии, начинается от гор Шуштера, но затрудняется Ахвазскими порогами. Около гор Мохаммеры река Карун разделяется на два рукава, из которых один (Хор-Бехемшир) впадает в Персидский залив, а другой, являясь искусственным каналом, соединяет Карун с Шатт-эль-Арабом.

4.2.5. Межгосударственные пути

и таможенные пункты на территории Курдистана

Пути через Курдистан являются единственными для выходов Турции в Иран (протяженность турецко-иранской границы составляет 499 км), Ирак (331 км), Сирию (882 км), Азербайджан (Нахичевань) (9 км), Армению (268 км) и наоборот, а в Грузию (252 км) – одним из двух.

Через Курдистан (Иракский и Турецкий) Ирак (Нижняя Месопотамия) попадает на мировые рынки. Уже много лет рассматривается проект строительства высокоскоростной автомагистрали стоимостью 6 млрд. долл., которая свяжет Багдад с

Турцией и пройдет через Киркук, Эрбиль, Мосул, Дохук и Захо, то есть через все крупные города Иракского Курдистана, за исключением Сулеймании. Очевидно, что осуществление этого многообещающего проекта зависит в первую очередь от урегулирования ситуации в Ираке.

Однако в настоящее время курдская администрация планирует осуществить несколько скорректированный вариант этого проекта. В марте 2005 г. предполагалось начать строительство первого в Иракском Курдистане современного автобана, связывающего Эрбиль с иракско-турецко-сирийской границей. Эта автомагистраль, кроме внешнеэкономического, имеет и серьезное внутриюжнокурдистанское значение – крепче свяжет регионы Соран и Бахдинан⁸⁶.

Погранично-таможенный пункт, или как еще говорят, «пограничные ворота» Ибрагим-Халил на Хабуре в районе Захо связывают Ирак с Турцией (провинция Ширнак), являясь для Ирака важнейшим путем для выхода к Средиземному и Черному морям, дорогой на мировые рынки. Кроме того, у Турции с Ираком есть еще два пограничных пункта, которые менее известны в силу своего значительно меньшего объема торговли. Это пограничные пункты Шемдинли – Дереджик и Чукурджа – Узумчу в провинции Хакяри. В конце мая 2001 г. район Шемдинли посетили президент Турции Ахмет Недждет Сезер, начальник генштаба страны Хусейн Кыврыкоглу и командующие соединениями войск турецкой армии в Ване и Хакяри. В присутствии губернатора провинции Дурмуша Коча и мэра муниципалитета Саабеттина Озарсланера президент Турции и сопровождавшие его военачальники открыли новый пограничный пункт Дереджик на границе с Ираком. Однако местные торговцы и предприниматели проявляли полное безразличие по поводу открытия нового пограничного пункта, так как приграничная торговля через Дереджик запрещена с 1999 г.⁸⁷ В начале мая правительство Турции приняло решение о возобновлении работы приграничного пункта Чукурджа – Узумчу, который независимый депутат ВНСТ от Хакяри Эвлия Парлак назвал «будущим Хабуром»⁸⁸.

Турцию с Ираном связывают погранично-таможенные пункты Гюрбулак (район Догубаязит провинции Агри), который называют также Баязитскими воротами, и Дилуджу (район Аралис провинции Игдир), через которые, например, в 2001 г. прошло экспорта соответственно на 42,6 млн. и 12,6 млн. долл.

США, а импорта – на 12,1 млн. и 1,3 млн. долл. США. За тот же период через Гюрбулак и Дилуджу в Турцию въехало соответственно 89 тыс. и 29 тыс. автомашин⁸⁹. В конце апреля 2002 г. вице-премьер Турции Месут Йылмаз открыл в Гюрбулаке новый пропускной пункт, оборудованный, по его словам, на мировом уровне. По мнению замглавы турецкого правительства, открытие нового таможенного пункта в Гюрбулаке, благодаря транзиту, ускорит развитие провинции Агри⁹⁰. Пропускная способность модернизированного таможенного комплекса в Гюрбулаке – 350 грузовых автомашин в сутки.

В конце мая 2003 г. премьер-министр Турции Реджеп Тайип Эрдоган и вице-президент Ирана Мухаммед Реза Ариф провели церемонию открытия модернизированного и расширенного контрольно-пропускного пункта в Гюрбулаке. На иранской стороне наименование таможенного пункта – Базарган. По выражению Эрдогана, Турция заявляет Европе, что Баязитские ворота являются воротами Запада на Востоке⁹¹. Как сказал Эрдоган, Гюрбулак является самой восточной точкой Запада, а Базарган – самым западным пунктом Востока, и эти ворота имеют стратегическую важность для Турции как путь в Иран и Центральную Азию⁹².

Иранский руководитель также заявил, что Тегеран придаст этому таможенному пункту особое значение для развития торговли⁹³.

Пассажиропоток через Базарган является одним из самых интенсивных в Иране. Так, например, за семь месяцев 1383 иранского года (21.03–21.10.2004) через иранские таможи прошло 5,49 млн. пассажиров (2,74 млн. – прибывших, 2,75 млн. – убывших). Наибольшее число прибывших пассажиров было зарегистрировано на таможе в Мехрабаде (41,1% – 1,127 млн. чел.), далее следует Базарган (11,6%), убывших также в Мехрабаде – 41,8% и Базаргане (11,7%)⁹⁴.

Не меньшее значение турецкие власти придавали и Игдир-у. Как заявляла в марте 1997 г., выступая там на праздновании «*Nevroz'a*»⁹⁵, министр иностранных дел Тансу Чиллер, Игдир должен стать восточными воротами Европы⁹⁶.

Через Дилуджу Турция связана с Нахичеванью.

Кроме того, на границе с Ираном существуют приграничные пункты в Эсендере в районе Юксекова (провинция Хакяри, граничит с губернией Маку провинции Западный Азербайджан) и Капыкей в провинции Ван (с иранской стороны с пунктом Ка-

пыкей граничит губерния Хой провинции Западный Азербайджан), торговля через которые была запрещена с 1999 г. Запрет на приграничную торговлю через эти пункты вызвал рост контрабандной торговли нефтепродуктами и скотом⁹⁷. Однако в феврале 2004 г. в пункте Капыкей официально приграничная торговля была возобновлена. Здесь был открыт первый центр приграничной торговли между Ираном и Турцией. Иран через этот пункт вывозит в Турцию в основном свежие фрукты, овощи и зелень, которые пользуются большим спросом в Турецком Курдистане. Кроме того, в ближайшее время предполагается открыть центры приграничной торговли в Эсендере. Возможно также открытие давно бездействующего пункта в Сарысу (провинция Агры).

Погранично-таможенный пункт Туркгозу на крайнем северо-востоке Турецкого Курдистана (район Пософ провинции Ардаган), открытый в 1995 г., связывает Турцию через Ахалцихский район с Грузией. Ранее единственным выходом Турции в Грузию и наоборот был путь через Аджарию (Сарпи) в 100 км от Туркгозу. Как заявлял накануне открытия погранично-таможенного пункта Туркгозу губернатор провинции Ардаган Кутлуай Октем (Kutluay Oktem), этот пункт сыграет важную роль в развитии экономических, торговых и культурных отношений с Грузией и станет мостом для связей Турции с Азербайджаном и странами Центральной Азии. Тогда же губернатор Ардагана сообщил о скором открытии еще одного погранично-таможенного пункта в этой провинции в районе Чилдыр-Акташ⁹⁸.

О значении, придаваемом открытию погранично-таможенного пункта в Туркгозу (на грузинской территории – таможенный пункт Вале в Самцхе-Джавахеги), говорит тот факт, что на церемонии открытия 31 июля 1995 г. присутствовали президенты Турции и Грузии, премьер-министры этих стран, министры иностранных дел. Как отметил президент Турции С.Демирель, с открытием этого нового погранично-таможенного пункта Центральная Азия стала намного ближе к Турции⁹⁹. Или, как еще заявляли турки, «погранично-таможенный пункт Туркгозу теперь соединяет Европу с Центральной Азией»¹⁰⁰. (Грузинские власти созданием выхода в Турцию через таможенный пункт Вале пытались создать альтернативу «аджарскому пути» (Сарпи) в Турцию для лишения Батуми части экономических выгод. Этим обусловлен и проект Супсы (противовес Батумскому порту), в 15 км к северу от административной границы Аджарии).

В 2001 г. турецкий экспорт через Туркгозу оценивался в 2,94 млн., а импорт – 0,27 млн. долл. США. Турецкую границу за 2001 г. через этот пункт пересекли чуть более 2 тыс. автомобилей¹⁰¹.

Погранично-таможенные пункты Докулкапи, Алиджан и Актаташ на границе с Арменией с апреля 1993 г., когда Турция начала экономическую блокаду Армении в «ответ на оккупацию азербайджанских территорий», бездействуют. Не работает также и железная дорога Гюмри (бывший Ленинакан) – Карс – Сарыкамыш. В связи с чем планируется (этот проект особенно активно разрабатывается со второй половины 90-х годов XX в.) строительство железной дороги, связывающей Карс с железнодорожными путями Грузии, далее выходящими в Азербайджан и Центральную Азию. Проект Карс – Тбилиси оценивается в несколько сот миллионов долларов и предусматривает строительство 124 км железнодорожных линий – 92 км от Карса¹⁰² до турецко-грузинской границы (пункт Куртункале) и 32 км по территории Грузии – до Ахалкалаки (от Ахалкалаки до Тбилиси существует линия, которую намерены модернизировать). Предполагается, что железнодорожная магистраль Карс – Тбилиси станет одним из важнейших участков нового Шелкового пути. Реализация этого проекта была начата в 1998 г., хотя и весьма медленными темпами. Основным препятствием на пути осуществления этого плана является проблема финансирования. В 2001 г. президент Грузии Эдуард Шеварднадзе сообщил даже, что финансирование проекта готов взять на себя китайский инвестор, заинтересованный в создании железнодорожно-Великого шелкового пути. Китайский инвестор, правда, так и не появился, проект же не сдвинулся с мертвой точки. Как заявил во время визита в Тбилиси президента Азербайджана Ильхама Алиева в июне 2004 г. президент Грузии Михаил Саакашвили, правительства Грузии и Турции изыскивают необходимые средства в размере 700–800 млн. долл. для осуществления этого проекта.

Однако перспективы его реализации, обусловленной политическими мотивами, представляются весьма туманными. Грузия и Азербайджан вряд ли осият финансирование, а Турция хотя на словах и заявляет о большой заинтересованности в этом проекте, так и не предпринимает реальных усилий для его осуществления. Очевидно, что претворение в жизнь этого проекта является крайне нежелательным для Армении, по-

сколькo откроет очередной трансакавказский путь в обход этой страны, а также для Ирана, который контролирует связи Турции с Центральной Азией, и, по мнению Анкары, препятствует их развитию, устанавливая высокие пошлины. Реализация этого проекта значительно повысит роль Карса, с 40-х годов после обострения турецко-советских отношений представлявшего собой транспортно-коммуникационный тупик, хотя в досоветский период этому региону великими державами придавалось важнейшее значение военно-стратегического плацдарма (в направлении Российской империи и из Российской империи). Карс может стать узлом кавказско-анатолийских (малоазиатских) геостратегических магистралей с дальнейшими входами, с одной стороны, в Центральную Азию, с другой, в Средиземноморье¹⁰³ и важнейшим фактором «кавказской политики» любой анатолийской державы (сегодня это – Турция, в перспективе может быть Курдистан). Кавказскую ориентацию этого предъюжнокавказского города, похоже, призван подтвердить и существующий здесь Кавказский университет.

Через турецко-армянскую границу проходят также дороги: Гюмри – Карс – Эрзурум, Гюмри – Кызыл-Чахчах – Карс, Ереван – Игдир – Догубаязит, Ереван – Тузлуджа – Кагызман – Карс. При открытии армяно-турецкой границы и развитии торговых отношений между Турцией и Арменией северо-восток Турецкого Курдистана (Восточная Анатолия) сможет выполнять свою роль коридора между Турцией и Закавказьем (Арменией), что оказало бы плодотворное влияние на экономическое состояние приграничных районов. В этом случае Карс сможет стать одним из важнейших пограничных городов Турции. Сегодня с трудом верится, однако в 20–30-х годах вследствие выгодных условий транзита через ЗСФСР (Закавказская Советская Федеративная Социалистическая Республика, включавшая Грузию, Армению и Азербайджан), Восточная Анатолия вела торговлю с западными вилайетами Турции и западноевропейскими странами через ЗСФСР (Карс – Ленинакан – Батум – Трапезунд и обратно, а также Игдыр – Батум и обратно.)¹⁰⁴. Более того, Закавказье являлось главной и фактически единственной транспортной артерией для экономики Восточной Анатолии. Это относилось не только к районам, которые непосредственно прилегали к закавказской границе (Сурмалинский, Карсский, Баязетский, Ардаганский и Артвинский), но и к другим – более отдаленным и южным (Эрзурумский, Битлисский,

Ванский, Мушский, Элязыгский, район Малатьи и т.д.). Закавказские экономисты писали: «Исторически и географически, а также экономически Закавказье – самый короткий, дешевый и наиболее выгодный для Восточной Анатолии путь торговой связи не только с внешним миром, но и с главнейшим рынком своей страны – Стамбулом»¹⁰⁵.

С июня 1927 г. Восточная Анатолия в своей внутренней торговле стала пользоваться закавказскими путями. Турецкие торговцы предпочли направление на Ленинакан – Батуми – Трапезунд дороге Карс – Эрзурум – Трапезунд. В условиях крайне слабо развитой дорожной сети в Восточной Анатолии использование закавказского пути во внутренней торговле являлось вполне закономерным. Путь Карс – Эрзурум – Трапезунд был равен примерно 770 км, при этом на железнодорожный ширококолейный участок до Сарыкамыша приходилось лишь 40 км, на узкоколейный до Эрзурума – до 190 км и на гужевой – 540 км. Путь этот был крайне неудобным и требовал перевалки грузов как в Сарыкамыше, так и в Эрзуруме. Кроме того, в зимнее время в течение трех месяцев железнодорожное сообщение на участке Сарыкамыш – Эрзурум стопорилось из-за снежных заносов. От Эрзурума до Трабзона регулярное сообщение действовало лишь с апреля по ноябрь, а зимой работал лишь вьючный транспорт¹⁰⁶.

Через Закавказье транзитный путь в Трапезунд пролегал следующим образом: Карс железнодорожной магистралью (646 км) связывался с Батуми, от которого через 11 часов плавания можно было достичь Трапезунда. При этом путь через ЗСФСР занимал 10–12 дней, в то время как через Эрзурум 20–23 дня. По стоимости транзитный путь через Закавказье на 20–25% был дешевле пути Эрзурум – Трапезунд¹⁰⁷.

Рынки сбыта Восточной Анатолии, вывозившей в основном продукцию скотоводства, были сосредоточены в западных провинциях Турции и черноморских портах. Торговый центр Восточно-Анатолийского региона – Эрзурум, в котором концентрировалась вся значительная масса заготовительной продукции региона, также был тесно связан кредитными отношениями с заготовителями и крупными коммерсантами Трапезунда и Стамбула, куда в значительных количествах направлялись товары из Восточной Анатолии.

Наряду с транзитом из Карса и Эрзурума через Батуми в Трапезунд осуществлялся транзит из Игдира в Батуми и далее

на Трапезунд через Эчмиадзин. Расходы по доставке хлопка и пшеницы из Игдира через Закавказье были значительно ниже, чем гужевым путем.

С целью увеличения транзита через Закавказье во внутри-турецкой торговле СССР договором с Турцией о торговле и мореплавании от 15 марта 1931 г. предоставил ей даже право пользования закавказскими путями сообщения. Как писали закавказские экономисты, транзит через ЗСФСР не только давал возможность связывать «отдаленные провинции Турции» с другими районами, но и укреплял «экономическую сопредельность восточных вилайетов Турции с Закавказьем»¹⁰⁸.

Удельный вес Восточной Анатолии в общем товарообороте СССР с Турцией составлял в процентах: в 1928 г. по экспорту – 7,1%, по импорту – 7,4%; в 1929 г. по экспорту – 14,5%, по импорту – 14,1%; в 1930 г. по экспорту – 31,4%, по импорту – 19,8%¹⁰⁹. Таким образом, с 1929 г. Восточная Анатолия имела положительное сальдо торгового баланса в торговле с СССР.

Основная часть экспорта из Восточной Анатолии в СССР была представлена продукцией скотоводства. В 1927–1928 гг. Советский Союз закупил 10381 голову крупного рогатого скота, а в 1929–1930 гг. – 20547 голов. Скот поступал в основном из Карса в Ленинанкан. Следующей статьей экспорта Восточной Анатолии в СССР являлись хлопок из Сурмалинского района (за 1929–1930 г. – 581 т) и шерсть, главным образом из Карсского района (261 т). В Карсе закупались также молочные продукты (масло, сыр). Основными предметами советского экспорта в Восточную Анатолию являлись сахар, нефтепродукты, металл, цемент, сельскохозяйственные машины и т.д.¹¹⁰

Отсутствие действующих контрольно-пропускных постов на турецко-армянской границе Анкара и Ереван, похоже, пытаются компенсировать открытием третьего таможенного пункта на турецко-грузинской границе. Таможенный пункт Акташ, который станет вторым в провинции Ардаган на границе с Грузией, будет значительно ближе таможенного пункта Туркгозу к грузинско-армянской границе. Путь через Грузию от Акташа до грузинско-армянского таможенного пункта составит 68 км. Таким образом, таможенный пункт Акташ может стать центром неофициальной турецко-армянской торговли¹¹¹.

По некоторым данным, Армения теряет от отсутствия прямых торговых отношений с Турцией ежегодно около 500 млн. долл.

Для маленькой и небогатой страны это представляет значительную сумму. Поэтому армянская сторона всецело стремится возродить существовавшие пути через турецко-армянскую границу. Как заявил в начале августа 2003 г. министр транспорта и связи Армении Андроник Манукян, армянской стороной уже проделана вся необходимая работа для открытия железнодорожного сообщения между армянским городом Гюмри и турецким Карсом. Как отметил армянский министр, «турецкая сторона в настоящий момент также ведет работы по восстановлению железнодорожного пути, и для открытия маршрута необходимо лишь политическое решение со стороны официальной Анкары». При этом, по мнению А.Манукяна, открытие железнодорожной ветки Гюмри–Карс положительно отразится на армянской экономике: существенно снизятся цены как на ввозимые в Армению товары, так и на экспортируемые армянские товары. «Кроме того, открытие границы с Турцией сделает более сговорчивой Грузию, которая установила явно завышенные цены за транзит по своей территории армянских грузов», – считает министр транспорта Армении¹¹².

Хотя расстояние между Карсом и Ереваном по недействующей в настоящее время железной дороге составляет менее 60 км, торговцы вынуждены везти свои товары по пути, длина которого в несколько раз превышает это расстояние. Транспортные расходы, значительно увеличивающие цену товаров (по некоторым оценкам, от двух до трех раз), делают малопривлекательной турецко-армянскую торговлю, объем которой в настоящее время оценивается примерно в 70 млн. долл. Между тем представители деловых кругов Турции и Армении весьма заинтересованы в рынках друг друга.

В настоящее время турецко-армянская торговля в значительной степени осуществляется через таможенные пункты Туркогузу (Турция) – Вале (Грузия), далее по территории Грузии (Самцхе-Джавахети) через таможенный пункт Бавре в Армению. Таможенный пункт Бавре, как часто говорят в Армении, – это единственный выход Армении во внешний мир, пролегающий не по территории с мусульманским населением.

Таким образом, Армения и Турция выплачивают Грузии геостратегическую ренту за пользование ее территорией в торговле между собой, хотя вполне могли бы обходиться без этих расходов. Кроме того, весьма трудно подсчитать размер упущенной выгоды.

Хотя необходимость и выгодность установления турецко-армянских дипломатических, а соответственно и прямых торговых отношений очевидна, Анкара и Ереван стали заложниками определенных внутривнутриполитических и внешнеполитических факторов. Антиармянская истерия в Турции и антитурецкий настрой в Армении оставляют властям обеих стран небольшое пространство для маневра. Армения призывает мировое сообщество признать факт геноцида в Османской империи, а Турция не хочет превращения своей страны в заложника проблем Баку с Ереваном.

Несмотря на все имеющиеся трудности, Турция и Армения пытаются наладить официальные отношения. В силу транспортно-коммуникационной изоляции и объемов экономики Армения в большей степени заинтересована в налаживании дипломатических и экономических отношений. При этом Армения даже не рассматривает признание Анкарой геноцида в качестве необходимого условия, о чем заявил в июле 2003 г. министр иностранных дел Армении Вардан Осканян¹¹³. Чуть раньше, в начале июня 2003 г., после встречи министров иностранных дел Турции и Армении на саммите НАТО в Мадриде Абдулла Гюль заявил, что настало время открыть границу между двумя странами¹¹⁴.

Вместе с тем следует отметить, что в Армении существует также весьма влиятельное лобби противников открытия армяно-турецкой границы. Например, как заявлял в июле 2003 г. вице-спикер парламента Армении, член правления АРФ «Дашнакцютюн» Ваан Ованнисян, отношения с Турцией, а «тем более открытие границ», не являются приоритетами для Армении. По его мнению, открытие армяно-турецкой границы в сегодняшней ситуации и на предлагаемых условиях поставит под угрозу интересы Армении. В результате открытия границ, считает Ованнисян, армянский рынок наводнят дешевые турецкие продукты и товары, с которыми продукция отечественных производителей вряд ли сможет конкурировать. Разблокирование этой границы будет выгодно Армении только в том случае, если она станет транзитной страной, сказал В.Ованнисян. В противном случае, считает он, железная дорога Турции просто станет длиннее, и Армения присоединится к турецким восточным рынкам. Турции же открытие дороги, по словам вице-спикера, позволит создать в этих слаборазвитых районах соответствующие инфраструктуры, и ее выгода будет намного больше, чем ожидаемые плюсы для Армении¹¹⁵.

Турецкие власти прекрасно понимают невыгодность зависимости отношений с Арменией от Азербайджана. С политической точки зрения совершенно ненормально, когда две важнейшие страны региона не имеют дипломатических отношений. Учитывая сложности в отношениях с Арменией, турецкие власти хотели бы установления в первую очередь прямого экономического сотрудничества с Ереваном. Поэтому еще 26 марта 1996 г. премьер-министр Турции Месут Йылмаз заявлял, что вскоре предполагается открытие пограничного пункта Алиджан. «Мы ждем лишь объявления этими двумя странами (Арменией и Азербайджаном. – Н.М.) соглашения о принципах мира на проходящих в настоящее время мирных переговорах», заявлял турецкий премьер, оговаривая при этом в своей речи, посвященной внешней политике Турции, что турецкая сторона обсуждала вопрос открытия пограничного пункта Алиджан с президентом Азербайджана Гейдаром Алиевым, заверив его, что никогда не предпримет действий, направленных против интересов Азербайджана¹¹⁶.

На границе с Сирией у Турции в настоящее время действуют 2 «курдистанских» погранично-таможенных пункта – в провинциях Килис (погранично-таможенный пункт Онджупинар) и Мардин (Нусайбин). В Килис (со стороны территории Турции) подходят две дороги: с севера – из Газиантепа, который, в свою очередь, является важным транспортным узлом, и с запада, где соединяются пути из Мараша (с севера) и Средиземного моря (с юга). Следует отметить, что Килис, находящийся в нескольких десятках километров южнее Газиантепа, лишь недавно был выделен в отдельную провинцию из Газиантепа. Однако и геоэкономически он находится под сильным влиянием Газиантепа и является, по сути, транспортно-коммуникационным окном этого мощного в экономическом плане региона в Сирию. После пересечения турецко-сирийской границы дорога из Килиса распадается на два пути: один идет в важнейший город Сирийского Курдистана – Африн, а другой – в крупнейший после Дамаска город Сирии Алеппо (Халеб). Примечательно, что дорога снова уходит в Турцию – в Антакью и Искендерун, не имея при этом автомагистрального продолжения из Африна собственно по Сирии (за исключением пути в Алеппо). Из Халеба автодороги идут со следующими разветвлениями:

1) к Средиземному морю, через Идлиб в Латакию и далее в меридиональном направлении по побережью Средиземного моря через Банияс и Тартус в Ливан (Триполи, Бейрут) и Израиль;

2) меридионально на юг Сирии через города Хама и Хомс в Дамаск. Далее эта дорога из сирийской столицы имеет продолжение в Иорданию (Амман) и Саудовскую Аравию;

3) на юго-восток через всю страну к иракской границе.

Таможенный пункт в Нусайбине связывает Турцию с другим важнейшим городом Сирийского Курдистана – Камышлы. Следует отметить, однако, что исторически и географически Нусайбин и Камышлы представляют собой единый курдский город, искусственно разделенный государственной (по сути, межкурдской) границей. В Нусайбин, который является и важным железнодорожным узлом (к нему подходит железная дорога из Мардина и важнейшая железнодорожная магистраль с запада, протянувшаяся по всей турецко-сирийской границе), магистральная дорога подходит лишь с запада. На пути к Нусайбину важным транспортно-коммуникационным узлом является Кызылтепе, где «встречаются» дороги из Диярбакыра, Мардина и Урфы (Газиантепа). После пересечения турецко-сирийской границы дорога из Нусайбина имеет два направления: на юго-восток в Ирак (Мосул) и собственно в Сирию через другой курдский город – Хасеке и далее к Дейр-эз-Зору, от которого в свою очередь идут дороги в Западный Ирак и в Центральную Сирию.

Ежегодно свыше 25 тыс. турецких грузовых автомобилей используют сирийскую территорию (в том числе территорию этногеографического Сирийского Курдистана) для транзита товаров на рынки ближневосточных стран. Для Турции Сирия является окном в арабский мир. Для Сирии же Турция (в т.ч. территория Турецкого Курдистана) является окном в Европу, на Балканы и на Кавказ.

Еще один таможенно-пропускной пункт находится в провинции Хатай (Джилъвегозу) – в непосредственной близости от территории Курдистана.

Таможенные пункты в Каркамыше, Джейланпинаре и Акчакале в настоящее время бездействуют, хотя до недавнего времени пункт в Каркамыше (провинция Газиантеп) был открыт. К Каркамышу единственная дорога подходит с севера из Низипа. На сирийской стороне пограничным городом является Джераблус, от которого автодорога идет до Халеба. Экономиче-

ские потери от закрытия этого таможенного пункта и пути в Сирию, по-видимому, не так уж и значительны, так как ближайшим крупным промышленным центром является Газиантеп, от которого есть дорога в Сирию через Килис, который, кстати, в полтора раза ближе к Халебу. Находящаяся на востоке Урфа имеет другой кратчайший путь в Сирию – через таможенный пункт в Акчакале (на сирийской стороне пограничным городом является Эт-Телль-эль-Абьяд). (К Акчакале единственная магистраль идет из Урфы и, по сути, этот таможенный пункт призван быть перевалочной базой экспорта сельскохозяйственной продукции Урфы в Сирию и другие страны Ближнего Востока.) Однако, как сообщила 10 сентября 2002 г. газета «*Cumhuriyet*», турецкие власти в ближайшее время планировали открытие таможенного пункта в Акчакале (провинция Шанлыурфа). По предположению другой турецкой газеты, «*Radikal*» (17.09.2002 г.), открытием этого таможенного пункта Турция рассчитывала достигнуть три важные цели:

1) развить торговые отношения с Сирией, получить доступ к сирийскому рынку;

2) наладить новый путь на Ирак, минуя курдскую администрацию на севере страны. Таким образом, Сирия могла стать новым транзитным маршрутом между Турцией и Багдадом;

3) ослабить негативную реакцию США на проект открытия второго контрольно-пропускного пункта на турецко-иракской границе.

По мнению турецких властей, таможенный пункт в Акчакале, переоборудование которого обойдется турецкому бюджету в 625 тыс. долл. США, станет выходом для экспорта продукции, производимой в рамках ПЮВА, на два важнейших рынка региона – в Сирию и Ирак. В связи с этим турецкие власти планируют открыть генеральное консульство в Мосуле. Однако, как видно, и этот путь является дважды транскурдистанским (Урфа и Мосул).

По замыслу турок, это должно способствовать переориентации торговли Юго-Востока страны с Хабура на Сирию.

Примечательно, что открыть таможенный пункт в Акчакале турецкие власти планировали еще в октябре 1997 г. И как заявлял тогда губернатор Урфы Сабааттин Харпут, Акчакале должен стать альтернативой загруженному Хабуру¹¹⁷.

По некоторым данным, турки уже ведут часть своей торговли с арабской частью Ирака через Сирию, минуя территорию

Иракского Курдистана. Вопрос расширения этой торговли рассматривался во время первого за последние 17 лет визита премьер-министра Сирии Мустафы Миро в Турцию в июле 2003 г.¹¹⁸

Бездействующий в настоящее время таможенный пункт в Джейланпинаре (на сирийской стороне пограничным городом является Рас-эль-Айн), как и таможня в Каркамыше, по-видимому, не имеет большого экономического значения, так как единственная дорога к нему ответвляется от широтной магистрали от Аданы до Нусайбина. Эта таможня может способствовать развитию экономики близлежащих районов и приграничной торговли.

Значение имеет и турецко-сирийская приграничная торговля, осуществляемая полностью по территории этногеографического Курдистана. При этом следует отметить, что у Турции внушительное отрицательное сальдо в приграничной торговле со своим южным соседом. Так, например, за 10 месяцев 1994 г. объем приграничной торговли между Турцией и Сирией составил 14,6 млрд. тур. лир. Турецкий экспорт равнялся 1,6 млрд. лир, а импорт 13 млрд. лир. За тот же период 1995 г. объем торговли составил 51 млрд. лир, экспорт Турции – 2,5 млрд. лир, импорт – 48,5 млрд. лир (все показатели даны в текущих ценах)¹¹⁹. Торговый дефицит Турции в приграничной торговле с Сирией объясняется в первую очередь объемами импорта сирийских нефтепродуктов.

Сухопутные таможенно-пограничные пункты Турции



Карта взята с сайта Госкомитета по таможне Турции:
www.gov.tr/Turkish_Customs_English/toctum.htm

Через Курдистан проходят важные региональные железнодорожные пути. Все железнодорожные пути Турции на Ближний Восток проходят через территорию Курдистана. Так, например, в настоящее время Турция имеет железнодорожное сообщение с Ираном, Ираком и Сирией по следующим «транскурдистанским» маршрутам:

1) Так называемый *Трансазиатский экспресс*, соединяющий Тегеран со Стамбулом, то есть обеспечивающий выход Ирана в Европу. Еженедельное пассажирское железнодорожное сообщение по этому маршруту (Тегеран – Стамбул – Тегеран), прерванное из-за военных действий на территории Турецкого Курдистана в 1993 г., было возобновлено 12 марта 2001 г. Время движения поезда составляет 68 часов.

2) Ван – Тавриз (Тебриз) – Ван. Железнодорожное сообщение из Вана в Тавриз возобновлено 27 августа 2001 г., а из Тавриза в Ван 28 августа 2001 г. Время в пути составляет 9 часов. Поезд может перевозить 240 пассажиров¹²⁰. Из общей протяженности пути в 336 километров 226 километров проходят по территории Ирана (10 станций), а 110 километров – по территории Турции (3 станции).

В июле 2004 г. президент государственной компании «Железные дороги Турецкой Республики» Сулейман Караман и генеральный директор железных дорог ИРИ Мохаммад Саиднежад подписали в Анкаре соглашение о сотрудничестве в сфере железнодорожных грузоперевозок. При этом следует отметить, что за 2003 г. объем железнодорожных грузоперевозок по сравнению с 2002 г. увеличился на 100%, а за I полугодие 2004 г. рост составил 50%. Однако дальнейшему значительному росту грузоперевозок препятствует отсутствие железнодорожного полотна на отрезке Татван – Ван, где функционирует паромное сообщение. Турция планирует в ближайшее время построить железнодорожную ветку в обход озера Ван, а также обновить паромный парк транспортной инфраструктуры озера¹²¹.

Строительство железнодорожной ветки Ван – Татван позволит увеличить перевозки по линиям Стамбул – Тегеран, Стамбул – Тегеран – Алма-Ата и Тавриз – Ван.

Таким образом, эти маршруты соединяют Иранский Азербайджан с Турцией, Иранский Курдистан с Турецким Курдистаном и могут иметь большое значение с точки зрения активизации приграничной турецко-иранской торговли, которая в немалой степени может стать межджурдской.

По словам руководителя Организации железных дорог Восточного Азербайджана Мохаммеда Хоссема Хассанзаде, эта железнодорожная магистраль «может рассматриваться также в качестве эффективного шага к возрождению древнего и красивого Шелкового пути»¹²².

3) Экспресс-поезд Газиантеп – Малатья – Сирия – Мосул – Багдад. Движение по этому еженедельному маршруту после 20-летнего перерыва было возобновлено в 20 июля 2001 г. (из Багдада поезд вышел 21 июля 2001 г.)¹²³. Время в пути составляет 48 часов. Эта железная дорога (так называемая Багдадская железная дорога) проходит по южным районам этнографического Иракского Курдистана, которые не контролируются курдской администрацией.

27 февраля 2003 г. в связи с ситуацией вокруг Ирака движение по этому маршруту было приостановлено, а 1 августа того же года движение вновь было восстановлено. Однако в настоящее время движение по этой железной дороге нерегулярно. Турецкие власти пытаются активизировать движение по этой дороге. В начале января 2004 г. заместитель министра по внешней торговле Турции Тунджер Кайялар обсуждал вопрос активизации движения по этой дороге с премьер-министром Сирии Н.Отри¹²⁴. Однако главными препятствиями в этом вопросе в настоящее время являются сложная военнополитическая обстановка в Ираке, а также обострившаяся международно-политическая обстановка вокруг Сирии.

4) Еженедельный маршрут Стамбул – Дамаск¹²⁵.

Примечательно, что из 7 железнодорожных таможенно-пограничных пунктов на территории Турции 5 находятся в Курдистане. Это станции Исляхие, Чобанбей и Нусайбин на границе Сирией, Капыкей – с Ираном, Аккая – с Арменией (в настоящее время не действует).

Кроме того, в рамках базирующейся в Тегеране Организации экономического сотрудничества, членами которой являются Турция, Иран, Пакистан, Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан (Турецкая Республика Северного Кипра имеет, как и в Организации Исламская Конференция, статус наблюдателя), планируется осуществление железнодорожного сообщения между Стамбулом и Алма-Атой через территорию Турецкого и Иранского Курдистана. Предполагается, что этот железнодорожный путь, Азиатская транзитная железная дорога, из столицы Казахстана

пройдет через Ташкент, Тегеран и далее через Курдистан и Анатолию до Стамбула¹²⁶. В настоящее время значительная часть торговли Турции с постсоветскими странами Центральной Азии осуществляется главным образом автомобильным транспортом через территорию Ирана, в т.ч. и Иранского Курдистана. Этот путь в условиях отсутствия дипломатических отношений с Арменией и неимения готовых дорог через Грузию является единственным выходом для турецких товаров в Среднюю Азию. По данным на сентябрь 1998 г., ежегодно 25 тыс. грузовых автомашин пересекают территорию Ирана в рамках турецко-среднеазиатской торговли. Однако, по мнению турецких властей, Иран всячески препятствует торговле Турции со Средней Азией, устанавливая высокие пошлины, которые составляли 1500 долл. США с одной грузовой автомашины¹²⁷.

Железнодорожные таможенно-пограничные пункты Турции



Карта взята с сайта Госкомитета по таможене Турции:
www.gov.tr/Turkish_Customs_English/toctum.htm

Важным совместным железнодорожным проектом Ирана и Сирии является пассажирский экспресс Тегеран – Дамаск, также проходящий по территории Курдистана. В рамках этого проекта иранский состав довозит пассажиров до озера Ван, где пассажиры пересаживаются на турецкий паром, а на другой стороне

озера пересаживаются в сирийский состав. В настоящее время Турция планирует строительство объездной железной дороги вокруг озера Ван, после чего по маршруту Тегеран – Дамаск можно будет добираться по железной дороге без пересадки.

Хотя этот железнодорожный путь не столь важен для иранско-сирийских связей, как автомобильный путь через Иракский Курдистан, однако по последнему в основном перевозятся грузы, в то время как для Ирана и Сирии значение пассажирской железной дороги в перспективе при строительстве объезда вокруг озера Ван и с учетом сложной политической обстановки в Ираке существенно повысится.

Важное значение имеют автодороги из Ирака в Иран через территорию Курдистана. Из Ревандуза, к которому «стекаются» дороги со всех частей Ирака (из Заху и Дохука, Мосула и Эрбиля, Багдада, Сулеймании и Киркука) и откуда «растекаются» дороги во все стороны Курдистана (на север, в Турецкий Курдистан, в Ван; на запад к Мосулу и далее в Турецкий и Сирийский Курдистан и на восток, в Иранский Курдистан), автодорога ведет через Хаджи-Омран (это и есть знаменитая стратегическая дорога Гамильтона) в Мехабад. Далее эта дорога из Мехабада идет в Урмию и Тебриз. По ней из северо-западных районов Ирана через территорию Иракского Курдистана к Средиземноморью вывозят различные товары. В настоящее время путь из Иракского Курдистана через Хаджи-Омран в Иран (Иранский Курдистан) находится под контролем администрации ДПК (Региональное правительство в Эрбиле). Из Ханекина, к которому подходят дороги из Багдада, Киркука и Сулеймании, путь ведет в Касре-Ширин и далее Керманшах (связывает Багдад с сетью дорог Ирана). Через Ханекин из Ирака в Иран – Касре-Ширин – Керманшах – Тегеран – Кум – Исфаган – Керман – Захедан и далее до пакистанской границы проходит международная автомагистраль, бывшая стратегическая дорога блока СЕНТО А-2. Ханекин является важнейшим геостратегическим узлом Месопотамии и Загроса, представляя собой, по сути, загросские (или загросско-месопотамские) ворота, связывающая традиционный геополитический и сакральный центр Центральной и Нижней Месопотамии – Багдад с иранскими нагорьями, Каспием и Центральной Азией, и наоборот. Как писал в начале прошлого века известный русский востоковед М.Павлович в своем выдающемся труде «Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего»,

не утратившем своей актуальности и поныне, путь Ханекин – Багдад – «это великая историческая торговая и военная дорога, по которой испокон веков завоеватели спускались с иранских плоскогорий в Месопотамию и далее на запад и обратно. Этой дорогой шел Дарий и все последующие завоеватели к Тигру и Евфрату. По этому же пути, но в обратном направлении поднимался Александр Македонский и первые халифы, идя с запада на Персию. Ныне Ханекин является узловым пунктом дорог, ведущих из Средней Азии к торговым центрам Малой Азии и к великим шиитским святыням в Кербеле и Неджефе...»¹²⁸.

Из Сулеймании в Иран идет путь, который проходит через пограничный пункт Парвез-хан. Эта дорога является значительным источником доходов курдской администрации в Сулеймании. Еще один пограничный пункт с Ираном в «зоне ПСК» находится в Пенджвине.

Автомобильная дорога Мосул – Захо, связывающая Ирак с Турцией и далее с Европой, Средиземноморьем и мировыми рынками, традиционно была важной магистралью для Ирака. С началом ирано-иракской войны она приобрела для него важнейшее значение. В настоящее время эта дорога является основной магистралью Ирака во внешний мир, предоставляя курдской администрации под контролем ДПК, контролирующей всю ирако-турецкую границу, получать значительные транзитные финансовые доходы и политические дивиденды¹²⁹. ДПК даже использовала эти геостратегические преимущества для того, чтобы приструнить Багдад. Так, когда 5 августа 1993 г. иракские власти прекратили подачу электроэнергии в провинцию Дохук с населением 600 тыс. чел., население одноименного города 28 сентября 1993 г. перекрыло дорогу, заблокировав поставки товаров из Турции в Ирак, угрожая не восстанавливать движение до тех пор, пока иракские власти не восстановят подачу электроэнергии¹³⁰.

Традиционным геостратегическим узлом региона является Мосул. В начале XX в. его даже называли Гибралтаром Ближнего и Среднего Востока. Однако после распада Османской империи он утратил трансрегиональное значение. В настоящее время он является важнейшим иракским транспортным узлом. Два автомобильных маршрута, связывающие Мосул с иракской столицей, являются одними из 5 осевых внутрииракских дорог. Первый путь связывает Багдад с Мосулом через города, находящиеся на берегу Тигра. Второй путь из иракской столицы

в Мосул проходит через важнейшие города Иракского Курдистана – Киркук и Эрбиль. Протяженность этого пути составляет почти 500 км. (Остальные осевые внутрииракские автомагистрали – это: две автодороги Багдад – Басра (одна через Кут и Амару, другая – через города Дивания и Насирия), откуда дорога имеет продолжение на Кувейт; трасса Багдад – Рамади – Рутба, связывающая иракскую столицу с Иорданией, Сирией и Ливаном.

Из Мосула, кроме Турции, пути ведут и в Сирию. Дорога от Мосула до ирако-сирийской границы, проходя по территории этногеографического Иракского Курдистана в настоящее время находится под контролем иракских властей. Однако ДПК все же контролирует 8 км ирако-сирийской границы по Тигру, что делает ее администрацию в геостратегическом отношении по сравнению с ПСК, имеющей выходы во внешний мир лишь через Иран, всемогущей, так как она контролирует коммуникации, связывающие со всеми соседями Иракского Курдистана. Поэтому во время конфликта ПСК с ДПК одним из основных мотивов было стремление ПСК захватить у ДПК часть территории, граничащей с Турцией, что отмечал в интервью TDN в конце августа 1996 г. представитель ДПК в Анкаре Сафин Дизайи¹³¹. По его мнению, таким образом, ПСК пытался повысить свой вес в региональной политике. Как заявлял Сафин Дизайи, оказывающий поддержку ПСК в конфликте с ДПК Иран также пытался взять под контроль турецко-иракскую границу¹³². Да и собственно ПСК очень стремился «отвоевать» у ДПК хотя бы клочок ирако-турецкой границы.

Во время своего визита в Турцию в первой половине января 2001 г. лидер ПСК Талабани, по сообщениям турецких СМИ, обсуждал в Анкаре, среди прочего, проблемы «торговых отношений» и, в частности, вопрос открытия второго таможенного пункта, помимо Хабура. Талабани жаловался Турции на то, что не получает никакой доли от таможенных доходов Хабура и настаивал на открытии второго контрольно-пропускного пункта¹³³. Правда не сообщалось, в каком месте предлагал Талабани открыть второй таможенный пункт на турецко-иракской границе «в обход территории ДПК».

В настоящее время в связи с отсутствием регулярного авиасообщения в Иракском Курдистане в Южный Курдистан можно попасть через Турцию, Иран и Сирию.

Корпорация развития Курдистана, созданная правительством РегПК (Эрбиль), предлагает посетить Иракский Курди-

стан через Турцию следующим образом: на самолете в Стамбул, имеющий авиасообщение со многими странами мира, далее в Диярбакыр, «курдский город в Турции и крупнейший город близ границы Турции с Иракским Курдистаном». От аэропорта г. Диярбакыра можно на такси за 3 часа доехать до таможенного пункта Ибрагим-Халил (при этом особо обращается внимание, что «все перевозчики курды»), а оттуда за 1 час можно доехать до Захо, за 3 часа до Эрбиля и за 5–6 часов до Сулеймании¹³⁴. Следует отметить, что сейчас строится новый участок автодороги Дохук – Эрбиль, который заметно сократит расстояние между этими городами. В настоящее время это расстояние равняется 275 км, длина новой современной автодороги составит 125 км.

Если в 70-х годах Турецкий Курдистан рассматривался лишь в качестве перевалочного пункта, то к концу 90-х годов он приобрел статус одного из крупнейших производителей и экспортеров наркотиков. Повсюду на территории Турецкого Курдистана возникли лаборатории по переработке наркотического сырья. Существует мнение, что подлинной причиной соблюдения соглашения о прекращении огня воюющими сторонами (отрядами ПРК и правительственными войсками) была необходимость беспрепятственного пропуска конвоев наркотиков через так называемый «героиновый треугольник» (Юксекова – Ван – Хакяри). По оценкам American Drug Enforcement Agency, ежегодно через Турцию проходит наркотиков на сумму около 50 млрд. долл.¹³⁵

По информации немецкой разведки (БНД), турецкие власти в 90-х годах контролировали торговлю наркотиками, доходы от которой использовали на проведение операций спецслужб Турции за рубежом и финансирование войны с курдами¹³⁶.

Примечательно, что агентство «Рейтер» 21 мая 1997 г. сообщило, что высокопоставленный представитель ДПК заявил, что ПРК пытается взять под контроль территории с обеих сторон турецко-иракской границы, чтобы контролировать торговлю наркотиками.

4.2.6. Трубопроводный транспорт на территории Курдистана

В контексте геостратегического измерения Курдистана особая роль принадлежит «транскурдистанским» нефтепроводам. Пролегающие через территорию этногеографического Курдистана нефтепроводы являются «жизненными энергоар-

териями» Турции и Ирака и важнейшими факторами региональной геоэнергетики.

Первым трубопроводом на территории Турции стал нефтепровод, соединивший «нефтяное сердце» Турции (и Турецкого Курдистана) – Батманский район со средиземноморским портом Дортиюл (залив Искендерун). Длина трубопровода с ежегодной пропускной способностью в 3,5 млн. т составляет 511 км, диаметр нефтепровода – 18 дюймов. Три насосные станции расположены в Батмане, Пиринчлыке (Диярбакыр) и Сарыле (Караманмараш). Сооружение этого нефтепровода было завершено турецкой нефтяной компанией ТРАО 4 января 1967 г.¹³⁷

В свою очередь к Батману проложен трубопровод протяженностью 42 км от месторождения Шельмо ежегодной пропускной способностью в 800 тыс. т.

Трубопроводная сеть Турции



Карта взята с сайта www.botas.gov.tr

Оба нефтепровода – Батман – Дортиюл и Шельмо – Батман полностью проходят по территории Турецкого Курдистана. Кроме них на территории Турции существует лишь один внутренний нефтепровод – Джейхан – Кырыккале, который поставляет нефть на НПЗ в Кырыккале. Длина этого трубопровода

составляет 448 км, диаметр 24 дюйма, пропускная способность 5 млн. т в год.

Важнейшим геоэнергетическим фактором в регионе является и начавший действовать в 1977 г. иракско-турецкий нефтепровод Киркук – Юмурталык (иногда его называют Киркук – Дортиюл или Киркук – Джейхан. Юмурталык является нефтяным терминалом близ крупнейшего средиземноморского порта Джейхан.). Этот нефтепровод является, по сути, «транскурдистанским» трубопроводом, хотя по территории Ирака он спроектирован таким образом, что лишь небольшая его часть приходится на курдский регион страны. Из Киркука этот нефтепровод идет на юго-запад до Байджи, выходя из этногеографических границ Южного Курдистана, и далее он протянут на северо-запад. Лишь ближе к турецкой границе этот нефтепровод «вынужден» пройти через курдские районы. Баасистские власти Ирака провели этот нефтепровод в Турцию не напрямую через этнографический Курдистан, а через территории, населенные арабами-суннитами, «для безопасности нефтепровода». Иракские власти сделали так, чтобы избежать ситуации, когда курды могли бы угрожать трубопроводу. Однако после свержения Саддама Хусейна ситуация совершенно изменилась. Проходящий через территорию «суннитского треугольника» нефтепровод Киркук – Юмурталык стал подвергаться постоянным нападениям, в то время как положение в Курдистане, как известно, несравненно спокойней.

Этот нефтепровод обеспечивает выход иракской нефти в один из крупнейших морских терминалов Средиземноморья – Джейхан и далее на мировые рынки. Строительство нефтепровода ежегодной пропускной способностью в 35 млн. т было закончено в 1976 г., а первый танкер на морском терминале Юмурталык был загружен иракской нефтью 25 мая 1977 г. В 1983–84 гг. ежегодная пропускная способность нефтепровода была увеличена до 46,5 млн. т, а в 1987 г. с завершением строительства второго трубопровода, параллельного первому, общая пропускная способность составила 70,9 млн. т нефти в год. Ежедневная пропускная способность первого нефтепровода Киркук – Юмурталык около 1,1 млн. барр., а второго – около 500 тыс. барр. Длина первой линии нефтепровода Киркук – Юмурталык 986 км, из них по территории Ирака (почти полностью по территории Иракского Курдистана) 345 км, а по территории Турции (также, по сути, полностью по территории Турец-

кого Курдистана) – 641 км, а второй линии 890 км (234 км по территории Иракского Курдистана и 656 км по территории Турецкого Курдистана). Диаметр первого трубопровода составляет 40 дюймов. На территории Турции в рамках этого нефтепровода существует 6 насосных станций: В Силопе, Идиле, Мидъяте, Вераншере, Арабане и Пазарчике. Диаметр второго трубопровода составляет 46 дюймов.

Второй трубопровод был предусмотрен для экспорта нефти из Басры, однако с начала 90-х годов этот трубопровод не работал.

Особое значение трубопровода Киркук – Юмурталык заключается в дешевизне доставки иракской нефти непосредственно к мировым рынкам и политической «беспроблемности» этого пути, обусловленной отсутствием с Турцией таких трений, которые ставили бы под сомнение работу трубы. Для Турции этот нефтепровод имеет важное экономическое значение, принося ежегодно доход в сотни миллионов долларов. Поэтому Турция всегда жестко отстаивает свою позицию по защите трубопровода Киркук – Юмурталык. Так, еще в 1979 г. во время визита в Багдад вице-премьера Турции Хикмета Четина Анкара и Багдад, выразив озабоченность «безопасностью трубопровода» (Киркук – Юмурталык), пришли к соглашению «усилить меры безопасности» на его пути¹³⁸. Кроме того, как известно, во время ирано-иракской войны Турция весьма недвусмысленно предупреждала Иран, что угрозу нефтепроводу Киркук – Юмурталык будет рассматривать как угрозу собственной безопасности.

Следует отметить, что в 80-х годах Турция и Иран планировали проложить из иранской провинции Хузестан (Ахваз) в Юмурталык нефтепровод для экспорта на мировые рынки иранской нефти. В начале 1988 г. между этими странами была даже достигнута договоренность о строительстве нефтепровода¹³⁹.

Между тем ирако-сирийские отношения никогда не были безоблачными и неоднократно являлись причиной прекращения поставок нефти к мировым рынкам через территорию Сирии. Так, в апреле 1976 г. Ирак из-за политических разногласий с Дамаском прекратил перекачку нефти по трубопроводу Киркук – Банияс (длиной в 888 км, открыт 18 ноября 1952 г., диаметр 762–813 мм, пропускная способность 1,4 млн. баррелей в день). В 1981 г. вследствие нужды ведущего войну с Ираном Ирака в нефтедолларах экспорт иракской нефти по этому трубопроводу был возобновлен, хотя и в размере всего лишь 350 тыс. барре-

лей в день, т.е. менее трети пропускной способности нефтепровода. Вскоре Ирак опять прекратил поставки нефти – до февраля 1982 г. 10 апреля 1982 г. Сирия сама закрыла трубопровод, лишив Ирак 17 млн. долл. ежедневного дохода¹⁴⁰. Таким образом, в условиях блокирования Сирией нефтепровода Киркук – Банияс и Ираном выходов Ирака через Персидский залив «турецкий» нефтепровод стал единственным экспортным окном для иракской нефти во внешний мир. Однако следует отметить, что в ноябре 2000 г. трубопровод Киркук – Банияс вновь начал действовать. И это признал в интервью английской «*The Times*» (13.11.2002 г.) президент Сирии Башар Асад. В обход санкций ООН Ирак экспортировал с этого времени ежедневно около 100–150 тыс. барр., которые шли на НПЗ Хомса (мощность 107 тыс. баррелей в день) и Банияса (мощность 135 тыс. баррелей в день)¹⁴¹. Нефть по этому трубопроводу поставлялась из Ирака до марта 2003 г. По нефтепроводу Киркук – Банияс шла иракская нефть из Басры, которая перерабатывалась в Хомсе. Потребление иракской нефти предоставляло Сирии возможность увеличивать свой нефтяной экспорт. Более того, в ноябре 2000 г. Сирия и Ирак подписали соглашение о строительстве нового нефтепровода Киркук – Банияс, стоимость 200 млн. долл. Стороны обсуждали также строительство нового НПЗ в Баниясе (мощностью 140 тыс. б/д) для переработки иракской нефти.

Кроме того, у Сирии есть два внутренних нефтепровода. Первый, пропускной способностью 250 тыс. баррелей в день, проложен из нефтяных месторождений на северо-востоке страны (Сирийский Курдистан) до средиземноморского порта Тартус, второй (500 тыс. б/д) – из НПЗ Хомса в Дамаск, Алеппо и Латакию.

В августе 1990 г. после нападения Ирака на Кувейт и введения ООН экономических санкций по отношению к Ираку экспорт нефти из Ирака был прекращен. Лишь после подписания в мае 1996 г. меморандума между Ираком и ООН в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие» Ирак получил разрешение возобновить экспорт определенного количества нефти по трубопроводу Киркук – Юмурталык. Загрузка нефтепровода началась 16 декабря 1996 г. В 2000 г. в соответствии с резолюциями ООН по этому иракско-турецкому нефтепроводу было транспортировано 285,7 млн. баррелей (38,7 млн. т) нефти. Всего за период с декабря 1996 г. по декабрь 2000 г. было транспортировано 1009 млн. баррелей, что составляет почти 136,1 млн. т, а за 2001 г. – 230,9 млн. баррелей.

В целом до 2002 г. через нефтепровод Киркук – Юмурталык было транспортировано около 6,3 млрд. баррелей сырой нефти.

Примечательно, что ДПК, контролирующая большую часть территории Иракского Курдистана, через которую проходит нефтепровод Киркук – Юмурталык, в преддверии начала программы «Нефть в обмен на продовольствие» и экспорта иракской нефти по этому трубопроводу устами своего представителя в Анкаре Сафина Дизайи объявила об охране нефтепровода¹⁴². Чуть позже, в мае 1996 г., лидер ДПК Масуд Барзани также заявлял, что будет бороться с ПРК для защиты нефтепровода Киркук – Юмурталык¹⁴³.

Из Киркука проложены также три нефтепровода в ливанский порт Триполи на Средиземноморье (длиной в 851 км). Первый из нефтепроводов в Триполи, диаметром 12 дюймов, был проложен еще в 1934 г. (открыт 14 июля 1934 г.) и являлся первым нефтепроводом, по которому иракская нефть могла доставляться на мировой рынок. Второй нефтепровод (с диаметром 16 дюймов) начал действовать в 1950 г., а третий (диаметр – 30–32 дюйма) – в 1961 г. Общая пропускная способность трех нефтепроводов Киркук – Триполи составляет 50 млн. т в год. Нефтепроводы из Киркука в Триполи, как известно, бездействуют с середины 70-х годов. Однако в конце 2000 г. Сирия и Ливан пытались реанимировать действие сирийско-ливанской ветки трубопровода. Соглашение о восстановлении сирийско-ливанской ветки трубопровода Киркук – Триполи, которая связывает сирийский город Хомс в 160 км к северу от Дамаска с портом Триполи на севере Ливана, было достигнуто между премьер-министрами этих стран, соответственно Мохаммедом Мустафой Миром и Рафиком Харири¹⁴⁴. Можно предположить, что после урегулирования ситуации в Ираке нефтепроводы к средиземноморским портам Сирии и Ливана вновь могут быть задействованы.

Мосул, соединенный нефтепроводом с Киркуком, через Иорданию связан трубопроводом с израильским портом Хайфа. Поэтому нефтепровод Мосул – Хайфа называют иногда Киркук – Хайфа. Протяженность этого нефтепровода (от Киркука), начавшего работать в 1934 г. и бездействующего со времени объявления Израилем независимости и арабо-израильской войны 1948 г., составляет 990 км (диаметр – 30 дюймов). Этот трубопровод был открыт для непосред-

ственного снабжения нефтью военно-морских сил Великобритании в Средиземном море. Значение этого нефтепровода выросло после того, как в 1935 г. Италия захватила Абиссинию, поставив под угрозу пути в Красном море. Поэтому путь Мосул – Хайфа имел для Великобритании немалое значение. После образования Государства Израиль этот нефтепровод перестал действовать.

Сразу же после свержения баасистского режима в Ираке, т.е. спустя более чем полвека после того, как нефть из Мосула перестала течь в Хайфу, планируется возобновить работу этого нефтепровода. Израиль желает заменить импорт дорогой российской нефти дешевой иракской. В Турции этот проект расценивают как соперничающий с нефтепроводом Киркук – Юмурталык для доставки иракской нефти к берегам Средиземноморья¹⁴⁵. Турки заявляют, что нефтепровод Мосул – Хайфа не может конкурировать с нефтепроводом Киркук – Юмурталык, так как ежегодная пропускная способность первого составляет 5 млн. т, а последнего – 80 млн. т¹⁴⁶. Однако сама возможность альтернативы маршруту Киркук – Юмурталык, похоже, все-таки встревожила турецкие власти, которые начали настойчиво подчеркивать, что трубопровод в Хайфу не может конкурировать с нефтепроводом через Турцию. Министр иностранных дел Турции Абдулла Гюль заявил, что для реализации проекта нефтеперекачки в Хайфу необходимо решение палестинской проблемы. Близкие к властям турецкие аналитики добавляют также, что технологически нефтепровод в Хайфу значительно устарел. Поэтому министр энергетики Турции Хильми Гюлер заявлял: «Трубопровод в Хайфу не представляет угрозы для нас и не уменьшит важность нашего трубопровода», так как, по мнению турецкого министра, нефтепровод Киркук – Юмурталык по пропускной способности и технологически превосходит конкурентов¹⁴⁷. Кроме того, иорданские власти также выказали отсутствие интереса к возрождению этого нефтепровода¹⁴⁸.

Однако могут возобладать политические мотивы. Хотя отказ Багдада от экспорта иракской нефти по трубопроводу Киркук – Юмурталык невозможен, не исключено желание создать альтернативу турецкому пути. При необходимости параллельно существующему нефтепроводу в Хайфу (как и в случае с нефтепроводом Киркук – Юмурталык) может быть построен еще один трубопровод со значительно большей пропускной

способностью. Возобновление работы нефтепровода Мосул – Хайфа лишит трубопровод Киркук – Юмурталык монопольного положения в деле экспорта иракской нефти, сделает Ирак более независимым от Турции. Возрожденный нефтяной маршрут Мосул – Хайфа станет серьезным конкурентом для турецкого нефтяного пути. При этом не исключено, что заработает и еще один иракский нефтепровод – через Саудовскую Аравию, который бездействует с 1990 г., что предоставит новой иракской администрации поле для маневра в деле регулирования экспорта нефти.

Кроме того, существует еще множество внутрииракских нефтепроводов, соединяющих месторождения Иракского Курдистана с нефтеперерабатывающими заводами (в Киркуке и Ханекине) и/или с экспортными нефтепроводами (Киркук). Это, например, трубопроводы Джамбур – Киркук протяженностью 57 км (диаметр 152–203 мм, открыт в 1955 г.), Айн – Зала – К–2 протяженностью 214 км (диаметр 305 мм, открыт в 1952 г.). Три нефтепровода протяженностью 45 км (диаметр 152, 102 и 102 мм) проложены из Нафтхане (Ханекин) к нефтеочистительному заводу в Альванде. В 1961 г. был проложен трубопровод Бай-Хассан – Киркук протяженностью 40 км.

Однако крупнейшим внутрииракским нефтепроводом, соединяющим Киркук с Персидским заливом, является сооруженный в 1975 г. «Стратегический трубопровод». Этот трубопровод включает две параллельные линии пропускной способностью по 700 тыс. баррелей в день каждая. Этот трубопровод обратимый, т.е. его можно использовать в обоих направлениях. Трубопровод Киркук – Персидский залив, который в Ираке часто называют «Север – Юг», был построен для оптимизации экспортных возможностей Ирака, чтобы перебрасывать нефть с севера на юг или с юга на север. Он позволяет экспортировать киркукскую нефть через Персидский залив, а южноиракскую нефть через Турцию (Киркук – Юмурталык). Во время войны в Персидском заливе этот трубопровод был поврежден и в настоящее время нуждается в ремонте и модернизации.

Следует отметить, что у Ирака имеется также весьма крупный трубопровод (пропускной способностью 1,65 млн. баррелей в день), проходящий через Саудовскую Аравию, до Красного моря (порт Муаджиз), построенный во время войны с

Ираном. Его работа была приостановлена после вторжения Ирака в Кувейт в 1990 г.

Из числа транскурдистанских трубопроводов следует отметить газопровод Иран – Турция, который пересекает территорию северной части Иранского Курдистана, входит на территорию Турции с северной части турецкого Курдистана, проходя по его краю.

Кроме того, на территории Иранского Курдистана имеется несколько нефтепроводов внутригосударственного значения, соединяющих крупнейшие месторождения нефти (Гечсаран, Месджеде-Солейман) с нефтеперерабатывающими заводами.

Одним из основных иранских нефтепроводов является частично проходящий через территорию Иранского Курдистана трубопровод Гечсаран – Шираз (330 км). Из газопроводов следует выделить также частично проходящий через территорию Иранского Курдистана трансиранский газопровод Бехбехан – Астара протяженностью 1100 км (от него проложено также ответвление Бехбехан – Шираз протяженностью 322 км).

Предлагаемый Ираном проект прокладки через свою территорию трубопровода, альтернативного проекту Баку – Джейхан, для транспортировки на мировые рынки каспийской нефти также частично проходит через территорию этногеографического Иранского Курдистана: Ардебиль – Казвин – Тегеран – Кум – Дизфуль – Ахваз – Бендер-Шахпур.

В августе 2004 г. было начато сооружение крупнейшего газопровода для поставок этилена из Асалуе (провинция Бушир) через территорию почти всего Иранского Курдистана. Газопровод, строительство которого предполагается закончить весной 2007 г., пройдет через провинции Бушир, Кухгулуйе и Бойерахмад, Хузестан, Лурестан, Керманшах, Курдистан (Сенендедж) и Западный Азербайджан (Мехабад). Трубопровод обеспечит сырьем новые нефтехимические заводы в этих провинциях (в городах Гечсаран, Хоррамабад, Керманшах, Сенендедж и Мехабад). Длина трубопровода составит 1659 км (диаметр 20 дюймов),

До конца иранского 1383 г. (он закончился 20 марта 2004 г.) предполагалось начать эксплуатацию трубопровода из НПЗ Керманшаха в Сенендедж. Через этот трубопровод протяженностью 120 км и диаметром 25 см предполагается транспортировать нефтепродукты, полученные на Керманшахском НПЗ в административный центр провинции Курдистан¹⁴⁹.

4.2.7. Политическое и экономическое значение транскурдистанских путей

Выгодное геостратегическое положение Южного Курдистана не раз становилось причиной карательных операций в отношении курдов. Как уже отмечалось, все важнейшие автомобильные дороги, пути, трубопроводы и другие коммуникации в Турцию и Европу проходят через треугольник Дохук – Захо – Амадия к северу от Мосула. В августе 1988 г., то есть сразу же после окончания ирано-иракской войны иракские войска неоднократно применяли химическое оружие против курдов и уничтожили сотни населенных пунктов в этом геостратегически важнейшем для Ирака треугольнике для обеспечения «безопасности» вновь сооруженных коммуникаций, ведущих в Европу.

Важным с точки зрения современной геополитической обстановки на Ближнем Востоке и места Южного Курдистана на геостратегической доске региона в 90-х годах являлся сухопутный трансъюжнокурдистанский (транссеверомесопотамский) коридор, связывающий Иран и Сирию. Иран через этот коридор имеет выход на Средиземное море, оказывает поддержку многочисленным исламским группам и партиям, действующим против Израиля, и ПРК против Турции, осуществляет военнотехническое сотрудничество с Сирией, которая в условиях формирования турецко-израильского военного союза оказывается в недружественном окружении. Поэтому для Сирии отношения с Барзани и Талабани имеют жизненно важное значение с точки зрения транзитного использования территории Южного Курдистана, который в настоящее время является единственным связующим звеном между Сирией и Ираном по суше, 400 километров которого по асфальтированной трассе грузовики преодолевают за пять часов, и по воздуху¹⁵⁰. Желание Тегерана в конце 90-х годов построить современную автомагистраль через Иракский Курдистан вызвало обеспокоенность турецкого военно-политического руководства. Последнее в докладе «Баланс сил на Среднем Востоке», представленном тогдашнему президенту страны Сулейману Демирелю, считало «эту инициативу чрезвычайно опасной» и в качестве ответных мер рассматривало «создание преграды на пути стратегического окружения Турции» и защиту «территориальной целостности Ирака». Анкара, по мнению авторов доклада, «при необходимости используя в том числе и военные методы, должна не допустить строительства в регионе, где сосредоточено около

3 тыс. боевиков ПРК»¹⁵¹. Не исключено, что сирийско-иранская помощь ПРК, в том числе и на территории Южного Курдистана, была обусловлена охраной ПРК упомянутого трансъюжнокурдистанского иранско-сирийского сухопутного пути. Возможно, Турцию наряду с военно-политическим сотрудничеством своих двух региональных соперников особо беспокоило также формирование межкурдского консенсуса вокруг этого пути.

Обе курдские администрации прекрасно понимают значительный геостратегический потенциал своих территорий. Они пытаются создать транспортные артерии для расширения транзитных перевозок из Ирана в Сирию и Турцию, из Ирака в Турцию, из Ирака в Иран через свои территории. Как известно, исторически Южный (Иракский) Курдистан имел большое торговое значение как транзитная территория между соседними странами. Так, например, Региональным правительством (в Сулеймании) 22 ноября 2000 г. был утвержден план строительства сети автомобильных дорог от пограничного пункта Парвез-хан на ирано-иракской границе до города Захо и далее до таможенного пункта Хабур на границе с Турцией. Этот стратегический проект, взятый под особый контроль Регионального правительства, планировалось осуществить в рамках реализации программы «Нефть в обмен на продовольствие», принятой в соответствии с резолюцией № 986 Совета Безопасности ООН. Этот проект был призван способствовать активизации торговли и увеличению товарооборота, так как связал бы все крупные города Иракского Курдистана¹⁵². Однако эти планы курдских властей так и не были реализованы.

Территория Иракского Курдистана, по сути, уже является важным коридором и рынком для иранского экспорта в Европу и Турцию. По словам губернатора остана (провинции) Курдистан Абдуллы Рамазанзаде, только за период с 21 марта по 21 ноября 1998 г. из Ирана в Иракский Курдистан через этот остан было экспортировано ненефтяных товаров на 30 млн. долл.¹⁵³

Транзитные доходы Регионального правительства Курдистана в Эрбиле от ирако-турецкой торговли являлись наряду с проектами, финансируемыми в рамках программы ООН «Нефть в обмен на продовольствие», основой местной экономики. По словам главы правительства в Сулеймании Бархама Салиха, бюджет региона, находящегося под контролем ПСК, также в основном формируется благодаря таможенным пошлинам, которые давали 65% его доходов, и лишь 5% приносили налоги,

уплаченные местными производителями. Одной из главных статей дохода являлась нелегальная торговля нефтью в обход режима санкций в отношении Ирака. Правда, следует отметить, что торговля нефтью полностью находилась в руках ДПК, так как именно она контролирует выходы в Турцию. Иракские курды, приобретая дизельное топливо по цене 4 цента за литр, перепродавали его «туркам» за 14 центов. По словам представителя ДПК в Анкаре Сафина Дизайи, эта 10-центовая прибыль с литра топлива формировала значительную часть доходов от пограничной торговли с Турцией, которая оценивалась в 170 млн. долл. ежегодно и составляла основу поступлений бюджета курдской администрации¹⁵⁴. По другим данным, предприниматели с турецкой стороны платили иракским курдам 12 центов за литр, далее продавая государственной компании по 34 цента и платя 17 центов в качестве налогов в турецкий бюджет¹⁵⁵. По оценке представителей Турецкой нефтяной международной корпорации (Turkish Petroleum International Corporation – TPIC), созданной в сентябре 1999 г. для закупки иракской нефти, поставляемой из Иракского Курдистана через таможенный пункт Хабур, за два года существования этой нефтекомпании общий объем поставок нефти составил 1925 млн. т¹⁵⁶, что обошлось TPIC в сумму 532,85 трлн. турецких лир. Однако вырученная сумма от продажи этой компанией ввезенной из Иракского Курдистана нефти 8 специально созданным для хранения иракской нефти нефтехранилищам составила 670 трлн. лир. Кроме того, в бюджет Турции в качестве налога на добавленную стоимость было уплачено почти 45 трлн. лир¹⁵⁷. Приграничная торговля являлась в то же время одним из основных источников доходов жителей прилегающих районов Турецкого Курдистана и рассматривалась турецкими властями в качестве рычага для повышения экономического благосостояния депрессивных курдских районов.

Так, в ноябре 1996 г. министр внутренних дел Турции Мерал Аксенер (Meral Aksener) посетил таможенный пункт Хабур (Ибрагим Халил) и присутствовал на открытии второго моста через одноименную речку. Во время встречи с губернатором Ширнака Мехметом Аджуном (Mehmet Acun) и местными предпринимателями министр обещал технически усовершенствовать приграничные дороги, являющиеся для многих жителей «источником жизни»¹⁵⁸. Так, после прекращения торговли иракской нефтью спустя неделю после трагических событий в

США (с 18 сентября 2001 г.) за три месяца потеряли работу около 50 тыс. чел., что ухудшило и без того тяжелую ситуацию в приграничных Ираку турецких районах. По словам главы Торговой палаты Ширнака Камила Ильхана, в результате прекращения «нефтяной торговли» регион понес «серьезные финансовые потери»¹⁵⁹.

Сказывается прекращение торговли нефтью и на экономике Иракского Курдистана. Как заявил представитель ДПК в Анкаре Сафин Дизайи после прекращения 10 апреля 2002 г. поставок нефти Ираком, который демонстрировал таким образом свою поддержку палестинцам, «это негативно влияет на всех по обе стороны (турецко-иракской. – *Н.М.*) границы»¹⁶⁰. Хотя, как отмечал тот же Дизайи, «в краткосрочном плане решение Саддама Хусейна прекратить экспорт нефти не будет иметь негативного эффекта», лишь если «это (прекращение иракского экспорта. – *Н.М.*) будет продолжаться слишком долго», Иракский Курдистан станет испытывать трудности»¹⁶¹. Однако, как известно, «эпопея» с нефтяным эмбарго Ирака кончилась, как и многие начинания Саддама Хусейна, бесславно. Ирак продержался всего месяц. С 8 мая 2002 г. Ирак возобновил поставки нефти на мировые рынки в полном объеме. Руководство страны 6 мая заявило, что не намерено продлевать срок действия нефтяного эмбарго, признав, что в сложившейся ситуации подобные меры являются неэффективными. Руководство Ирака ответственность за провал нефтяного эмбарго возложило на Саудовскую Аравию, Катар и Объединенные Арабские Эмираты, которые отказались поддержать «борьбу с международным сионизмом». Саудовская Аравия даже увеличила в это время поставки своей нефти на мировые рынки, чтобы компенсировать дефицит, возникший в результате введения иракского эмбарго. Одиночество Ирака оказалось полным – его отказались поддержать даже Иран с Ливией, хотя они и заявили, что согласятся на нефтяное эмбарго, если на подобную меру решатся другие арабские страны. Фактически это было равносильно отказу, так как Саудовская Аравия и ОАЭ сразу же заявили, что не поддержат действий Ирака.

Парадоксально, но эмбарго ООН на торговлю с Ираком и «попустительство» в отношении торговли через Иракский Курдистан, сделало этот регион основным «окном» Ирака, обеспечив курдским регионам «экономический бум».

Однако для Турции контроль над приграничной торговлей нефтью является одним из рычагов воздействия на курдскую администрацию. Время от времени Анкара «закрывает» приграничную торговлю, видимо, пытаясь таким образом ограничить доходы и «приструнить» эрбилскую администрацию. Так, сразу же после трагических событий в США Турция 18 сентября 2001 г. закрыла таможенный пункт на Хабуре и открыла его лишь 7 января 2002 г., разрешив ежедневно пересекать границу лишь 100 грузовым машинам при пропускной способности 1500 грузовых машин.

В то же время при отсутствии единых региональных властных, в том числе, экономических структур (например, таких, как Региональное правительство, бюджет, казначейство, налоговая и таможенные системы и т.п.), и существовании рахитичной двухпартийной системы власти ДПК – ПСК проблема распределения таможенных поступлений стала одной из самых острых и неоднократно приводила к военным столкновениям между этими партиями. Начавшийся с мая 1994 г. межэтнокурдский (барзанско-талабанийский) конфликт был обусловлен в первую очередь проблемой распределения 70 млн. долл. в год, получаемых в виде таможенных поступлений от торговли на Хабуре. Талабани обвинял ДПК в «присвоении» таможенных пошлин на ирако-турецкой границе.

Власти Ирака, по-видимому, решили попытаться лишить Иракский Курдистан его транзитной роли между Ираном и Сирией и выйти из транспортной изоляции, что может привести к «геоэкономической изоляции» курдского региона. Правительство Саддама Хусейна дало свое официальное согласие на возобновление железнодорожного сообщения между своими давними соперниками – Сирией и Ираном через иракскую территорию. Более того, Ирак одобрил проект строительства новой стальной ветки Багдад – Баакуба – Ханекин, которая позволит увеличить пропускную способность железнодорожной сети¹⁶². Ранее Иран и Сирия достигли соглашения о соединении своих железнодорожных сетей в «единую магистраль» и начале Сирией переговоров с Ираком о прокладке «связующего звена» через его территорию. Стороны предполагают, что «эта линия станет важнейшей магистралью, которая соединит Средиземное море, Персидский залив и Центральную Азию»¹⁶³. Лишь антииракская кампания США помешала осуществлению этого проекта. Кроме того, Ирак предпринимал значительные

усилия для связи с Турцией в обход территории, подвластной Региональному правительству в Эрбиле. В этом контексте, как уже отмечалось, 20 июля 2001 г. возобновилось движение на Багдадской железной дороге. Из города Малатья в Турецком Курдистане еженедельно в Багдад через северо-восточные районы Сирии и город Мосул следуют пассажирские и грузовые поезда. За несколько месяцев до этого было возобновлено железнодорожное сообщение между Ираком и Сирией. Это восстановление железнодорожной магистрали направлено на постепенную переориентацию товарных потоков и лишение курдской администрации транзитных преимуществ.

Вдобавок к этому Турция и Ирак рассматривали возможность строительства «нового турецко-иракского моста» – еще одного пограничного пропускного пункта и дороги в обход территории, контролируемой нынешней администрацией Иракского Курдистана. Действующий в настоящее время пропускной пункт на турецко-иракской границе в местечке Ибрагим-Халил на реке Хабур, через который традиционно происходит основная часть ирако-турецкой торговли, с «иракской стороны» с 1991 г. контролируется администрацией ДПК. Последняя получает значительные доходы от таможенных поступлений, в том числе и от экспорта иракской нефти в обход программы ООН «Нефть в обмен на продовольствие» через Ибрагим-Халил.

Согласно предложенному баасистским Ираком проекту «прямого» ирако-турецкого «внекурдского» коридора (хотя и не перестающего быть «курдистанским» в силу географической принадлежности этногеографическому Курдистану), Турция должна была построить мост через Тигр (в нескольких километрах от существующего таможенного пункта Ибрагим-Халил) и соединить его с сухопутным отгороженным коридором, параллельным нефтепроводу Киркук – Юмурталык (параллельно двум трубопроводам Киркук – Юмурталык идет старая неасфальтированная дорога, 12 километров которой приходится на территорию администрации ДПК. Иракские власти планируют отремонтировать ее). Следует отметить, что переговоры об открытии второго таможенного пункта на турецко-иракской границе велись еще с марта 1997 г., когда в Багдад с визитом отправился госминистр Турции Ахмет Тундж (Ahmet Tunc). Турецкая сторона вначале заявляла, что планирует открытие второго контрольно-пограничного пункта на турецко-иракской границе для осуществления торговли с Ираком в рамках программы «Нефть

в обмен на продовольствие» и компенсации 35-миллиардных потерь в результате наложения санкции на Ирак¹⁶⁴.

Турция время от времени выражала «озабоченность» процессом суверенизации Иракского Курдистана и также желает «блокировать» иракских курдов от турецко-иракских путей, «транспортно-коммуникационно маргинализовав» Иракский Курдистан. При этом турки постоянно подчеркивали, что они рассматривают северную часть Ирака не как территорию Масуда Барзани, а как территорию Ирака (хотя и Масуд Барзани всегда придерживался территориальной целостности Ирака), и в вопросе строительства второго пропускного пункта на ирако-турецкой границе их партнером является Багдад¹⁶⁵. Однако представители ДПК, выражая «сожаление по поводу распространяемых в последнее время слухов об ухудшении отношений ДПК с Турцией» и заверяя Анкару в том, что иракские курды «есть и будут оставаться твердыми союзниками Турции, на которых она может всегда положиться», отмечали, что «никто не заинтересован в создании курдского государства в регионе», курдская администрация занимается решением социальных проблем.

Представители курдской администрации предлагали Турции в условиях глубокого экономического кризиса, переживаемого этой страной, еще больше увеличить масштабы приграничной торговли и турецкого экспорта транзитом через Иракский Курдистан в районы, контролируемые центральным правительством, и в Иран. При этом, выражая «обеспокоенность» стремлением Турции и Ирака построить новый таможенный пункт в обход территории, контролируемой ДПК, курдская сторона отмечала, что «в нынешних условиях строительство нового пограничного пункта не может быть осуществлено», так как «12 километров проектируемого нового пути должно пройти через территорию ДПК»¹⁶⁶. Таким образом, единственным выходом для осуществления проекта коммуникаций в обход курдской администрации может быть «реокупация маленького кусочка территории». Почти то же самое говорил в интервью прокурдской турецкой газете «2000'de Yeni Gundem» (в номере от 16 октября 2000 г.) представитель ДПК в Анкаре Сафин Дизайи, отвечая на вопрос о распространяемых слухах об открытии второго пограничного пункта на ирако-турецкой границе «для исключения ДПК из торговли сырой нефтью между Турцией и Ираком»: «Как они (Турция и Ирак. – Н.М.) смогут осу-

ществить это на практике?». По словам Дизайи, «для того, чтобы открыть пункт (второй пограничный пункт. – Н.М.), находящийся в 20–30 км от сирийской границы, этот район должна оккупировать турецкая армия или в этот район должна возвратиться иракская армия. Турецкая армия не может войти в этот район, так как это противоречило бы международному праву. В нынешних условиях иракская армия также не может возвратиться на эти территории. В настоящее время этот сценарий не может быть осуществлен на практике»¹⁶⁷.

Еще одним аргументом курдской администрации являлось то, что существующий контрольно-пропускной пункт на Хабуре вполне «справляется» с нынешним объемом турецко-иракской торговли. Более того, до войны в Персидском заливе не модернизированный Ибрагим-Халил пропускал в пять раз больше грузовых автомашин, чем в настоящее время. Таким образом, экономическая целесообразность у этого проекта отсутствует¹⁶⁸.

Курды открыто заявляли, что этот обходной путь является на самом деле не чем иным, как «петлей на шее Иракского Курдистана»¹⁶⁹. Как сообщала выходящая в Лондоне арабская газета «Аль-Хайят» (21 мая 2001 г.) со ссылкой на «хорошо информированные курдские источники», проект нового турецко-иракского пропускного пункта был представлен турецким премьером Бюлентом Эджевитом лидеру ДПК Масуду Барзани в начале мая 2001 г. во время визита последнего в Анкару, однако курдский лидер категорически отверг этот план¹⁷⁰. Вместе с тем одним из основных факторов в этом вопросе является позиция Соединенных Штатов, которые также выступают против ирако-турецких связей в обход иракских курдов, о чем заявил во время визита в Турцию в июне 2001 г. министр обороны США Дональд Рамсфельд¹⁷¹. Вашингтон понимает, что таким образом он держит ирако-турецкое сотрудничество под контролем. Как отмечала та же «Аль-Хайят», позиция Соединенных Штатов была резко негативной, так как США рассматривают этот проект в качестве «военного моста» (*security-military bridge*) между Багдадом и Анкарой¹⁷² и прорывом Ираком режима международных санкций. Однако премьер-министр Турции Бюлент Эджевит в ответ на заявление американского министра сказал в Ширнаке во время своего турне по «юго-восточным районам страны», что новый пограничный пункт будет построен в любом случае, так как Турция нуждается в иракской нефти¹⁷³. В конце июля 2001 г., во время встречи Эд-

жевита с министром нефти Ирака Амир Мухаммед Рашидом, было объявлено о переносе сроков начала строительства нового ирако-турецкого таможенного пункта «по техническим причинам»¹⁷⁴. Следует добавить также, что этот «проект Эджевита» (турецкие эксперты считают, что именно турецкому премьеру принадлежит идея создания турецко-иракского коридора в обход территории курдской администрации) весьма негативно воспринимается в турецких военных кругах, которые считают его «непрактичным». По мнению военного истеблишмента Турции, для осуществления этого проекта Ираку необходимо восстановить свой контроль над частью территории, подконтрольной администрации, что спровоцирует конфликт между Багдадом и курдами и последующее вмешательство США¹⁷⁵, став причиной очередной нестабильности в регионе.

3 сентября 2001 г. контрольно-пропускной пункт Ибрагим-Халил на Хабуре посетил государственный министр Турции по таможенным делам Мехмет Кечечилер, также заявивший, что второй таможенный пункт в любом случае будет построен. Турецкий министр отметил при этом, что ООН (скорее всего, имея в виду Соединенные Штаты. – *Н.М.*) не должна вмешиваться в отношения Турции с Ираком¹⁷⁶. Турецкий министр посетил также Овакой – место предполагаемого второго контрольно-пропускного пункта на турецко-иракской границе, в 13 км к югу от Ибрагим-Халила. Проектируемому таможенному пункту предполагается присвоить имя отца Ататюрка – Али Риза Эфенди, служившего таможенным офицером в Салониках.

Турецкие власти и ранее заявляли, что «Турция будет принимать во внимание обеспокоенность Соединенных Штатов по отношению к Ираку, однако будет действовать в соответствии с собственными интересами», отмечая при этом, что Турция «рассматривает этот проект как соответствующий прямым интересам страны»¹⁷⁷.

Посетившая в декабре Иракский Курдистан американская делегация¹⁷⁸ побывала также на «иракском» берегу Тигра, где Багдад планировал построить новый мост для второго турецко-иракского контрольно-пропускного пункта. Примечательно, что американскую делегацию сопровождал сотрудник турецкого МИД Серра Эраслан (Serra Eraslan), в присутствии которого американские дипломаты высказались резко против этого проекта. Ранее во время визита в Анкару свою «озабоченность» по поводу этого проекта высказывал президенту Турции А.Н.Сезеру

и премьер-министру Б.Эджевиту государственный секретарь Соединенных Штатов Колин Пауэлл¹⁷⁹.

Похоже, Турция, поняв нереальность создания таможенно-го пункта на турецко-иракской границе в обход курдской администрации, несколько скорректировала этот проект. Как сообщила 3 сентября 2002 г. газета «*Hurriyet*», турки пробуют втянуть в этот проект и Сирию. Анкара предлагает создать таможенный пункт на стыке границ Турции, Сирии и Ирака, фактически пытаясь найти выходы в Ирак через Сирию.

Кроме прямой связи с иракскими властями Анкара планировала создание таможенного пункта на турецко-сирийской границе недалеко от границы с Ираком, чтобы таким образом обойти зону курдской администрации. При этом планировалось, что на иракской границе контролировать таможенный пункт будут туркоманы. Конечно же, этот вариант априори являлся нереальным. Примечательно, ПСК, не имеющий непосредственного выхода в Турцию, поддерживал ДПК в споре с Турцией о целесообразности строительства новых таможенно-пропускных пунктов, объясняя это тем, что предполагаемые таможенные пункты будут расположены от территории, контролируемой ПСК, дальше Хабуре¹⁸⁰.

Одним из путей «обхода» курдских территорий стало начало действия с 22 июня 2001 г. еженедельного авиарейса Стамбул – Багдад. Однако в силу ограниченного пассажиро- и грузопотока акция не имела практического значения.

Однако после свержения в Ираке баасистского режима Турцию вновь стал беспокоить курдский контроль Хабуре. Во время визита в Вашингтон в июне 2003 г. замминистра иностранных дел Турции Угур Зиял обратился к руководству США взять под свой контроль таможенный пункт на Хабуре, так как они контролируют другие таможенные страны¹⁸¹.

Турецкие власти развернули свою деятельность по созданию таможенного пункта в ноябре 2003 г., когда на посту председателя Временного правящего совета находился Дж.Талабани, который, похоже, настолько был заморожен тем, что формально оказался в должности руководителя иракского государства, что подписывал любые документы от лица иракского правительства, даже антикурдского характера¹⁸².

Как заявлял в начале ноября 2003 г. посол Турции в США Фарук Логоглу, Турция предпринимает активные усилия для открытия второго контрольно-пропускного пункта недалеко от

села Овакой, в 15 км от Хабура, проводя консультации с американцами и иракскими представителями. По поводу ДПК Ф.Логоглу заявил: «Курды контролируют эту территорию, или они думают, что контролируют». Турецкий посол повторил, что открытие второго таможенного пункта, создаваемого непосредственно путем переговоров между Анкарой и Багдадом, «подорвет их (курдов, ДПК. – Н.М.) чувство военного доминирования в регионе». Ф.Логоглу заявил также, что «таможенные пошлины, уплаченные на любых таможенных пунктах, принадлежат всем иракцам и должны поступать в центральное иракское казначейство»¹⁸³. Примечательно, что говоря об открытии второго контрольно-пропускного пункта на турецко-иракской границе, Логоглу заявил буквально следующее: турецкая сторона желает открыть таможенный пункт на границе с Ираком в районе, который не контролируется курдами. Однако, как известно, после свержения Саддама Хусейна ДПК распространила свою власть на весь район турецко-иракской границы и курдистанскую часть сирийско-иракской границы¹⁸⁴.

Турция, как уже отмечалось, всегда с озабоченностью относилась к тому, что доходы от транзитной торговли шли в казну ДПК и курдской администрации.

Во время своего визита в Анкару в качестве председателя временного правящего совета и руководителя иракской делегации Дж.Талабани 20 ноября 2003 г. на встрече с госминистром Турции, курирующим внешнюю торговлю, К.Тюзменом обсуждал проблему открытия второго таможенного пункта на турецко-иракской границе, недалеко от Хабура. Этот вопрос, конечно же, был поднят по инициативе турецкой стороны, которая повторяла свои аргументы о якобы неспособности Хабура пропускать ежедневно 3 тыс. грузовиков, хотя, как не раз заявляли представители ДПК, именно Турция всячески ограничивает полную загрузку Хабура. После переговоров с К.Тюзменом, Талабани заявил, что второй контрольно-пропускной пункт расширит торговлю между Турцией и Ираком, и пообещал предпринять все меры для открытия этого таможенного пункта¹⁸⁵.

21 ноября К.Тюзмен и министр торговли Ирака Али Абдель Амир Аллави подписали протокол о расширении торговли. Как сообщала TDN, стороны согласились предпринять все меры для открытия второго таможенного пункта¹⁸⁶.

Совершенно очевидно, что Дж.Талабани, как и в большинстве случаев по важным вопросам, и не думал советоваться с

коллегами из ДПК, которые весьма резко выступают против строительства альтернативного Хабур таможенного пункта. Следует отметить, что, возможно, ДПК согласится на строительство второго контрольно-пропускного пункта лишь в случае конституционного определения границ Курдистана в рамках иракского государства и включения этой территории, этно-географически принадлежащей Южному Курдистану, в административные границы Иракского Курдистана.

В начале марта 2004 г. в Анкаре побывала иракская делегация под руководством американского посла Рона Ньюманна (Ron Newmann), являющегося старшим советником иракского МИД от Временной коалиционной администрации. 10–11 марта иракская делегация провела переговоры с турецким ведомством внешней торговли, на которых обсуждались вопросы турецко-иракского экономического сотрудничества. Одним из основных вопросов повестки дня являлась проблема второго пропускного пункта на турецко-иракской границе. Хотя принципиально стороны согласились открыть еще один таможенный пункт, однако они не смогли договориться о месте открытия этого пункта. Турецкая сторона настаивала на его размещении в местечке Овакой, а «иракские представители», как писала TDN, – в местечке Синова, в 5 километрах от Овакоя. Синова находится ближе к Захо, с которым он соединен автодорогой. Точнее, дорога от Синова вливается в путь, который идет к Захо от Хабура. Таким образом, этот пропускной пункт окажется под сильным влиянием ДПК. Турецкая сторона заявляет, что дорога Хабур – Захо и так перегружена, в связи с чем собственно и встала проблема создания еще одного таможенного пункта. Если же таможенный пункт разместится в местечке Овакой, то товарные потоки из Турции двинутся по пути, который пройдет через Мосул и Телафар¹⁸⁷. Мосул вряд ли будет находиться под контролем ДПК, а в Телафаре сравнительно много туркоманского населения. «Иракскими представителями», конечно же, были представители ДПК, член Политбюро которой является руководителем иракского МИД. Ведь собственно для Багдада и для иракских арабов, по меньшей мере безразлично, как пройдут товарные потоки из Турции и в Турцию (через территорию, находящуюся под традиционным контролем ДПК, или же через другие районы Ирака). Более того, можно спрогнозировать, что в скором времени арабы Ирака вернуться к вопросу о создании пути в Турцию непосредственно под контролем центрального правительства.

4.3. Трансъевразийские транспортно-коммуникационные маршруты (проекты) и Курдистан

Геостратегическое значение Курдистана в современных международных отношениях и влияние последних на курдское национально-освободительное движение и возможную институционализацию (или неинституционализацию) курдистанского пространства обусловлены ситуацией и соперничеством вокруг вынашиваемых проектов, предусматривающих восстановление различных вариантов исторического Великого шелкового пути. В этом контексте Курдистан как историко-географическое звено этого евразийского коридора естественным образом рассматривается в планах соперничающих сил, отстаивающих свои интересы на геостратегическом поле Евразии. Суть этого соперничества состоит в следующем.

На пороге XXI в. одним из наиболее перспективных и бурно развивающихся регионов мира стал Азиатско-Тихоокеанский регион. В формирующемся «геоэкономическом регионализме» этот регион наряду с Западной Европой и Северной Америкой является одним из центров мировой геоэкономики. Основные финансовые и товарные потоки сосредоточиваются в этом треугольнике. Взаимодействие между регионами (Европа – АТР) становится важнейшим фактором мирового хозяйства. Колоссальная часть материальных ценностей создается в настоящее время в Юго-Восточной Азии и направляется в Европу.

В Европу товары могут идти морским путем через Суэцкий канал в крупнейшие европейские порты – Амстердам, Гавр, Гамбург, Роттердам и Лондон. Связующим сухопутным географическим звеном между названными регионами является территория Евразии. В то же время Евразия геополитически представляет собой два сухопутных «коридорных»¹⁸⁸ региона». Первый проходит по северу Евразии, прорезая в широтном направлении почти всю территорию России (heartland Евразии). Второй проходит по южной обочине евразийского материка (исторический регион – коридор Великого шелкового пути). Одним из основных маршрутов южноевразийского коридора является путь через Турцию и Иран, в том числе через территорию Курдистана. Борьба за эти геостратегические каналы, возможно, является важнейшим фактором геополитического

будущего Евразии и ее отдельных регионов, их геоэкономического взаимодействия в глобальной экономике.

В настоящее время основная часть товаров отправляется в Европу морским путем. Однако Суэцкий канал в ближайшем будущем достигнет предела пропускной способности, а поток материальных ценностей из Юго-Восточной Азии в Европу может быть значительно увеличен.

Южноевразийский транспортный коридор традиционно соперничает с трансроссийскими маршрутами. Еще в начале века М.Павлович (Мих.Вельтман) писал, что проходящая через территории Анатолии, Курдистана и Месопотамии Багдадская железная дорога является прямым конкурентом трансроссийских путей, в частности Транссиба, и поэтому осуществление этого проекта невыгодно для России¹⁸⁹. Сегодня место Багдадской железной дороги в макрорегиональной геостратегии заняли различные транспортные магистрали, также проходящие через территорию Турции. Кроме того, «Багдадский рельсовый проект мешал успеху масштабного русского проекта Индо-Европейского пути (предтеча Международного транспортного коридора «Север-Юг», о котором речь пойдет далее), выдвинутого в официальных кругах в 1899 г. Это был грандиозный план строительства железной дороги, которая должна была пересечь всю Персию и, соединившись с русскими железными дорогами, связать Петербург сплошным рельсовым путем с берегами Персидского залива, с Индией. ...Русский министр финансов Витте неоднократно поднимал вопрос о большой Транс-азиатской дороге, о рельсовом пути Петербург – Москва – Оренбург – Мерв – Бомбей, пути, который призван служить противовесом германской рельсовой колее»¹⁹⁰.

Для России же использование трансроссийских маршрутов признается жизненно важным с точки зрения ее интересов. Поэтому территориальным императивом России объявляется «евразийская стратегия» («новая евразийская стратегия»), нацеленная на превращение России в трансевразийский мост. Россия предлагает несколько крупнейших параллельных широтных трансроссийских евразийских проектов от Арктики до южных границ. При этом все эти проекты рассматриваются как стратегические с точки зрения геополитического будущего России. Так, например, «геостратегическая роль Российского Севера, по которому пролегает кратчайший путь из Европы в страны АТР», являющийся «мостом между Западом и Восто-

ком», «кратчайшей российской транснациональной трассой, связывающей Европу с Азией», путем, который «в два раза короче и в 1,6 дешевле любого другого пути», рассматривается как основополагающая с точки зрения развития России и осуществления ее исторической и геополитической миссии¹⁹¹. Особое значение придается Транссибирской магистрали, объявляемой основным звеном трансроссийского евроазиатского коридора, пропускная способность этой магистрали составляет до 500 тыс. контейнеров в год, а после модернизации увеличится до 1 миллиона контейнеров. Значение этой магистрали, способной перевозить более 100 млн. тонн в год, увеличит предполагаемое продолжение железной дороги в Японию и Южную Корею, а также проектируемое продление «второго европейского транспортного коридора» Берлин – Варшава – Минск – Москва¹⁹² до Нижнего Новгорода и затем до Екатеринбургa, в результате чего этот коридор соединится с Транссибом. Необходимо отметить, что лоббирование этого проекта в глобальном масштабе происходит на самом высоком уровне¹⁹³. В качестве одного из вариантов трансроссийского пути из Азии в Европу рассматривается маршрут через Порт-Артур, Забайкальск, Читу в Петербург (Китайско-Восточная железная дорога плюс Транссиб), а затем из Петербурга морем в Европу. При этом до Европы через Суэцкий канал транспортная перевозка грузов занимает 28–32 суток, а через этот трансроссийский маршрут может составить 12 суток (естественно, при создании соответствующей инфраструктуры)¹⁹⁴.

В то же время Россия лоббирует и меридианные проекты транзитного использования своей территории. Так, например, 12 сентября 2000 г. на 2-й Евроазиатской конференции в Санкт-Петербурге по транспорту министры транспорта России, Индии, Исламской Республики Иран и Султаната Оман от имени правительств своих стран подписали Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг»¹⁹⁵ (или, как еще называют этот МТК, коридоре № 9). Пункт 1.8. Соглашения дает определение «международного транспортного коридора», под которым понимается «совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих Стороны (Россию, Индию, Иран и Оман. – *Н.М.*), с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении, на направле-

нии их наибольшей концентрации». А пункт 1.9. Соглашения гласит, что этот коридор предусматривает перевозку грузов «из Индии, Омана по морю, в и через Иран, Каспийский регион, Российскую Федерацию и далее, а также в обратном направлении». Таким образом, МТК «Север-Юг» свяжет регионы Южной Азии, Персидского залива, Среднего Востока и Каспия, Россию, Центральную Европу и Скандинавию. Грузы будут следовать морем из Индии в иранские порты в Персидском заливе, затем железной дорогой до порта Энзели на Каспийском море и далее в российский порт Оля (Астраханская область) и российскими железными дорогами в Россию и страны Европейского Союза (ЕС). Соглашение «Север-Юг» повысит эффективность транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров, будет содействовать доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств – сторон, сократит время транзитных перевозок и их стоимость. Примечательно, что эти коридоры объявлены приоритетными и разрабатываются в рамках российской федеральной целевой программы «Развитие международных транспортных коридоров на период до 2010 г.». Эта программа предполагает создание Россией высокотехнологичной комплексной инфраструктуры, стоимость лишь железнодорожной составляющей которой превысит 5 млрд. долл.

Примечательно, что подобный проект рассматривался в Петербурге еще в конце XVIII в. Стремясь сделать Россию посредницей в торговле между Европой и Азией, Екатерина II при назначении в 1796 г. графа Валерьяна Зубова главнокомандующим русскими войсками на Кавказе, внушала ему: «Быть может, восстановленное спокойствие и порядок в Персии откроют нам богатый торг не только на берегах Каспийского моря, но и внутри передовых персидских областей. Посредством сих последних удобовозможно будет открыть путь в Индию и, привлекая к нам богатейший торг сей кратчайшими путями, чем тот, кому следуют все народы, все годы, приобретаемые европейцами, обратить возможно будет в пользу нашу»¹⁹⁶. Министр иностранных дел России К.В.Нессельроде в секретной инструкции назначенному посланником в Персию А.С.Грибоедову ссылался на существование «давнего плана нашего правительства..., обещающего значительные для нас выгоды обращением индийской торговли к берегам Каспийского моря»¹⁹⁷.

В качестве одного из маршрутов транспортного коридора Север – Юг предлагается также проект «Южные ворота», стоимостью в 650 млн. долл., который предусматривает строительство автомагистрали из Европы в Азию через Главный Кавказский хребет. Эта транскавказская магистраль, воссоздающая часть Великого шелкового пути и соединяющая Европу, Закавказье и Ближний Восток, должна принести России «долговременные геостратегические плюсы».

Еще одним из маршрутов в рамках МТК «Север – Юг» может стать проектируемый международной транспортной компанией АРЕХ транспортный коридор «Россия – Грузия – Армения – Средний Восток». Об этом в ноябре 2003 г. сообщил глава армянского представительства компании Георгий Агит. По словам Г.Агита, в пробный рейс должны были отправиться две машины: одна (загруженная сырьем и лесоматериалами) – из Тбилиси до порта Бендер-Аббас и далее в ОАЭ; а вторая – из Армении (загруженная минеральной и бутилированной водой) в Южный (Иракский) Курдистан. При осуществлении этих рейсов компании АРЕХ содействует правительство Ирана, которое в порядке исключения аннулировало некоторые ограничения для транзитных грузов, проходящих по территории страны. Для Ирана этот путь может стать весьма важным для выхода через Армению и Грузию в грузинский порт Потти и далее в российский порт Новороссийск. На участке Потти – Новороссийск в ближайшем будущем планируется пуск двух паромов, которые будут работать только между двумя этими портами, в то время как по Черному морю все паромы работают вкруговую, т.е. с заходом во все порты моря, что значительно увеличивает сроки прохождения грузов из Потти в Новороссийск и повышает себестоимость перевозки¹⁹⁸.

Ключевой страной в этом проекте представляется Иран, через который будет проходить значительная часть грузов. Иран обеспечивает транзит между Россией (Европой), Закавказьем, с одной стороны, и странами Персидского залива (в частности, такой важной страны для международной торговли, как ОАЭ) и Ираком, с другой. Значительная часть второго маршрута будет проходить через территорию этногеографического Курдистана. С территории Армении через Иранский Курдистан путь пройдет в Иракский Курдистан и подключится к иракской транспортной сети. В настоящее время нет информации, где через территорию, какого РегПК, этот путь «войдет» на терри-

торию Ирака, однако, в сущности, это не так важно. Более существенно, что этот путь может стать и для иракских курдов некоторой альтернативой выходу в мир через Турцию. Хотя иракские курды всегда имели выход в Иран, создание транспортного коридора значительно облегчит доступ на мировые рынки.

Вне транспортного коридора (в настоящее время) Иран время от времени вводит запреты на транзитные перевозки из Иракского Курдистана в Иран. 19 апреля 2004 г. председатель Торговой палаты Курдистана Бахман Хаджали заявил, что только что было возобновлено движение иранских и иракских большегрузных автомобилей через пограничный переход Мериван в направлении Сулеймании и Сенендеджа. По его словам, ранее транзитные перевозки были запрещены, и иранские и иракские коммерсанты сталкивались с большими трудностями при перевозке грузов. Из-за запрета прямых транзитных перевозок коммерсантам приходилось доставлять свои грузы на склады приграничной торговли в Мериван, а затем перегружать их на иностранные грузовые автомобили¹⁹⁹. Иракские курды при осуществлении проекта APEX получают возможность выхода в страны Закавказья и Россию, а также другие страны Восточной Европы.

Еще одним возможным курдистанским ответвлением маршрута «Север-Юг» может стать продолжение пути из Астрахани в иранский порт Энзели по трассе Решт – Казвин – Хамадан – Керманшах до пункта Хосрови на ирано-иракской границе. С предложением доставки гражданских и гуманитарных грузов в Ирак в январе 2004 г. обратился к министру транспорта Ирака тогдашний губернатор Астраханской области Анатолий Гужвин. Ранее во время визита в Иран делегации Астраханской области этот маршрут был согласован с иранской стороной. Предполагается, что от Хосрови этот путь пройдет через Мунзерию (пограничный переход на ирако-иранской границе) по трассе в Ханекин и в Багдад²⁰⁰. Несмотря на то, что этот маршрут предполагается провести через ту часть этнографического Курдистана (район Ханекина), которая не контролируется курдскими администрациями, в будущем возможно создание от него новых ответвлений и в районы, подвластные региональным администрациям Курдистана.

Охарактеризованные выше проекты рассматриваются в качестве альтернативы «политическому» (по мнению России) про-

екту TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia, Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). По мнению высокопоставленного сотрудника МИД России, проект TRACECA, или, как его еще называют, проект «Возрождение Великого шелкового пути», является антироссийской геостратегической задумкой, несет значительную опасность интересам России и представляет из себя чисто политический план²⁰¹. Не отрицали «политической» направленности проекта и, например, грузинские власти. По словам заместителя министра транспорта и коммуникаций Грузии Георгия Нижарадзе, TRACECA «создавался... как политический проект и был направлен на укрепление независимости постсоветских государств»²⁰².

Проект TRACECA официально инициирован ЕС и предусматривает прохождение транспортного коридора в обход России через Кавказ (Грузия, Азербайджан) и Центральную Азию (Узбекистан, Казахстан). Протяженность TRACECA составляет около 4,5 тыс. км. Этот путь начинается в Европе и через Черное и Каспийское моря и Центральную Азию доходит до Китая. Координационные офисы этого проекта находятся в Баку, Ташкенте и Одессе. Впервые договор по этому проекту был подписан в 1993 г. в Брюсселе представителями Армении, Азербайджана, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. В 1996–1998 гг. к этому проекту присоединились Монголия, Украина и Молдова.

Основное многостороннее соглашение по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия (TRACECA) было подписано 8 сентября 1998 г. президентами Азербайджана, Болгарии, Грузии, Киргизии, Молдавии, Румынии, Узбекистана, Украины и Турции по итогам прошедшей в Баку международной конференции, посвященной проблемам возрождения исторического Великого шелкового пути. Впоследствии к соглашению присоединились Армения, Казахстан и Таджикистан. Туркменистан, хотя и не присоединился к соглашению, активно участвует в нем. В настоящее время к этому соглашению планируют присоединиться Иран и Афганистан.

Этот обходящий Россию геостратегический путь становится основой формирования структуры геополитических конкурентов России, например, группировки ГУУАМ²⁰³.

В то же время южневосточный транспортный путь проходит по территории и/или вблизи, где продолжают этнические и иные конфликты, на которые Россия имеет определенные

рычаги влияния. Необходимо отметить, что многие этнические и внутригосударственные конфликты подогреваются, в том числе, и геостратегическими интересами великих держав. Так, Россия заинтересована в блокировании через «курдский фактор» всех находящихся в его «зоне ответственности» возможных, проектируемых и частично существующих транспортных магистралей и коридоров в Юго-Западной Евразии для предотвращения перспективы прохождения трансконтинентальных маршрутов в обход России (в этом смысле можно провести аналогию с афганским фактором, блокирующим нежелательные для России маршруты из Центральной в Южную и Юго-Восточную Азию). Ведь Трансазиатская железная дорога стала одним из важнейших конкурентов российскому Транссибу. В сентябре 1990 г. в районе станций Дружба – Алашанькоу были состыкованы железные дороги Казахстана и Китая, который к тому же существенно модернизировал свою железнодорожную систему, примыкающую к Центральной Азии. В мае 1996 г. завершилось строительство на участке Мешхед – Серахс – Тебден, который связал Туркменистан с Ираном и обеспечил также связку железных дорог Центральной Азии с портами Персидского залива (Бендер – Аббас и Бендер – Хомейни) и железными дорогами Турции, в свою очередь связанными с железными дорогами Европы. Китай, Средняя Азия и Иран замкнули железные дороги в единую сеть. Впервые республики Центральной Азии получили альтернативный путь (мимо России) для выхода через Иран и Турцию (через Курдистан) на мировые рынки. От Ирана и начинается «курдистанский отрезок» Трансазиатского пути в Европу. С 2002 г. от станции Акалтын (Узбекистан) через территорию Туркменистана, Ирана и в турецкий порт Мерсин идут контейнерные поезда, в основном с хлопковой продукцией. С этого же времени действует маршрут Стамбул – Тегеран – Ташкент – Алма-Ата.

В этом контексте примечательно заявление одного из влиятельных лоббистов создания на территории России основного транспортного коридора «для мощного потока товаров из Азии в Европу», бывшего депутата Государственной Думы от Союза правых сил, председателя Ассоциации частных и приватизированных предприятий Григория Томчина. Отмечая, что пропускная способность Суэцкого канала уже на пределе и таким образом сухопутный трансевразийский маршрут из Азии в Европу имеет отличные перспективы, Г.Томчин в качестве преиму-

щества трансроссийского пути перед проектом Великого шелкового пути в железнодорожном варианте называет то, что транспортировка грузов по территории России занимает 12 суток, а по этому железнодорожному пути – 18–20 суток, особенно подчеркивая, что этот путь проходит через 11 стран, из которых 7 – «горячие точки мира»²⁰⁴.

Евросоюзом утверждены основные направления европейско-азиатской сети. «Новый шелковый путь» предполагается подключить к европейской транспортной инфраструктуре через коридор Стамбул – Западная Европа. По мнению О.Б.Резниковой, «протяженность транспортных маршрутов от тихоокеанских портов Китая и Японии через Центральную Азию до Стамбула (через Иранский и Турецкий Курдистан. – *Н.М.*) много короче в сравнении с Транссибирской магистралью. Так, маршрут Тяньцзинь – Стамбул короче пути через Россию на 1286 км, Лянь-Юньгань – Стамбул – на 2350 км, Шанхай – Стамбул – на 2320 км, Гонконг – Стамбул – на 3545 км, Иокогама – Стамбул – на 2350 км»²⁰⁵.

Через территорию Курдистана проходит общеевропейский коридор № 4 (Юго-Восточная Европа – Турция – Иран – Южная Азия – Юго-Восточная Азия/Южный Китай).

Действие курдского фактора потенциально блокирует всю южную полосу Евразии, и один из основных евразийских коридоров полностью вписывается в рамки геостратегических интересов России. Представляется, что в немалой степени именно по этим мотивам Россия время от времени использовала курдский фактор. Особенно это проявилось в соперничестве по созданию различных транспортно-энергетических коридоров, в частности, по вопросам экспорта каспийских энергоресурсов.

Примечательно, что Иран, по территории которого проходят два МТК – «Восток – Запад» и «Север – Юг», предпринимает попытки для создания нового МТК – «Европа – Азия». Новый МТК является составной частью проекта «Железная дорога без границ» исламских государств Ближнего и Среднего Востока, предусматривающего объединение железнодорожных систем этих государств для транзитных перевозок грузов и пассажиров из портов Средиземного моря в порты Индийского океана в обход Суэцкого канала. Соглашение по этому проекту было подписано 5 марта 2002 г. на специальной международной конференции в Сирии. В рамках этого соглашения Сирия, Иран и Ирак договорились о создании нового МТК, который обеспечит благоприятные условия для железнодорожных тран-

зитных перевозок грузов и пассажиров из стран Центральной Азии через Иран и Ирак в сирийский порт Латакия и далее в страны Европы (южные порты Италии и порты Греции).

Планировалось, что на первом этапе (в 2003 г.) перевозки будут осуществляться через южные районы Ирана и Ирака. Для этого предполагалось строительство двух железных дорог: Хорремшехр (Иран) – Басра (Ирак) протяженностью 40 км и Дейр-эз – Зор (Сирия) – Гаим (сирийско-иракская граница) протяженностью 150 км. На втором этапе (до 2005 г.) планировалось построить в Иране двухколейную железную дорогу, получившую название «Западная железная дорога». Эта железная дорога должна обеспечить транзитные перевозки по основному маршруту: Теджен (Туркмения) – Серахс – Мешхед – Тегеран – Арак – Хамадан – Керманшах (Иран) – Хосрови. Строительство этих дорог, начавшееся в 2002 г., было прервано войной в Ираке, и возобновилось лишь летом 2003 г. Официальная презентация этого проекта была проведена в сентябре 2003 г. в Афинах. Кроме того, в недалеком будущем планируется создание еще одного маршрута в рамках МТК «Европа – Азия» – Китай – Таджикистан – Узбекистан – Афганистан – Иран (в обход Туркменистана) и далее в Ирак и Сирию²⁰⁶.

4.4. Транспортировка каспийских энергоресурсов и курдский фактор

«Большая игра» за различные проекты экспорта каспийской нефти оказывает наиболее сильное влияние на нынешнее состояние курдского вопроса. Проблема экспорта нефти Каспия вначале стала одной из причин обострения курдского фактора в Турции, а потом его резкого ослабления.

Борьба за каспийские энергоресурсы и маршруты их транспортировки во многом определяет геополитический расклад на территории Евразии после развала Советского Союза. Основное соперничество развернулось между Россией, с одной стороны, которая заинтересована в прокачке каспийской нефти через свою территорию, и США и Турцией, с другой, которые через реализацию своих проектов энергомаршрутов стремятся «избавить» государства Центральной Азии и Закавказья от «российской опеки» и переориентировать их на Турцию. Так, например, в Анкарской декларации, подписанной в

Стамбуле 29 октября 1998 г. президентами Азербайджана, Грузии, Казахстана, Туркмении, Турции, Узбекистана и министром энергетики США, открыто говорилось о важности «разработки углеводородных ресурсов стран каспийского региона и близлежащих стран для укрепления независимости...»²⁰⁷ Нефтяная политика и манипулирование различными вариантами транспортировки энергоресурсов стали главными рычагами усиления роли Соединенных Штатов в регионе, а борьба за пути транспортировки каспийской нефти – основным вопросом региональных отношений.

Вполне очевидно, что строительство различных нефтепроводов носит далеко не коммерческий, а политический характер. «В силу географических и ряда других условий каспийская нефть находится в неблагоприятных условиях по сравнению с нефтью Персидского залива, Северного моря и других месторождений мирового значения»²⁰⁸. Бывший специальный советник президента и госсекретаря США по вопросам энергетической политики в зоне Каспийского бассейна Ричард Морнингстар²⁰⁹ признавал, что американская стратегия в Каспийском регионе основывается «на нескольких более широких политических и экономических соображениях», которые говорят в пользу трубопроводов, могущих оказаться «коммерчески жизнеспособными, даже если они коммерчески не оправданны»²¹⁰. Как заявлял один из высокопоставленных чиновников госдепартамента США, стремление США «создать... евразийский транспортный коридор между Востоком и Западом, который даст возможность доставлять каспийские энергетические ресурсы на мировые рынки, является частью широкомасштабной стратегии» США в Евразии и «согласуется... с целями американской политики в отношении своего близкого союзника – Турции»²¹¹.

При этом значительно преувеличиваются масштабы каспийских месторождений²¹².

Все значительные энерготранспортные проекты доставки к мировым рынкам центральноазиатского и закавказского (южнокавказского) энергосырья в обход России в Европу направлены в и через Турцию. Это объясняется как ключевым геостратегическим положением Турции, которая фактически продолжает широтный (южноевразийский) коридор юга СНГ, так и тем обстоятельством, что поддержка Вашингтоном «альтернативных» и «коммерчески жизнеспособных» трубопроводов для транспортировки каспийской нефти призвана, как отмечает Збигнев

Бжезинский, укреплять «ощущение, что Турция является стратегическим партнером Соединенных Штатов»²¹³. Турции придается центральная роль в стратегии США в Персидском заливе и она рассматривается как якорь американской политики в Средиземноморье. Отказ ЕС в приеме Турции в свои ряды, постоянная критика европейцами Турции в нарушении прав человека, по курдской проблеме и т.д. все более сближают Турцию с США.

Все эти планируемые через Турцию энергомаршруты проходят через территорию Турецкого Курдистана, что делает курдский вопрос фактором борьбы за транспортировку каспийских энергоресурсов.

США и Турция основное значение с точки зрения геополитического будущего региона придают проекту Баку – Тбилиси – Джейхан. Стоимость этого проекта, рассчитанного на 40 лет (с возможным продлением), оценивается в 2,4 млрд. долларов США. Из них на турецкий сектор приходится – 1,3 млрд. долл. Длина трубопровода составляет 1730 км, в том числе по территории Турции 1076 км. Сюда на территорию этногеографического Курдистана трубопровод входит у местечка Туркгозу, около таможенного пункта Пософ на турецко-грузинской границе и проходит через провинции Ардаган, Карс, Эрзурум, Эрзинджан, Гюмюшхане, Сивас, Кайсери, К.Мараш, Османие и Адана. Пропускная способность проектируемого трубопровода составит 50 млн. т в год или около 1 млн. баррелей в день.

Однако несмотря на политическое лоббирование этого проекта американской администрацией нефтяные компании избегают делать в него крупные инвестиции, поскольку будущее проекта неоднозначно, что вызывает серьезные трения с заинтересованными государствами. В то же время само проектирование этого маршрута является, по мнению ряда российских аналитиков, частью большой каспийской геополитической игры, которая направлена на вытеснение России из Закавказья и постсоветской Центральной Азии. Совершенно очевидно, что «...американская политика в регионе (Кавказ и Центральная Азия. – Н.М.) ... преследует главным образом сугубо политические цели – любой ценой вытеснить Россию из региона, вывести каспийскую нефть и газ из сферы влияния России»²¹⁴. Борьба за этот маршрут стала олицетворением турецко-российского (американо-российского) геостратегического соперничества в конце 90-х годов.

Добиваясь прокладки нефтепроводов через свою территорию, Турция ограничивала проход российских танкеров в Средиземноморье через проливы. Хотя, как известно, по Конвенции о режиме проливов, подписанной в 1936 г. в Монтре (известна как Конвенция Монтре), торговые суда пользуются правом транзитного прохода без ограничений времени прохода, флага и груза. Однако, как заявлял министр иностранных дел Турции Исмаил Джем, Турция «примет все усилия, чтобы Босфор не превратился в нефтепровод»²¹⁵. Тот же Исмаил Джем заявлял, что «для воспрепятствования превращению Черноморских проливов за счет перевозки каспийской нефти в нефтепровод Турция примет все необходимые меры в рамках международного и национального права»²¹⁶. В Анкаре наиболее популярным являлся лозунг: «Проливы – не нефтепроводы»²¹⁷. Эту позицию полностью поддерживал и специальный представитель президента США Р.Морнингстар, утверждая, что «деловые круги США осознали, что черноморские проливы не станут основным маршрутом транспортировки на мировые рынки нефти Каспия»²¹⁸. Тем самым Турция, в руках которой проливы являются основной преградой для перекачки по российским проектам азербайджанской и казахстанской нефти, пыталась превратить международную Черноморскую проливную зону во внутреннюю морскую магистраль и заблокировать российские проекты транспортировки каспийской нефти через Черное море. С 1 июля 1994 г. Турция в одностороннем порядке ввела новый регламент прохода через проливы, предусматривающий существенные ограничения транзита крупных нефтеналивных судов, экономические потери России от новшеств составляли в год несколько сот миллионов долларов. Следует, правда, отметить, что заменивший регламент 1994 г. вступивший в силу 6 ноября 1998 г. Регламент «Судоходство в Черноморских проливах» несколько смягчил введенные ограничения, не разрешив, однако, принципиальных противоречий. В октябре 2002 г. турецкие власти приняли новую инструкцию о применении правил судоходства в проливах. Как разъясняли турецкие власти, требования инструкции лишь уточняют и детализируют порядок применения уже имеющихся правил и не направлены на их ужесточение. Однако, как заявляют российские судовладельцы, введение инструкции привело к значительному увеличению простоев судов в ожидании прохода и соответственно к росту финансовых потерь. По данным

Минтранса России, дополнительные расходы на каждое судно составляют в среднем около 80 тыс. долларов за проход²¹⁹.

Ссылки Турции на экологические причины ограничения движения танкеров через проливы Россия всегда отвергала как неправдоподобные, заявляя, что, по расчетам авторитетных специалистов компании «Ллойд-Реджистер», «проблема заключается не в узости Проливов и не в чрезмерной интенсивности движения танкеров, а в отсутствии эффективной диспетчерской службы и в недостаточном береговом навигационном оборудовании»²²⁰. Российские высокопоставленные дипломаты заявляли, что «ситуация вокруг проливов Босфор и Дарданеллы искусственно нагнетается» (заместитель министра иностранных дел Виктор Калюжный)²²¹. Следует отметить, что Россия всегда была готова сотрудничать с турецкими властями в решении вопросов безопасности мореплавания, как в двустороннем плане, так и в рамках международных организаций, однако выступала и выступает против неоправданных ограничений и нарушений Конвенции Монтре. По мнению России, любые изменения правил судоходства в проливах должны соответствовать этой Конвенции и общепризнанным нормам международного права²²².

По данным Министерства энергетики России, в 2003 г. через проливы Босфор и Дарданеллы прошло 62 млн. т российской нефти (рост по сравнению с 2002 г. на 25%). При этом из-за «пробок» в проливах, где танкеры простаивали по 20 дней, грузовладельцы теряли по 12 долл. с каждой тонны нефти²²³. Для решения проблемы проливов В.Калюжный в феврале 2004 г. призвал провести в Стамбуле многосторонние консультации по безопасности судоходства, а также организовать независимое исследование пропускной способности черноморских проливов. В.Калюжный предложил также от имени России как «наиболее крупного пользователя проливов» проработать с турецкой стороной вопрос о «создании совместной компании-опера-тора в черноморском бассейне»²²⁴.

Примечательно, что в это же время президент «Транснефти» Семен Вайншток заявил, что эта российская трубопроводная компания предполагает построить новый трубопровод для прокачки российской нефти в обход Босфора. «Основная из волнующих нас проблем – это загруженность Босфора. Мы сейчас активно работаем над проектами обхода пролива, и я обещаю, что примерно через полгода мы объявим о разработ-

ке нового маршрута в этом направлении, минуя Босфор», – заявил С.Вайншток²²⁵.

Спустя 3 месяца, 28 мая 2004 г., на заседании совета директоров «Транснефти» было одобрено участие компании в разработке проекта строительства маршрута в обход проливов Босфор и Дарданеллы. «Транснефть» предложила построить трубопровод Кыйикей – Ибрикхаба, протяженность которого составит 193 км, а пропускная способность 60 млн. т нефти в год (что сопоставимо с объемом российского нефтяного экспорта через проливы). Танкерами нефть будет отправляться из Новороссийска до местечка Кыйикей на юго-западе Черного моря (в европейской части Турции), а далее по нефтепроводу нефть дойдет до местечка Ибрикхаба на северо-востоке Эгейского моря (в европейской части Турции), откуда также танкерами нефть будет вывозиться на мировые рынки. По данным газеты «Коммерсантъ», суммарные потери российских нефтяных компаний из-за ужесточения Турцией правил прохода танкеров через Босфор и Дарданеллы в 2003 г. составили около 700 млн. долл.²²⁶ По данным Министерства транспорта России и Союза российских судовладельцев, среднегодовые убытки России из-за осложнений с экспортом российской нефти из черноморских портов достигают 400 млн. долл. Эта проблема обсуждалась на межведомственном совещании в Министерстве промышленности и энергетики России в середине июня 2004 г. Участники совещания согласились, что стратегическая цель России заключается в создании нового нефтепроводного маршрута для экспорта нефти в северном направлении со строительством терминала на Баренцевом море. Тем не менее Федеральному агентству морского и речного транспорта и Федеральному агентству по энергетике дано поручение подготовить предложения по оптимизации потоков нефтеналивных грузов из портов Черного моря в направлении Босфора²²⁷.

Проектируемый трубопровод Кыйикей – Ибрикхаба почти параллелен продвигаемому ЛУКОЙЛом проекту Бургас (болгарский порт на Черном море) – Александропулос (греческий порт на Эгейском море), протяженность которого составляет 270 км, а пропускная способность 35 млн. т в год.

Недостаток экспортных мощностей является основным тормозом увеличения добычи нефти российскими нефтекомпаниями. По некоторым оценкам, Россия теряет и будет про-

должать терять более 3 млрд. долл. в год из-за недостаточной пропускной способности экспортных трубопроводов²²⁸.

Как заявлял президент «Транснефти», в связи с введенными турецкими властями ограничениями на проход танкеров через проливы в ночное время потери нефтяников и трейдеров из-за опозданий танкеров составляют около 12 долл. на тонну нефти²²⁹.

«В начале апреля 2005 г. в Министерстве транспорта России состоялось заседание коллегии этого ведомства, на котором выступил его глава Игорь Левитин. Министр отметил, что в российском правительстве растет обеспокоенность ситуацией в Босфоре, связанная с действиями турецких властей, направленными на ограничение судоходства в проливах. По мнению министра, это вызвано тем, что через черноморские порты проходит 30 процентов российского экспорта нефти»²³⁰.

Очевидно, что одним из основных направлений решения проблемы черноморских проливов для России является разработка альтернативных маршрутов транспортировки нефти.

В свое время премьер-министр Турции Тансу Чиллер в октябре 1996 г. открыто заявляла: «Мы не позволим, чтобы каспийская нефть пошла через Россию, ибо в таком случае столь важный источник энергии перейдет исключительно под ее контроль, что будет означать, что судьба стран региона окажется в руках России»²³¹. А советник премьер-министра Месута Йылмаза отставной адмирал Гювен Эркаяя, являющийся бывшим командующим ВМФ Турции, критикуя российские «притязания» на Проливы, заявлял: «Цари давно умерли, но их мечты все еще живы»²³².

Одним из основных аргументов России против транстурецких маршрутов транспортировки каспийской нефти являлось наличие курдского фактора по территории прохождения предполагаемого трубопровода. Российский МИД в лице посла по особым поручениям Феликса Ковалева выражал особую озабоченность проблемами безопасности, связанными «с проходом... трубопровода на Джейхан»²³³. А несколькими годами раньше российский посол в Турции Альберт Чернышев в интервью «Hurriyet» (7 августа 1993 г.) упомянул о «курдском факторе» как о возможной угрозе для проекта Баку – Джейхан. Будучи вскоре вызван в МИД Турции, российский посол заявил, что его слова не должны рассматриваться как предостережение Анкаре. Хотя в турецкой столице воспринимали это именно таким образом.

В августе 1993 г. повстанцами Армии освобождения народов Курдистана, являющейся военным крылом ПРК, были взяты в заложники специалисты нефтяной компании «Мобил». ПРК потребовала от иностранной нефтекомпании платить ей специальный налог или свернуть свою деятельность в курдских районах Турции. В результате этого иностранные компании в сентябре 1993 г. прекратили добычу в нефтеносном районе Турецкого Курдистана – Батмане. ПРК, используя также возможность играть определенную роль в планах транспортировки каспийской нефти через Курдистан, пыталась стать участницей региональных нефтеполитических отношений. О возможности блокирования курдами строительства трубопровода особенно активно заговорили после знаменитой «бингельской атаки», в результате которой 29 мая 1993 г. отрядом одного из самых влиятельных полевых командиров ПРК Шамдином Саыком было убито 35 солдат и 5 гражданских лиц. Тем самым был положен конец объявленному в марте 1993 г. лидером ПРК Абдуллой Оджаланом процессу прекращения огня. Сразу же после «бингельского инцидента» исследования по проекту каспийско-средиземноморского трубопровода были прекращены.

Отметим, что трудно в данном контексте назвать случайным и не имеющим связи развитие этих событий. 24–25 мая в Стамбуле на официальном совещании исследовательской группы участвующих в проекте компаний было решено провести в оставшиеся дни мая и первую неделю июня полевую инспекцию пути предполагаемого трубопровода. Однако уже 25 мая в Ширнаке были похищены 16 рабочих. События же в Бингеле 29 мая вынудили участников группы в тот же день прекратить исследования и возвратиться в Стамбул. Высокопоставленные турецкие чиновники заявляли, что последовавший после бингельских событий всплеск военных атак ПРК стал причиной приостановления представителями западных партнеров полевых исследований для строительства трубопровода. Примечательно, что источники в турецких спецслужбах заявляли, что эти события в первую очередь оказались благоприятными для Ирана и России²³⁴.

Начиная с 1993 г. лидер ПРК Абдулла Оджалан неоднократно заявлял, что ПРК выступает против планов прокладки трубопроводов для транспортировки каспийской нефти через Курдистан. А 20 сентября 1994 г. представительство Фронта национального освобождения Курдистана (являющегося поли-

тическим крылом ПРК) в странах СНГ и Восточной Европы, штаб-квартира которой находилась в Москве, распространило заявление, в котором говорилось, что фронт «не допустит строительства нефтепровода через Курдистан без учета справедливых интересов курдского народа». Наряду с этим представитель ФНОК в Европе Али Сапан заявлял, что он вел переговоры с представителями Всемирного Банка по проекту трубопровода для экспорта азербайджанской нефти через Турцию, на которых заявил им, что «они должны получить наше согласие на этот проект, если желают построить трубопровод через Курдистан, а если они не сделают этого, мы воспрепятствуем ему»²³⁵.

Представители ПРК неоднократно отмечали, что исходя из совпадения стратегических позиций курдского движения и России по вопросам транспортировки каспийской нефти, курды надеются на сотрудничество с Россией. Подобные заявления представители ФНОК делали в российской столице регулярно²³⁶. В Турции эти многочисленные заявления курдских представителей и их пресс-конференции в Москве расценивали как «обеспечение Москвой платформы для этого антитурецкого сепаратистского движения» и как ответ России на нефтяную политику Турции²³⁷. В то же время, хотя официальная Москва, в ответ на обвинения турецкого руководства, категорически отрицала свою причастность к этим заявлениям, российская дипломатия в качестве аргумента против транспортировки каспийской нефти через турецкую территорию приводила «проблемы безопасности, связанные с проходом... трубопровода на Джейхан через территории или вблизи них, где турецкому правительству приходится утверждать свой контроль силой оружия»²³⁸. В этом контексте легко предсказывалось, что стремление Турции проложить через свою территорию трубопровод подвигнет курдских повстанцев к более активным действиям в рамках попыток саботажа этого проекта. А Турция, предлагающая различные транспортные пути через курдские районы, должна была в первую очередь «решить» курдскую проблему.

Однако совершенно непонятно, почему ПРК, выступая против строительства трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан и заявляя, что без соглашения с ПРК никто не сможет осуществить этот проект, так и не смогла (и не пыталась) взять под свой контроль нефтепровод Киркук – Юмурталык, прорезывающий самое «сердце» географического Курдистана.

Необходимо отметить, что линия трубопровода на Джейхан была спроектирована таким образом, чтобы ее прохождение по территории Турецкого Курдистана было минимальным. Проект строительства трубопровода предусматривает его прохождение по «обочине» Турецкого Курдистана, проходя по его северной линии с востока на запад и далее резко на юг к Средиземному морю. Как известно, этот проектируемый нефтепровод протяженностью 1730 км и пропускной способностью 45–50 млн. т в год должен начаться у местечка Сангачай вблизи Баку, далее пройдя через территорию Грузии и Турцию (1070 км) выйти к средиземноморскому порту Джейхан. По территории Турции нефтепровод планируется проложить по маршруту Эрзурум – Эрзинджан – Сивас – Кайсери – Адана – Джейхан. Такая изогнутая линия проекта нефтепровода объясняется именно наличием курдского фактора. Хотя обсуждался также маршрут Эрзурум – Бингел – Диярбакыр и далее к Джейхану по параллели трубопровода Киркук – Юмурталык²³⁹. Исторически и до обсуждения проектов транспортировки каспийской нефти территория прохождения нефтепровода (Эрзурум – Эрзинджан – Сивас), как правило, не была местом широкомасштабных военных действий курдских повстанцев. Основная территория военных действий курдских инсургентов лежала к юго-востоку от проектируемой трассы. Планы властей обусловили географическое «смещение» («перемещение») военных операций и гражданских акций ПРК, расширение географии вооруженного курдского сопротивления, вплоть до черноморского побережья²⁴⁰. Хотя, какое-то значение, по-видимому, имела миграция курдов в Южную Турцию на Средиземноморье, где курды, по некоторым оценкам, составляют около трети населения. Небезынтересно, например, что сразу же после захвата турецкими спецслужбами Абдуллы Оджалана, по сообщениям ИТАР-ТАСС, «в уезде Джейхан южной турецкой провинции Адана... произошло столкновение сторонников ПРК с полицией»²⁴¹.

Примечательно, что достаточно осведомленные российские эксперты-политологи утверждали, что на востоке Турции «могут быть задействованы... курдские повстанцы». По их мнению, широкомасштабные военные операции против курдов как в самой Турции, так и на севере Ирака, предпринимаемые Турцией с весны 1995 г., были обусловлены стремлением Анкары показать способность контролировать ситуацию в Курдистане, через территорию которого должен был пройти нефте-

провод. «Курдская карта» для серьезно растерявшей союзников России» объявлялась «одним из действенных и эффективных рычагов воздействия на турецкие нефтяные амбиции»²⁴².

В этой связи, небезынтересной (и, пожалуй, небезосновательной) является точка зрения, согласно которой «Москва обменяла Оджалана на нефть». Российские и американские нефтяные короли разработали план раздела каспийской нефти: казахская нефть будет экспортироваться через Россию, а азербайджанская через Турцию. Россия не будет препятствовать проекту Баку-Джейхан, а «Турция не будет ограничивать проход российских супертанкеров с казахской нефтью через Босфор и Дарданеллы». Этот план был одобрен в Давосе во время встречи между российским премьер-министром Евгением Примаковым и главой американской компании «Chevron» Ричардом Мацке. По словам Мацке, инициатором этой сделки был российский премьер. Отказав в предоставлении политического убежища лидеру ПРК Абдулле Оджалану, Россия сделала первый шаг к реализации договоренности²⁴³. В окружении лидера ПРК прекрасно осознавали мотивы отказа в предоставлении политического убежища Абдулле Оджалану. Один из его советников открыто заявлял: «Примаков принес в жертву стратегические интересы своей страны конъюнктурным соображениям»²⁴⁴. В этом контексте вряд ли можно считать случайным заявление директора Департамента информации и печати МИД России В.О. Рахманина на состоявшемся 20 ноября 1998 г. в министерстве брифинге о том, что «целый ряд замечаний и пожеланий, высказанных турецкой стороне, учтен» в новом, вступившем в силу 6 ноября 1998 г. национальном Регламенте «Судоходство в Черноморских проливах», который призван заменить соответствующий Регламент 1994 г.»²⁴⁵ Турция же, после приказа Оджалана, отданного из тюрьмы острова Имралы об отводе войск из Турецкого Курдистана, смогла заявить, что снято одно из важнейших препятствий на пути нефтепровода Баку – Джейхан.

В целом представители ПРК осознавали реальную политику России, хотя и заявляли, что «нынешняя политика Москвы даст ей лишь кратковременную выгоду». Представитель ФНОК в странах СНГ и Восточной Европы Махир Валат с досадой заявлял: «Хватит время от времени разыгрывать курдскую карту. Стоит выработать наконец стратегическую концепцию на Ближнем Востоке, и по курдской проблеме в частности!»²⁴⁶.

Хотя для курдского политика должно было быть понятно, что разыгрывание курдской карты и есть стратегическая концепция России по отношению к курдской проблеме.

Примечательно также сделанное в начале августа 1998 г. заявление Махира Валата, сенсационно объявившего о том, что американские нефтяные компании предложили курдам войти в руководство международного консорциума АМОК, который будет строить нефтепровод Баку – Джейхан. При этом курдский представитель сказал, что «курдов не устраивают условия американцев – место в руководстве консорциума и обещанные ими в качестве «финансовой помощи курдскому народу» миллионы долларов. ПРК, по его словам, требует политического решения «курдского вопроса» – предоставления Курдистану самоуправления в составе Турции»²⁴⁷. Совершенно очевидно, что никакого предложения в адрес ПРК со стороны американских компаний не было и не могло быть. Это заявление функционера ПРК являлось неуклюжей попыткой заинтересовать Россию использовать ПРК в борьбе против проекта Баку – Джейхан. В Москве это прекрасно понимали. Поэтому в продолжение своего «сенсационного» заявления М.Валат намекнул, что «курды могут воспрепятствовать осуществлению этого «проекта века», если их поддержит Россия, заинтересованная в том, чтобы азербайджанская нефть пошла через Новороссийск»²⁴⁸. В то же время высокопоставленный представитель ПРК упрекнул Россию в том, что, опасаясь негативной реакции Турции, она занимает по курдскому вопросу «страусиную позицию», из-за чего «недавно возобновившиеся в Москве переговоры с ПРК буксуют (?!! – Н.М.)»²⁴⁹. Хотя спустя некоторое время М. Валат заявлял, что «в Москве не прошла незамеченной отсрочка реализации невыгодного для России проекта транспортировки каспийской нефти по маршруту Баку – Джейхан. Верно оценив, кому они этим обязаны, российские власти теперь действуют с нами в тесном контакте»²⁵⁰.

В целом, анализируя действия Партии рабочих Курдистана, необходимо отметить, что с точки зрения интересов курдов и курдского национального движения по меньшей мере не очевидна правильность политики блокирования трансрегиональных коммуникаций через Курдистан. С самого начала было ясно, что, по крайней мере, не бесспорно утверждение лидеров ПРК о том, что изначально прохождение энергомаршрутов через Курдистан не соответствует интересам курдов. Это может

быть еще одним аргументом в пользу «вынужденного выбора». Ведь очевидно, что в этом вопросе ПРК руководствовалась отнюдь не интересами курдов и Курдистана. Интересы последних как раз и заключаются в «привлечении геостратегических инвестиций» и прохождении через курдскую территорию всех важнейших региональных и трансрегиональных путей, что, например, к счастью, понимают обе курдские администрации в Ираке. Кроме чисто экономических причин, пути через Курдистан являются как фактором актуализации курдского вопроса, так и потенциалом для будущей курдской геополитики. «Антимагистральная» же стратегия ПРК, которая, как уже отмечалось, могла быть «вынужденным выбором» в рамках нахождения на «антитранстурецкой геостратегической почве» внешних союзников (России, Греции, лоббирующей нефтемагистраль через Россию и далее из Новороссийска в Бургас и Александроуполс, и Ирана) или являлась «отработкой» их скрытой помощи.

Примечательно, что в принятой на организованном Комитетом Госдумы РФ по геополитике 10 декабря 1998 г. «круглом столе» резолюции (фактически эту резолюцию можно рассматривать как позицию ПРК, так как кроме представителя ПРК в ней участвовали в основном люди из ее «группы поддержки») говорится: «Их (Турции, США, Великобритании и Израиля. – *Н.М.*) цель... обеспечить безопасность курдистанского участка будущего нефтепровода Баку – Джейхан, а также Великого шелкового пути и других транспортных артерий»²⁵¹. Фактически ПРК признавала свою «дестабилизирующую направленность», надеясь таким образом заинтересовать Россию.

По мнению представителей Турции, поддержка Ираном ПРК также в небольшой степени была обусловлена желанием не допустить транспортировки каспийской нефти через территорию Турции²⁵².

Примечательно, что в начале 2004 г. министр энергетики Турции Хильми Гюлер заявил о проводимых между Турцией, Россией и международными инвесторами переговорах по вопросу двух альтернативных путей для российского нефтяного экспорта в обход проливов, через которые в настоящее время проводится около 2,5 млн. баррелей нефти и нефтепродуктов в день. В целом ежегодно через проливы проходит около 50 тысяч судов, в т.ч. 8 тысяч судов с нефтью и другими потенциально опасными веществами. Турецкий министр заявил: «Мы не хотим, чтобы Проливы использовались в качестве трубопровода.

Мы думаем об экологии и безопасности. Нефтететраффик растет, и мы должны найти какое-то решение». Кроме того, как отметил Х.Гюлер, в связи с перегрузкой проливов растут и транспортные расходы нефтекомпаний. Турция предлагает, чтобы нефть из России танкерами поставлялась в турецкий порт Самсун на Черном море, откуда планируется соорудить два трубопровода. Первый трубопровод намечено построить до Кырыккале, который уже соединен нефтепроводом со средиземноморским портом Джейхан. Второй трубопровод будет проложен из Самсуна в Чанаккале и далее через Саросский залив²⁵³.

4.5. Газопроводная сеть Курдистана

Территория Курдистана является «воротами» всех каспийских и иранских проектов транспортировки энергосырья. С самого начала 90-х годов Турция стала активно заключать соглашения о транспортировке каспийского газа. В апреле 1992 г. было подписано межправительственное соглашение о создании международного консорциума по строительству газопровода, а в ноябре 1992 г. президент Туркменистана Сапармурад Ниязов и премьер-министр Турции Сулейман Демирель во время совещания глав государств и правительств тюркоязычных стран в Анкаре подписали соглашение о строительстве газопровода в Турцию. Протяженность первого звена этого газопровода от месторождения Корпедже до ирано-турецкой границы в районе города Догубаязит должна была составить 1470 км, пропускная способность – 28 млрд. куб. м в год, а стоимость около 2 млрд. долл.²⁵⁴ ПРК резко выступила против осуществления этого проекта «без учета интересов курдов». Целью Турции было также заинтересовать Иран в проходящих через Турецкий Курдистан маршрутах к Средиземноморью и в Европу и таким образом привлечь Иран к сотрудничеству для подавления курдских военно-политических сил, могущих помешать совместным энерготранспортным проектам. В этом контексте следует рассматривать и соглашение о транспортировке иранского газа в Турцию, подписанное в августе 1996 г. в Тегеране министром нефти Ирана Голамрезой Агазаде и министром энергетики Турции Реджай Кутаном. Реализация этого контракта сроком на 25 лет начата 10 декабря 2001 г., по нему Турция уже в 2001 г. получила 115 млн. куб. м. В пиковых годах еже-

годный экспорт иранского газа в Турцию составит 10 млрд. куб. м. На пути в Западную Турцию и, возможно, далее в Европу иранский газ будет использоваться в бытовых и промышленных целях в Агри, Игдыре, Ване, Эрзуруме и Эрзинджане.

Еще одним проектом была предусмотрена транспортировка туркменского газа по Транскаспийскому газопроводу Туркменистан – Турция – Европа протяженностью 1650 км. Рамочное соглашение турецким и туркменским президентами было подписано 29 октября 1998 г. (последующее соглашение было заключено 21 мая 1999 г.) Срок действия контракта 30 лет. Турция планировала получать с 2005 г. газ на границе с Грузией, далее через Карс по газопроводу до Эрзурума – Пасинлера длиной 228 км газ будет направляться в Анатолию. Объем поставок планировался в 30 млрд. куб. м (16 млрд. куб. м – для Турции, 14 млрд. – далее в Европу). Однако в настоящее время уже почти очевидно, что этот проект осуществлен не будет.

В конце 2001 г. BOTAŞ завершила создание Восточно-Анатолийской системы газопроводов с выходами на юг и запад страны – в Адану и Измир. Как известно, через эту газопроводную систему иранский газ начал поступать в Турцию 10 декабря 2001 г. По иранской территории был построен газопровод Табриз – Базарган (пункт на ирано-турецкой границе) протяженностью 253 км, большая часть которого пролегает по территории Иранского Курдистана.

Основными звеньями Восточно-анатолийской системы являются следующие газопроводы, строительство которых завершено в 2002 г.:

- 1) Догубаязит – Эрзурум (длина 291 км, диаметр 48 дюймов);
- 2) Эрзурум – Сивас (длина 325 км, диаметр 48 дюймов);
- 3) Сивас – Кайсери (длина 260 км, диаметр 48 дюймов);
- 4) Кайсери – Анкара (длина 320 км, диаметр 40 дюймов);
- 5) Кайсери – Конья – Сейидшехир (соответственно 317 км и 40 дюймов и 111 км и 16 дюймов).

В рамках Восточно-Анатолийской газопроводной сети газ будет поставляться в города Агри, Игдир, Ван, Эрзурум, Эрзинджан (курдский регион), а также в Сивас, Йозгат, Кайсери, Токат, Аксарай, Невшехир, Конью и Караман.

Территория Турецкого Курдистана, через которую проходят два (Догубаязит – Эрзурум, Эрзурум – Сивас) из пяти газопроводов Восточно-Анатолийской газосистемы, станет газовым терминалом на пути транспортировки каспийского и иранского

газа в Западную Турцию и далее в Европу. Особая роль предназначена Догубаязиту, который фактически является окном для поставок в (и/или через) Турцию иранского газа. В 2002 г. в Догубаязите завершилось строительство крупной компрессорной станции.

Юго-Западная часть Турецкого Курдистана (часть региона ПЮВА) будет включена в проект Южной газопроводной сети. Предполагается, что из Сиваса, входящего в Восточно-Анатолийскую газопроводную сеть, к городу Мерсин будет проведен 40-дюймовый газопровод протяженностью 565 км, который пройдет через наиболее бурно развивающуюся часть региона ПЮВА (и в целом Турецкого Курдистана) – Малатью, Караманмараш, Газиантеп, Османие, а также Адану. Основными отрезками этого прорезывающего почти всю Анатолию с севера на юг газопровода являются:

1) Сивас – Малатья (длиной 168 км);

2) Малатья – Газиантеп (182 км), хотя фактически это газопровод Сивас – Газиантеп с ответвлением на середине пути на восток к Малатье;

3) Газиантеп – Османие – Адана – Мерсин (240 км), от которого ответвляются «тупиковые» газопроводы – на север в Караманмараш и на юг в Искендерун через Дортиюл.

Сооружение этого, по сути, транскурдистанского газопровода было завершено в 2005 г.

Крайний северо-восток Турецкого Курдистана включен в газопроводную систему Грузия – Эрзурум.

Следует отметить, что вся территория Турции будет разделена на 10 зон газопроводных систем:

1) Главная линия. Действует с 1987 г. (времени начала поставки российского газа через Балканы) и обеспечивает газом следующие города: Киркларели, Эдирне, Куталья, Биледжик, Анкару, Стамбул, Эскишехир, Бурсу;

2) Газопроводная линия (Измит) Пазарчик – Карадениз (с 1996 г). Обеспечивает города Болу, Адапазари, Зонгулдак, Бартин, Измит;

3) Газопроводная система Чанаккале (с июля 2000 г.) (г. Чанаккале);

4) Восточно-Анатолийская газопроводная система;

5) Газопроводная система Самсун – Анкара (2002 г.) (Самсун, Чорум, Кириккале, Амастья, Чанкири);

6) Эгейская (Измирская) газопроводная система (2002 г.) (Маниса, Измир);

7) Юго-Западная газопроводная система (Конья – Измир). Строительство завершено в 2005 г. (Бурдур, Анталья, Мугла, Испарта, Денизли, Айдын, Афьон) (2004 г.);

8) Южная газопроводная система (2004 г.) (Малатья, Караманмараш, Газиантеп, Хатай, Адана, Мерсин, Османие, Элязыг, Адияман);

9) Восточно-причерноморская газопроводная система (2003 г.) (Байбурт, Гюмюшхане, Трабзон, Ризе, Гиресун, Орду);

10) Газопроводная система Грузия – Эрзурум (в настоящее время ведутся проектно-исследовательские работы) (Артвин, Ардаган, Карс).

В ходе 3-дневного визита в Грецию президента Ирана Махмуда Хатами в середине марта 2002 г. между Иранской национальной нефтяной компанией и греческой национальной газовой компанией DEPA было подписано соглашение о прокладке газопровода из Ирана через Турцию до Александропулоса на северо-востоке Греции. Как известно, в настоящее время в Грецию и Турцию по трансбалканскому газопроводу, сооруженному в 80-х годах, поступает российский газ. Однако, как заявил премьер-министр Греции Костас Симитис, «мы хотим иметь альтернативный российскому газу источник. Этот источник – Иран». По мнению греков, осуществление этого проекта превратит Грецию в энергетический центр Юго-Восточной Европы и ЕС и будет означать выход иранского и туркменского газа, а возможно, и всего каспийского газа на европейский рынок и возникновение газовой конкуренции для России на греческом, турецком и в целом европейском энергетическом рынке. Очевидно, это вписывается в политику ЕС по либерализации европейского газового рынка и создания альтернативных источников газа, что в первую очередь направлено на снижение доли российского голубого топлива в газопотреблении Евросоюза. При этом следует учитывать, что Иран занимает второе место в мире по газовым запасам (17% мировых запасов). Нынешний уровень добычи газа (ежедневно 300 млн. куб. м) к 2015 г. будет утроен²⁵⁵. Кроме того, Иран импортирует ежегодно более 5 млрд. кубометров газа из Туркменистана (данные за 2003 г.), а всего с начала подписания газового соглашения с Туркменией объем импорта газа из этой страны составил почти 23 млрд. кубометров (по состоянию на конец 2003 г.). При этом в связи

со значительными расстояниями между месторождениями газа на юге и юго-западе страны и северными провинциями импорт газа из Туркмении оказывается даже дешевле транспортировки собственного газа.

Основной проблемой Ирана является отсутствие трубопроводов в направлении наиболее привлекательного рынка – Европы. При этом необходимо помнить, что расходы по транспортировке иранского газа, по-видимому, будут ниже российских, так как разница в расстоянии является ощутимой. Спустя несколько дней после визита в Грецию иранского президента, 28 марта 2002 г., BOTAŞ и DEPA подписали в Анкаре меморандум о строительстве газопровода, связывающего турецкую территорию с греческой. В тот же день в турецкой столице министр развития Греции Акис Цохадзопулос и министр энергетики и природных ресурсов Турции Зеки Чакан сделали совместное заявление о поддержке строительства этого газопровода. Протяженность газопровода Карачабей – Комотины составит 285 километров. По турецкой территории пройдет 200 км газопровода – по направлению Карачабей – Ипсала, по греческой 85 км – по направлению Ипсала – Комотины на северо-востоке Греции, недалеко от порта Александропулос. Стоимость этого газопровода, завершение строительства которого планируется к 2006 г., оценивается в 300 млн. долл. В феврале 2003 г. в Салониках по этому проекту министром энергетики и природных ресурсов Турции Хильми Гюлером и министром развития Греции Акисом Цохадзопулосом было подписано межправительственное соглашение. Стороны отмечали, что подготовка строительства участка турецко-греческого газопровода, осуществляемая греческой DEPA и турецкой энергокомпанией BOTAŞ идет весьма быстро.

И, наконец, 23 декабря 2003 г. министр энергетики Турции Хильми Гюлер и министр развития Греции А.Цохадзопулос, а также представители государственных компаний BOTAŞ и DEPA подписали соглашение о строительстве газопровода. Как заявил на церемонии подписания Х.Гюлер, Турция, покупая газ у стран Каспия и продавая его Греции, соединит Европу с Азией. Турецкий министр отметил также, что транспортировкой энергетических ресурсов региона, особенно азербайджанского газа, в Италию и Юго-Восточную Европу через территорию Греции будет создано региональное энергетическое кольцо. Газопровод Карачабей – Комотины предполагается завершить

в 2006 г. Вначале Турция будет поставлять в Грецию ежегодно 750 млн. кубометров, в будущем этот показатель может быть увеличен до 3 млрд. кубометров в год. Кроме того, Турция планирует экспортировать (точнее, реэкспортировать) через Грецию в Европу около 8 млрд. кубометров год. Греческий министр, отметив, что газопровод принесет странам значительные политические и экономические выгоды, заявил также, что стороны рассматривают вариант транспортировки в Европу египетского газа (через территорию Турции и Греции). По словам Х.Гюлера, стоимость газопровода Карачабей – Комотины составит 80 млн. долларов США, в то время как Европа гарантировала покупку 100 млрд. кубометров газа, что принесет доход в 1–1,5 млрд. долларов²⁵⁶. Подписание этого соглашения поддержали и Соединенные Штаты Америки. Пресс-секретарь госдепартамента США Ричард Баучер поздравил Турцию и Грецию с подписанием этого важного соглашения, отметив, что этот газопровод станет важным звеном энергетического коридора Восток – Запад²⁵⁷.

Реализация этого проекта означает превращение Турции в важнейший транспортно-коммуникационный участок на пути энергоресурсов Каспия и Среднего Востока в ЕС и, по-видимому, подстегнет Грецию не ограничиваться иранским газом. Подтверждением этому стало посещение спустя 3 недели после визита в Анкару министром развития Греции Акисом Цохадопулосом азербайджанской столицы, где он провел переговоры с министром энергетики Азербайджана Меджидом Керимовым. По словам греческого министра, во время визита речь шла о весьма выгодном проекте транспортировки азербайджанского газа в Европу через территорию Турции. По мнению греческого министра, «азербайджанский газ значительно дешевле российского». Вопросы конкретной реализации проекта обсуждали руководители Азербайджанской нефтяной компании SOCAR (State Oil Company of Azerbaijan Republic) и DEPA. Примечательно, что особое внимание было уделено вопросу безопасности проектируемого газопровода²⁵⁸, который должен пройти через территорию Турецкого Курдистана. Единственный вопрос состоит в том, смогут ли Турция и Греция выдержать до конца процесс сближения, во многом зависящий от политического урегулирования эгейской и кипрской проблем. Если этот на сегодня еще маловероятный проект будет осуществлен, территория Турции (и Турецкого

Курдистана) станет важнейшим транзитным участком на пути транспортировки иранского и каспийского газа в Европу. Как заявил после подписания соглашения по строительству турецко-греческого газопровода министр энергетики Турции Зеки Чакан, этот газопровод призван стать инструментом нормализации отношений двух стран в экономическом сотрудничестве²⁵⁹. Иран же в свою очередь, как сообщило 2 сентября 2002 г. агентство «Rusenergy», планирует также поставки газа в Болгарию. Перспективы экспорта природного газа в эту балканскую страну обсуждали 30 августа 2002 г. заместитель премьер-министра Болгарии Костадин Паскалев и министр жилищного строительства и городского развития Ирана Али Абдольали-заде.

Примечательно, что Иран пытается вывести свой газ на европейский рынок и через страны Закавказья. Как заявил в марте 2004 г. министр энергетики Армении Армен Мовсесян, газопровод Иран – Армения, строительство которого планируется закончить в начале 2005 г., будет проложен через территорию Грузии, далее по дну Черного моря на Украину, а затем в Западную Европу. Таким образом, Иран предполагает продавать свой и туркменский газ странам Евросоюза в обход России и Турции. Идея газопровода Иран – Армения возникла в 1994 г., когда газопровод через Грузию, по которому Армения получала газ из России, часто выводился из строя. В 1995 г. Иран и Армения подписали соглашение о строительстве газопровода²⁶⁰. В 2003 г. иранские официальные представители провели ряд переговоров с украинскими властями об экспорте иранского газа в Европу через Украину. Однако этот проект так и не реализован.

Хотя строительство новых газопроводов сопряжено с большими трудностями, совершенно очевидно, что балканские страны взяли стратегический курс в этом направлении. В ближайшие годы ими будет вестись целенаправленная работа для реализации проектов импорта иранского газа и дальнейшего реэкспорта в страны ЕС. С этой точки зрения интересы России, для которой экспорт газа имеет весьма важное значение, тактически совпадают с усилиями США, направленными на изоляцию Ирана.

Однако похоже, Турция, заключавшая газовые контракты «оптом» со всеми соседями, мечтавшая о том, чтобы стать важнейшим энергетическим коридором на пути транспортировки энергоресурсов к мировым рынкам, поняла нереальность реализации всех этих контрактов. По-видимому, турецкие вла-

сти стали жертвой собственной пропаганды. Потребности хотя и быстро растущего и весьма перспективного, но все же ограниченного рынка оказались значительно завышенными. Поэтому над турками нависла угроза срыва реализации не только пока не реализованных, но и уже действующих проектов. По-видимому, в немалой степени именно этим фактором объясняется прекращение 24 июня 2002 г. Турцией импорта иранского газа под предлогом несоответствия качества поставляемого газа указанному в договоре. Иранская сторона сразу же заявила о своем несогласии и пригрозила Турции штрафом. Однако после визита в Тегеран министра энергетики и природных ресурсов Турции Зеки Чакана стороны договорились возобновить поставки иранского газа в Турецкую Республику. Как заявил турецкий министр, турецкая BOTAŞ и Иранская национальная газовая компания подписали новое соглашение, по которому была несколько снижена цена импортируемого Турцией газа²⁶¹. Как писала иранская пресса, цена кубометра газа была снижена с 0,08 долл. США до 0,04 долларов США²⁶², хотя специально стороны не говорят о ценах на газ. Как заявлял президент Иранской национальной газовой компании Мухаммед Мелаки, цена иранского газа, экспортируемого в Турцию, является «секретом». При этом, по словам М.Мелаки, цена газа не является постоянной и зависит от сезона, цен на другие энергопродукты и нефть. В частности, при повышении мировых цен на нефть повышается цена и на иранский газ²⁶³. Турция сумела также договориться с Ираном и об уменьшении объемов поставок газа. В сторону снижения объемов поставок газа в Турцию в 2002 г. был пересмотрен и «Голубой поток». Турция использует альтернативные источники энергоресурсов для оказания давления на поставщиков с целью снижения стоимости газа, и это прекрасно понимают и в Москве и в Тегеране, являющихся основными конкурентами в борьбе за турецкий газовый рынок. Как заявлял заместитель министра нефти Ирана Хади Неджед Хосейниан, «Анкара пытается спекулировать на нескоординированности действий между Россией и Ираном в газовой политике»²⁶⁴.

Примечательно, что в начале августа 2000 г., т.е. когда работы по реализации «Голубого потока» подходили к концу, замминистра нефти Ирана и глава Иранской национальной газовой компании Хамдулла Мухаммаднежад заявлял, что иранский проект поставки газа в Турцию более выгоден и эффекти-

вен для Турции по сравнению с «Голубым потоком» и поэтому Иран не позволит Турции спекулировать по этому вопросу²⁶⁵.

В конце 2003 г. Турция опять начала настаивать на снижении Ираном цены на газ, а 2 марта 2004 г. министр энергетики Турции Хильми Гюлер заявил, что иранские власти в целом согласились снизить цену на газ. При этом турецкая сторона необходимость снижения цены на иранский газ мотивировала тем, что Россия («Газпром») снизила цену на свой газ²⁶⁶.

Однако постоянные требования Турции к Ирану снизить цену газа привели к обращению сторон в международный арбитраж. Турецкая компания «Боташ» требовала у Иранской национальной газовой компании регулярно пересматривать цены на газ. Более того, «Боташ» настаивает на пересмотре одного из краеугольных пунктов газового контракта с Ираном – «бери или плати» (take-or-pay). Ранее заместитель министра нефти Ирана Мохаммад Малаки заявлял, что в соглашении о поставках иранского природного газа в Турцию предусмотрена фиксированная цена, которая до конца 2004 г. не подлежит пересмотру. А исполнительный директор Национальной иранской компании по экспорту газа Руходдин Джавади сообщил, что Тегеран отклонил требования Анкары снизить цены на природный газ, поступающий из Ирана в Турцию. «Требования турецкой стороны по снижению цены являются нарушением положений контракта, подписанного два года назад», – отметил он. В 2003 г. Иран поставил в Турцию 3,5 млрд. куб. м газа²⁶⁷.

В середине 90-х годов Турцией и Ираком рассматривался проект транспортировки киркукского газа в Юго-Восточную Анатолию с возможной последующей его продажей в Европе. 26 декабря 1996 г. в Анкаре между Турцией и Ираком было подписано соглашение о ежегодной покупке Турцией 10 млрд. куб. м газа, добываемого в Киркуке, и строительстве для этого 1380-километрового газопровода. Планировалось, что по турецкой территории этот газопровод пройдет через Силопи, Мардин, Урфу, Газиантеп и присоединится к газопроводу Газиантеп – Мерсин чуть севернее Дортийола, т.е. почти параллельно нефтепроводу Киркук – Юмурталык. Однако этот проект целиком зависит от ситуации в Ираке и существования экономических санкций в отношении этой страны. Кроме того, о понимании Анкарой нереальности осуществления в ближайшем будущем этого проекта свидетельствует его отсутствие во вступившем в действие 2 мая 2001 г. турецком законе о рынке природного газа.

12 марта 2001 г. турецкая BOTAŞ и азербайджанская SOCAR подписали контракт о транспортировке природного газа с месторождения Шахдениз по территории Грузии в Турцию (через Ардаган и Эрзурум). В тот же день министром энергетики и природных ресурсов Турции и вице-премьером Азербайджана было подписано межправительственное соглашение по этому проекту. Это соглашение было ратифицировано парламентами Республики Грузия 19 декабря 2001 г., Турецкой Республики 28 декабря 2001 г. и Азербайджанской Республики 26 октября 2002 г. Согласно подписанному соглашению, поставки газа должны начаться в 2004–2005 гг. с 2 млрд. куб. м и достигнут пика в 2007 г. (6,6 млрд. куб. м). Общий срок контракта должен составить 15 лет. Предполагается, что Турция получит азербайджанский газ на своей границе с Грузией, который далее по газопроводу будет направляться в Эрзурум, соединяясь с Восточно-Анатолийской газопроводной сетью. Эрзурум рассматривается в качестве «газопроводного окна» для импорта голубого топлива из Азербайджана, Каспия и Ирана. В последние годы к Эрзуруму был проведен газопровод диаметром 48-дюймов от Догубаязита на иранской границе (стоимостью 172 млн. долл.), где в настоящее время строится крупная компрессорная станция. Из Эрзурума был проведен газопровод в широтном направлении к Имранлы в районе Сиваса по северной обочине Турецкого Курдистана (длина 307 км, диаметр 48 дюймов, стоимость 154 млн. долл.)²⁶⁸.

Кроме того, Турция рассматривает возможность импорта сирийского газа. Как сообщила турецкая газета «*Hurriyet*», обсуждается проект строительства совместной сирийско-турецкой газовой станции в Камышлы для поставок сирийского газа в Газиантеп²⁶⁹, переживающий стремительную индустриализацию.

Анализируя размещение транссеверокурдистанских газопроводов, можно отметить следующую особенность: центральная часть этого курдского региона, т.е. самая его курдская часть, остается вне газопроводной системы. Газопровод из Ирана и проектируемые газопроводы из Азербайджана и Туркменистана проходят по обочине Турецкого Курдистана, на севере через Эрзурум и Эрзинджан до Сиваса и далее перпендикулярно идут на юг через провинции Малатья, Караманмараш и Газиантеп. Этот регион, как известно, являясь самой развитой частью этногеографического Турецкого Курдистана, имеет значительное число турецкого (некурдского) населения, в отличие

от горного юго-востока Турецкого Курдистана глубоко интегрирован с западными регионами Турции и почти не ощущает повстанческого потенциала. Как уже отмечалось, посредством грандиозных водохозяйственных проектов и ускоренной индустриализации (на фоне продолжающейся промышленной неразвитости остальных районов) турецкие власти планируют «оторвать» этот регион от Курдистана, комплексно и окончательно ассимилировав его в турецкое геопространство. Даже при реализации на сегодня почти нереального проекта по поставке иракского газа голубое топливо получают лишь Мардин, Урфа и Газиантеп. Таким образом, с северо-востока, севера, запада (и юга при условии осуществления иракского проекта) по обочине Турецкого Курдистана проходят газопроводы, в то время как основная часть его территории окажется вне газовых поставок, т.е. и население и местная промышленность будут лишены дешевого топлива. Учитывая также предстоящее прохождение трубопровода Баку – Тбилиси – Джейхан по северной обочине, а действующего нефтепровода Киркук – Юмурталик – по южной обочине Турецкого Курдистана наряду с доставкой северокурдистанской нефти на запад, можно сделать вывод о геостратегической и геоэкономической колониальной эксплуатации пространственных и природных ресурсов этногеографического Курдистана.

Газопроводная сеть Турции



Источник: www.botas.gov.tr

4.6. Линии электропередач на территории Курдистана

Важным видом транспорта на территории этногеографического Курдистана являются линии электропередач. В настоящее время многие страны Ближнего и Среднего Востока испытывают нехватку электроэнергии, которая становится важным экспортным товаром.

Наиболее быстрорастущим электроэнергетическим рынком региона является Турция. В 1998 году установленная мощность турецких электростанций составляла 22,6 тыс. МВт, в 2010 г. предположительно составит – 65 тыс. МВт, а в 2020 г. – 109 тыс. МВт. Ежегодно Турции для удовлетворения роста потребностей промышленности и населения необходимо вводить 2,5–3 тыс. МВт мощности. До 2010 г. инвестиции в производство и транспортировку электроэнергии в Турции должны составить 72 млрд. долларов США. Министерство энергетики и природных ресурсов Турции планирует соорудить к 2010 г. 33 электростанции, работающие на лигните, 27 – на газе, 12 – на угле, 113 – на воде и 2 АЭС. В настоящее время мощности электростанций, работающих на газе, составляют менее 20%, а к 2010 г. составят почти треть, в будущем же этот показатель предполагается довести до половины. Рост генерации является приоритетной задачей развития турецкой промышленности и экономики. При этом серьезное внимание уделяется и использованию энергии ветра, богатый потенциал которого имеют Мраморноморский, Эгейский и Юго-Восточноанатолийский регионы. Последний наряду со Средиземноморским регионом обладает также большим потенциалом солнечной энергии.

Турецкий Курдистан владеет масштабным геотермальным потенциалом. Особенно велик он в Агри, Битлисе, Диярбакыре, Ване. В настоящее время в плане использования проводятся работы в провинциях Бингель и Диярбакыр. В Битлисе, к северу от озера Ван, имеется потухший вулкан, горячие источники. В 1987–88 гг. ТРАО вместе с совместным предприятием, созданным с компанией Unocal, пробурило 5 скважин (Nemrut 3,4,5, 7,8) глубиной 527–1465 м. Температура скважин держится на уровне 250 градусов по Цельсию. В районе Эрзинджана (Илиджан) температура геотермальных источников – около 40° по Цельсию. В 1985 г. здесь была пробурена скважина E-1 на 601 м, температура 30–40°С, в 1988 г. ТРАО прорыло две

скважины (Эрзинджан 1 и 2) на 799–801 м. В районе есть теплые источники температурой 30 градусов по Цельсию и минеральные источники, используемые для бальнеологии. Геотермальные источники имеются и в Эрзуруме (Думлу), температурой 37°C, а также в районе Пасинлера (38–80°C), где в 1985 г. была пробурена скважина глубиной 605 м, в Ване (в районе Зилан), в 15 км к северу от городка Эрджиш, температурой 20–220°C. В 1988 г. на этой территории было пробурено 2 скважины.

Геотермальный потенциал имеется и в Иранском Курдистане – в районах Урмии, Маку и Хоя.

Однако несмотря на значительный рост генерации, в т.ч. и в связи с реализацией Проекта Юго-Восточной Анатолии, Турция уже испытывает дефицит электроэнергии, который будет лишь увеличиваться. Так, по некоторым оценкам, в 2020 г. собственное производство электроэнергии в Турции составит лишь четверть от необходимого ей объема потребления. Поэтому уже в настоящее время Турция становится импортером электроэнергии. Так, с 1994 г. Турция импортирует электроэнергию из Болгарии, время от времени закупает электроэнергию от РАО «ЕЭС России». Последнее именно с прицелом на выход на турецкий рынок скупило значительную часть грузинских электросетей.

В настоящее время ЛЭП Турции связаны с ЛЭП всех соседей: с Азербайджаном (34,5 и 154 кВ, Арменией (220 кВ), Болгарией (400 кВ), Грузией (220 кВ), Сирией (66 кВ), Ираком (400 кВ) и Ираном (154 кВ). Кроме того, в ближайшее время Турция планирует строительство дополнительных ЛЭП с Грецией, Ираном, Ираком и Сирией по 400 кВ. Следует отметить, что ЛЭП напряжением 400 кВ из Ирана в Турцию на иранской территории уже построена, и в настоящее время завершаются работы на территории Турции.

С Ираном у Турции имеется соглашение о поставке электроэнергии из Хоя в Ван. Сейчас Иран экспортирует в Турцию около 40 МВт (всего Иран в соседние страны – Турцию, Азербайджан, Туркменистан и Армению, а также Сирию и Пакистан экспортирует ежегодно около 200 МВт, зарабатывая 30–35 млн. долл. США. К 2020 г. Иран планирует довести экспорт электроэнергии до 3000 МВт или до 20 млрд. кВт-ч).

Кроме того, территория Ирана (и, соответственно, Иранского Курдистана) в скором времени станет транзитной для экспорта электроэнергии из Туркменистана в Турцию. В начале ноября

2003 г. президент Туркменистана Сапармурад Ниязов заявил, что его страна намерена поставлять в Турцию электроэнергию. По его словам, Туркмения уже подписала соглашения с Турцией, Ираном и Афганистаном и в ближайшем будущем будет экспортировать электроэнергию в эти страны²⁷⁰. Контракт Туркмении с турецкой компанией TETAS был подписан еще 12 мая 1999 г. В настоящее время планируется заключение дополнительного соглашения на поставку 300 млн. кВт-ч по цене 3,45 цента США за 1 кВт-ч на границе энергосистем Ирана и Турции. В связи с транзитом экспортируемой Туркменистаном электроэнергии в Турцию через Иран, Туркменистан уже заключил дополнительное соглашение о транзите 300 млн. кВт-ч с иранской компанией по производству и транспортировке электроэнергии «Таванир» и уже упоминаемой турецкой TETAS (базовое трехстороннее соглашение было подписано 8 декабря 1999 г.). Цена за транзит 1 кВт-ч составит 0,65 цента США и будет оплачиваться за счет средств, поступающих от экспорта электрической энергии в Турцию²⁷¹. Таким образом, общая сумма контракта составляет 10,35 млн. долл. США, и Иран за транзит получит 1,95 млн. долл. Из города Хой (иранская провинция Зап. Азербайджан) в Турцию предполагается построить ЛЭП напряжением 400 кВ. В настоящее время Иран экспортирует в Турцию 40 МВт электроэнергии по ЛЭП Базарган – Догубаязет.

В сентябре 2003 г. министр энергетики Турции Хильми Гюлер заявил, что его страна будет экспортировать электроэнергию в Ирак. Для этого в Юго-Восточной Анатолии построены мобильные генераторы. Вначале предполагается поставлять 75 МВт, позже – 200 МВт, 4,8 млн. кВт-ч в день²⁷².

Турция планирует сооружение следующих новых ЛЭП 400 кВ с зарубежными странами: Хамитабад – Салоники (Греция), Каракая – Хой (Иран), Джебзире – Кесек (Ирак) и Биреджик – Халеб (Сирия). Последние три являются внутрикурдистанскими ЛЭП. Кроме того, строятся уже две другие ЛЭП с Сирией и Ираком.

5 декабря 2001 г. выходящая в Лондоне арабская газета «Аз-Заман» сообщила, что РегПК в Эрбиле подписало с Ираном соглашение об импорте электроэнергии. Технические работники иранской компании уже начали соединять городок Соран в Иракском Курдистане с электростанцией в городке Хане в Иранском Курдистане. Будет поставляться 70 МВт²⁷³.

В декабре 1987 г. после завершения строительства первой ЛЭП в Турцию для поставок 400 млн. кВт-ч Ирак стал первой на

Ближнем и Среднем Востоке страной, экспортирующей электроэнергию. Предполагалось, что от экспорта электроэнергии Ирак будет получать ежегодно 15 млн. долл. Долгосрочные планы предполагали экспорт 3 млрд. кВт-ч в Турцию и также экспорт электроэнергии в Кувейт. Следует отметить, что в 1970–80-е годы выработка электроэнергии и ее потребление росло весьма быстрыми темпами. Так, с 1968 по 1988 г. потребление электроэнергии в Ираке увеличилось в 14 раз, а в конце 80-х гг. предполагалось, что оно будет удваиваться каждые 4–5 лет. Были электрофицированы 7 тыс. сел. Во время ирано-иракской войны в 1980 г. некоторая часть электрогенерации (в основном объекты, расположенные близ границы с Ираном) была разрушена. Однако в 1983 г. производство и потребление электроэнергии в Ираке достигло довоенного уровня (1979 г.), соответственно 15,6 млрд. кВт-ч и 11,7 млрд. кВт-ч. Тогда предполагалось, что в 1986 г. мощность электростанций Ирака составит 6 тыс. МВт. Ирак планировал также выработку атомной энергии. Однако в июне 1981 г. Израиль разбомбил реактор в Озираке, который там строился. Тем не менее в 1988 г. некоторые фирмы Франции, Италии и СССР проводили исследования о возможности восстановления реактора. Финансировать работы обещала Саудовская Аравия, а поставлять уран собирались Бразилия и Португалия.

Во время войны в Персидском заливе была разрушена почти вся электроэнергетика Ирака. Если по состоянию на декабрь 1990 г. генерирующие мощности Ирака составляли 9 тыс. МВт, то к марту 1991 г. – 340 МВт. Было разрушено подавляющее число иракских электростанций (всего их насчитывалось 20). Почти полностью была разрушена система электропередач. Однако к началу 1991 г. иракские власти заявляли о восстановлении 85% мощностей, в т.ч. электростанций в Байджи (1320 МВт) и в Мосуле, а также ГЭС на Мосульской плотине. Тем не менее в 1998 г. мощность иракских электростанций составляла лишь 4 тыс. МВт.

В конце августа 2003 г. было объявлено, что Иран из двух пограничных городов Мехран и Дехлоран (провинция Илам) будет экспортировать электроэнергию в Ирак – в иракские провинции Вассет и Мейсан, для чего сооружены ЛЭП²⁷⁴.

А в апреле 2004 г. радио ПСК объявило, что с июня электроэнергию из Ирана будут получать и некоторые районы Иракского Курдистана. К иранской электросети будут присоединены Калар, Дербендихан и Гармиан²⁷⁵.

Между тем, как заявлял заместитель министра энергетики Ирана Мохаммед Ахмадиян, электроэнергия в Ирак будет поставляться лишь с конца лета 2004 г. Однако заместитель директора компании «Таванир» Масуд Ходжат выразил сомнение, что к назначенному сроку будут готовы линии электропередач с территории Ирана до Ханекина²⁷⁶, где, видимо, должен быть распределительный центр импортируемой Ираком иранской электроэнергии.

С 2004 г. Иран начал поставлять в Ирак ежедневно 45 МВт электроэнергии. Предполагается, что в 2005 г. количество экспортируемой Ираном в Ирак электроэнергии вырастет до 90–145 МВт, а чуть позже – до 400 МВт. Ирак по состоянию на весну 2005 г. производит около 4,2 тыс. МВт электроэнергии, а потребности страны составляют 6,2 тыс. МВт. В связи с этим Ирак импортирует электроэнергию из Ирана и Турции.

В настоящее время Турцией, Сирией, Ираком, Ливаном, Египтом и Иорданией ведутся переговоры о создании энергетической системы стран ближневосточного региона. К формируемой сети планирует присоединиться и Иран. Турция, в свою очередь, предполагает присоединиться также к европейской энергосистеме, связав, таким образом, ее с формируемой ближневосточной энергосистемой.

¹ Под абсолютным пространством понимается «пустоеместилище материальных объектов». (Могилевкин И.М. *Метастратегия*, М., 1997, с. 5.).

² Могилевкин И. *Мировой транспорт: новые горизонты и новые проблемы*. // *Мировая экономика и международные отношения*, 2000, № 9, с. 29.

³ Марко Поло. *Путешествие*. – Л., 1940, с. 17–21.

⁴ Фурсов А. И. *Срединность Срединной Азии: об историческом месте Центральной Азии в региональной системе мира* // *Афро-Азиатский мир: региональные исторические системы и капитализм: Пробл.-темат. сб.* / РАН. ИНИОН. – М., 1999, с. 19.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

⁷ Исхаков Г. М. *К вопросу о «Шелковом пути»* // *Материалы научно-практической конференции «Шелковый путь и Казахстан»*. Алматы, 2–3 сентября 1998 г. – Алматы, 1999, с. 88.

⁸ Петров А. М. *Великий шелковый путь (о самом простом, но мало известном)*. – М., 1995, с. 46.

⁹ Корсун Н.Г. Турция. Курс лекций по военной географии, читанных в Военной академии РККА. – М., 1923.

¹⁰ Аверьянов П. Краткий военный обзор Азиатской Турции, с. 18.

¹¹ Шерешевский. Материалы по дорожному строительству Ирана. Декабрь 1936. Н. И. И. Н. К. П. (Научно-исследовательский институт по изучению национальных и колониальных проблем). // РГАСПИ, фонд 532, опись 4, дело 352, л. 1а.

¹² Там же, л. 2.

¹³ Там же, л. 3.

¹⁴ Там же, л. 4.

¹⁵ Kashani-Sabet F. Frontier fictions. Shaping the Iranian nation, 1804–1946. – Princeton, Princeton University Press, 1999, с. 211.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Шерешевский. Материалы по дорожному строительству Ирана. Декабрь 1936. Н. И. И. Н. К. П. (Научно-исследовательский институт по изучению национальных и колониальных проблем). // РГАСПИ, фонд 532, опись 4, дело 352, л. 4.

¹⁹ Там же, л. 5.

²⁰ Там же, л. 9.

²¹ Там же, л. 10.

²² Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки). / Всесоюзная торговая палата. Под. ред. В.Петрина (Иран), проф. И.М. Рейснера (Афганистан) и проф. П.М. Фесенка (Синьцзян). – М., 1936, с. 36.

²³ Путь через всю Турцию и далее Базарган – Маранд – Тавриз – Тегеран – Боджнурд – Мешхед – Кал-Кале (на ирано-афганской границе) в настоящее время является важной международной транспортной магистралью. Ранее это была стратегическая дорога военного блока СЕНТО – А-1.

²⁴ Ганс Деваль. Связь Персии с мировой экономикой. – Гамбург, 1933. Сокращенный перевод. // РГАСПИ, ф. 532, оп. 4, д. 354, л. 28–29.

²⁵ Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки), с. 118.

²⁶ Шерешевский. Материалы... л. 12.

²⁷ ЗСФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник. / Закавказская федеративная палата внешней торговли и Азербайджанская торговая палата. – Тифлис, 1931–1932, с. 261, 519.

²⁸ Там же, с. 108.

²⁹ Там же, с. 111.

³⁰ Там же, с. 114.

³¹ Там же, с. 15.

³² *Шерешевский*. Материалы... л. 14.

³³ Там же, л. 87.

³⁴ *Ганс Деваль*. Связь Персии с мировой экономикой, л. 30.

³⁵ *Майзель С.* Структура внешней торговли Ирана в свете хозяйственных ресурсов и потребностей (стенограмма доклада на технике при Торгпредстве 23.01.1935 г.). // *РГАСПИ*, ф. 352, оп. 4, д. 356, л. 4 об.

³⁶ Там же.

³⁷ *Былова А.* Пути сообщения Ирана. 1935. НИИ НКП. // *РГАСПИ*, ф. 532, оп. 4, д. 353, л. 10–11.

³⁸ *Шерешевский*. Материалы... л. 16.

³⁹ *Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки)*, с. 127.

⁴⁰ *Шерешевский*. Материалы... л. 17.

⁴¹ *Былова А.* Пути сообщения Ирана, л. 10.

Примечательно, что далее в продолжении этого процитированного абзаца было напечатано, но зачеркнуто следующее: «Кроме внешнеторговых задач, Ревандузская дорога имеет также и стратегическое значение для английского империализма, как путь нападения через Ирак на СССР. Поэтому это направление усиленно поддерживалось Англией».

⁴² *Конъюнктурный обзор Торгпредства СССР в Персии за II полугодие 1932 г.* 1933. // *РГАСПИ*, ф. 532, оп. 4, д. 355, л. 17.

⁴³ *Конъюнктурный обзор*... л. 17.

⁴⁴ *Конъюнктурный обзор*... л. 18.

⁴⁵ *Былова А.* Пути сообщения Ирана, л. 10.

⁴⁶ *Шерешевский*. Материалы... л. 17.

⁴⁷ *Конъюнктурный обзор*... л. 18.

⁴⁸ *Былова А.* Пути сообщения Ирана, л. 9.

⁴⁹ *Былова А.* Пути сообщения Ирана, л. 10.

Примечательно, что далее в продолжении этого процитированного абзаца было напечатано, но зачеркнуто следующее: «Английский империализм рассматривает эту дорогу, как «средство ослабления» экономических связей между СССР и Ираном».

⁵⁰ *Хэлфорд Джордж Макиндер*. Географическая ось истории. // *Элементы*, 1996, № 7, с. 29.

⁵¹ Эта организация является преемником созданной Экономической и социальной комиссией ООН в 1974 г. Экономической комиссии по Азии и дальнему Востоку и включает регион от Ирана и до Тихого океана.

⁵² *Modern Silk road – Gaziantep-Sanlıurfa motorway to link GAP to harbours and free zones with TAG.* // *Anadolu Agency*, May 27, 1998.

⁵³ *Eastern Anatolia Project Master Plan. Current situation and analysis. Sector transportation and communication. Prepared by consortium: Ataturk University, Firat University, İnönü University, Kafkas University, Yüzüncüil University.* 2000. // Т. R. Prime Ministry. State Planning Organization Undersecretariat, с. 242.

⁵⁴ Там же.

⁵⁵ Там же, с. 247–248.

⁵⁶ Там же, с. 248.

⁵⁷ Мост и контрольно-пропускной пункт Алиджан через реку Аракс, связывающий Игдыр с Октемберянским районом Армении, были построены в 1979 г. к московской олимпиаде 1980 г. По этой дороге на олимпийские игры должны были приехать делегации Турции и других стран Ближнего и Среднего Востока. Этот мост был задействован лишь несколько дней. После отказа США участвовать в московской олимпиаде Турция также отказалась приехать в Москву, и мост Алиджан был закрыт.

⁵⁸ *Turkey.* – Ankara, 1980, с. 6.

⁵⁹ *Международный аэропорт Керманишах является основным аэропортом на западе Ирана.* // www.iran.ru, 13.10.2004.

⁶⁰ Там же, с. 266.

⁶¹ Там же, с. 269.

⁶² *Tehran-Sanandaj Air Route inaugurated.* // *Tehran Times*, 24.11.1998.

⁶³ *Milliyet*, 7.04.2002; *The Kurdistan Observer*, 12.04.2002.

⁶⁴ *Rêya Düsseldorf e Qamişloyk serê salê vedibe.* (В начале года откроется путь Дюссельдорф-Камышлы.) // www.amude.com, 17.11.2002 (курд. яз.).

⁶⁵ *Saadet Oruc.* Turkish General in northern Iraq to meet Barzani, Talabani. Since the flights between Germany and Urumiyah have started, the Habour border gate lost its importance as a transit gate between the world and the Kurdish-held province of northern Iraq, well-placed sources said. // *TDN*, 18.05.2002.

⁶⁶ *Hurriyet*, 04.04.1996.

⁶⁷ Хавлер – курдское название Эрбиля. Полностью название закона – *Hawler Civil Airport Law*.

⁶⁸ *By Jeremy Lovell.* First Commercial Flight Brings Joy to Iraqi Kurds. // *Arbil (Southern Kurdistan)*, 07.12.2003 – (*Reuters*).

⁶⁹ *Rêya Kurdistanê ji balafiran re vebû.* (Открылся воздушный путь Курдистана.) // *KK-Nûçe*, 08.12.2003 (курд. яз.).

⁷⁰ www.hawlerairport.net

⁷¹ Хаб – стыковочный транспортно-грузовой узел. От англ. слова hub – «ступица». Спицы колеса, сходящиеся в ступице, напоминают стекающие в хаб грузопотоки. Как правило, хабы создаются на базе аэропортов.

⁷² *Îhaleya balařirxaneyê Bakrecoyê giha řirketeka tirkan.* (Контракт аэропорта Бакраджо дали туркам.) // *KK-Nûçe*, 07.12.2003 (курд. яз.).

⁷³ *AGS wins Sulaimaniya Airport contract.* // *TDN*, 16 March 2004.

⁷⁴ *Seb Walker.* Kurds Seek Economic Lift-Off with New Airport. // *Reuters*, 02.06.2004.

⁷⁵ *First international all-commercial flight to Kirkuk!* // *KBC Newsletter*, 1 December 2003. Volume 1, Issue 6, www.kirkuk-business-center.org

⁷⁶ Эрбильский аэропорт пока не сертифицирован и получил от ИСАА разрешение на полеты пассажирских судов среднего размера.

⁷⁷ *Balařirxaneyê Hewlêrê dest bi karê kir.* // *KK-Nûçe*, 29.04.2005. (курд. яз.)

Balařirxaneyê a nêvdewletî Hewlêrê dest bi karê xwe kir. // *Peyamner*, 30.04.2005.

<http://www.peyamner.com/article.php?id=7455&lang=latin>. (курд. яз.).

Seb Walker. Now it really is open – commercial flights from Hawler airport. // *Hawler Globe*, 01.05.2005.

⁷⁸ *European Passenger Planes Using Kurdistan's Airspace in International Flights* // *Tehran Times*, 18.06.2002.

⁷⁹ Строительство этого аэропорта было начато в 1993 г., стоимость проекта составила более 40 млрд. риалов (5 млн. долл.). Площадь территории аэропорта составляет 500 га, длина взлетно-посадочной полосы (ВПП) – 2 850 м, ширина ВПП – 45 м, высота вышки управления движением – 41 м. Площадь служебных помещений аэровокзала составляет 3 700 кв. м.

Аэропорт имеет современное навигационное оборудование и может принимать самолеты типа Боинг-737, Ту-154 и Фоккер-100. (*Новый иранский аэропорт Хой.* // www.iran.ru, 17.02.2004.

⁸⁰ *Eastern Anatolia Project Master Plan.* Current situation and analysis. Sector transportation and communication. Prepared by consortium: Ataturk University, Firat University, İnönü University, Kafkas University, Yüzüncüil University. 2000. // Т. R. Prime Ministry. State Planning Organization Undersecretariat, с. 238.

⁸¹ Там же.

⁸² Там же.

⁸³ Там же, с. 239.

⁸⁴ Железная дорога Тавриз – Рази вместе с железной дорогой Тавриз – Джульфа (146,5 км), соединяющей иранские железные дороги с закавказскими, относится к Азербайджанской железной дороге Ирана.

⁸⁵ *Michael Rubin. Iranian Carrots And Sticks I Iraqi Kurdistan? // Iraq report, June 7, 2002.*

⁸⁶ *Li Kurdistanê yekemîn otoban. // Peyama Kurd, Hejmar 20, 21.01.2005.*

⁸⁷ *Mustafa Kaya. Soldiers cast shadow over Sezer. // Kurdish Observer, 01.06.2001.*

⁸⁸ *Border trade to resume with northern Iraq. // TDN, 11 May 2000.*

⁸⁹ *Border Gates in Eastern Anatolia contribute to regional economy. // TDN, 31 December 2001.*

⁹⁰ *Government targets to enact local administration bill before summer. // TDN, 23 April 2002.*

⁹¹ *Deriyê Bazîdê nûvekirî vebû. (Открылись новые ворота Баязида.) // Kerkuk Kurdistanê, 31.5.2003 (курд. яз.).*

⁹² *Turkey renovates border gate with Iran amid US tension. // TDN, 31.05.2003.*

⁹³ Там же.

⁹⁴ *За семь месяцев через иранские таможи прошло 5,5 млн. пассажиров. // www.iran.ru, 15.11.2004.*

⁹⁵ Турецкие власти запрещают использование слова “Newroz”, так как подобное написание возможно лишь по-курдски. В турецком языке буква “w”, как известно, отсутствует.

⁹⁶ *Saadet Oruc. Newroz passes without incident. // TDN, 28 March 1997.*

⁹⁷ *Mustafa Kaya. Soldiers cast shadow over Sezer. // Kurdish Observer, 01 June 2001.*

⁹⁸ *Cumhuriyet, 27.07.1995.*

⁹⁹ *Hurriyet, 01.08.1995; Milliyet, 01.08.1995.*

¹⁰⁰ *Hurriyet, 03.08.1995.*

¹⁰¹ *Border Gates in Eastern Anatolia contribute to regional economy. // TDN, 31 December 2001.*

¹⁰² Примечательно, что согласно одной из версий о происхождении названия города Карс, оно происходит от грузинского «карис калаки» – «город ворот» (Бартольд В.В. Работы по исторической географии. Перепечатка с издания 1965 г. – М., 2002, с. 448–449).

¹⁰³ Турецкие власти планируют продление железнодорожной магистрали Карс – Тбилиси до Средиземноморья. Как заявляли в начале мая 1998 г. чиновники министерства транспорта и коммуни-

каций Турции, от Карса указанная железная дорога будет проведена через Эрзинджан, Эрзурум и Гюмюшхане к Трабзону (*Expansion of the Kars – Tbilisi railway project – Railway line will extend to Trabzon. // Anadolu Agency: News in English, 4 May 1998.*)

¹⁰⁴ *Завриев Д. С.* Восточная Анатолия, с. 249.

¹⁰⁵ *ЗСФСР. Персия. Турция.* Экономико-информационный сборник. /Закавказская федеративная палата внешней торговли и Азербайджанская торговая палата. – Тифлис, 1931–1932, с. 136.

¹⁰⁶ Там же, с. 118.

¹⁰⁷ Там же, с. 120.

¹⁰⁸ Там же, с. 121.

¹⁰⁹ Там же, с. 136.

¹¹⁰ Там же, с. 138.

¹¹¹ *Hasan Kanbolat.* Searches for a Turkey-Armenia bypass road: Aktas Border Crossing. Aktas third border crossing between Turkey and Georgia. // *TDN*, 19 June 2002.

¹¹² См. по: www.newizv.ru/index.php?curdate=2003-08-04.

¹¹³ См. по: *Джон Горветт.* Турция и Армения рассматривают возможность восстановления дружественных отношений. // www.eurasianet.org, 17.07.2003.

¹¹⁴ Там же.

¹¹⁵ См. по: *Армения за неделю: обзор СМИ 8–14.7.2003.* // www.regnum.ru

¹¹⁶ *Milliyet*, 27.03.1996.

¹¹⁷ *Hurriyet*, 01.10.1997.

¹¹⁸ *Serokwezîrê Sûriyeyê Mîro hat Tirkiyeyê.* (Премьер-министр Сирии Миро прибыл в Турцию.) // *Kurdistan Kerkuke*, 29.07.2003 (курд. яз.).

¹¹⁹ www.hri.org/new/turkey/trkpr/95-11-06.trkpr.html

¹²⁰ *TCDD (Turkish State Railways) says train services to Iran, Iraq and Syria contribute to peace.* // *Anadolu Agency: News in English*, 06.09.2001.

¹²¹ *Железнодорожники Ирана и Турции развивают двустороннее сотрудничество.* // www.iran.ru, 12.07.2004.

¹²² *Tabriz – Van passenger express train launched.* // *Tehran Times*, 02.09.2001.

¹²³ Железная дорога из Багдада через Мосул и далее в Сирию и Мардин (так называемая Багдадская железная дорога) проходит по южным районам этнографического Иракского Курдистана, которые не контролируются курдской администрацией.

¹²⁴ *Turkey, Syria and Iraq railroad will be more active, says trade undersecretary.* // *TDN*, 09.01.2004.

¹²⁵ TCDD (*Turkish State Railways*) says train services to Iran, Iraq and Syria contribute to peace. // *Anadolu Agency: News in English*, 06.09.2001.

¹²⁶ ECO economic planners discuss Almaty-Istanbul railway. // *TDN*, 24.02.1999.

¹²⁷ Turkey, Iran discuss transportation issues. Iranian barrier to Turkey's trade in Central Asia is the main topic of transportation talks. // *TDN*, 09.09.1998.

¹²⁸ Павлович М. Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего. – Л., 1925, с. 146.

¹²⁹ Примечательно, что через территорию, контролируемую курдской администрацией, ездили в Турцию и возвращались из Турции в Ирак и высшие иракские чиновники. Так, например, в марте 1996 г. иракская делегация под руководством министра нефти страны Амира Мохаммада Рашида уехала из Турции через Ширнак и «Северный Ирак», контролируемый ДПК Масуда Барзани. (*Cumhuriyet*, 11.03.1996; *Hurriyet*, 11.03.1996.) В середине февраля 1998 г. вице-премьер Ирака Тарик Азиз, нанося визит в Турцию, въехал в эту страну через Захо. (*Turkey, Iraq seek ways to enhance economic ties. // TDN*, 16 February 1999; *Aziz reiterates Iraqi threat to hit Incirlik. // TDN*, 17 February 1999.)

¹³⁰ См. заявление представительства ДПК в Анкаре от 29 сентября 1993 г.: *The Kurdish population of Dohuk city demonstrate against Iraqi regime and stop supplies going down to Iraq from Turkey. // KDP Ankara representation*, 29 September 1993.

¹³¹ Сафина Дизайи можно считать человеком, сформировавшим южнокурдистанскую политику в отношении Турции. Сафин Дизайи родился в 1963 г., в 1974 г. вместе с семьей бежал в Иран, в 1977 переехал в Великобританию, где жил до 1992 г. В феврале 1992 г. был назначен представителем ДПК в Анкаре. На 12-м съезде ДПК (октябрь 1999 г.) избран членом ЦК ДПК, а в 2003 г. после назначения министром иностранных дел Ирака Хошияра Зибари – директором бюро внешних связей ДПК.

¹³² *Rasit Gurdilek. KDO: Peace initiatives welcome, but do not impose solutions. // TDN* 29.08.1996.

¹³³ *Talabani Asks For More Trade. // TDN*, 10.01.2001.

¹³⁴ http://kdc.photolinkstaging.co.uk/aboutKurdistan_travel_via_turkey.htm

¹³⁵ Подр. см.: Жего М. Турция: Республика в кризисе. // *Турция в XX веке*. Реф. сб. / ИНИОН РАН. – М., 2002, с. 89.

¹³⁶ Николаев Д. Транзитная территория. Через Балканы проходит основной маршрут турецких наркогруппировок // *«НГ»*, 02.04.1999.

¹³⁷ С 10 февраля 1984 г. владельцем трубопровода является BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Tasıma A.Ş. – Нефтяная трубопроводная корпорация), созданная 15 августа 1974 г. на основе соглашения между правительствами Турции и Ирака (от 27 августа 1973 г.) для транспортировки иракской (киркукской) нефти к Александреттскому заливу (Юмурталык). В 1995 г. произошла реструктуризация BOTAŞ, которая стала государственным экономическим предприятием, лишившись «опеки» ТРАО. До 1987 г. BOTAŞ владела лишь нефтепроводами, а после строительства трансбалканского газопровода для транспортировки российского газа в Турцию эта компания стала владеть и газотранспортными системами. В настоящее время BOTAŞ играет ключевую роль в реализации геознергетических амбиций Турции. Одной из стратегических целей компании объявляется соединение энергопотребностей Европы с энергоисточниками Каспия и Ближнего Востока, превращение Турции в энергокоридор. (www.botas.gov.tr/eng/vision.html)

¹³⁸ *Turkey. Almanac.* /A Turkish Daily News Publications. Editor: İlnur Cevik. – Ankara, 1980, с. 493.

¹³⁹ *Turkey and Iran agreed to boost trade relations.* // *Arab Times* (Kuwait), 18–19 February 1988.

¹⁴⁰ *The Middle East and North Africa.* 1999. Forty-fifth edition. – L., 1998, с. 562.

¹⁴¹ В настоящее время Сирия для обеспечения нефтепродуктами восточной части страны планирует построить третий НПЗ – в Дейр аз-Зоре, мощность которого на начальном этапе составит 60 тыс. б/д, с возможным увеличением в будущем до 120 тыс. б/д.

¹⁴² *Cumhuriyet*, 13.03.1996.

¹⁴³ *Hurriyet*, 24.05.1996.

¹⁴⁴ *Syria, Lebanon to rehabilitate Iraqi Pipeline Link.* // *Tehran Times*, November 19, 2000.

¹⁴⁵ См. статью Зейнепа Гюрджанлы (Zeuner Gurcanli) в турецкой газете *Star*, 16.04.2003.

¹⁴⁶ *Turkiye*, 18.04.2003.

¹⁴⁷ *Guler: Haifa pipeline does not cast threat for Turkey.* // *TDN*, 22.04.2003.

¹⁴⁸ Следует добавить, однако, что в 1998 г. Ирак и Иордания достигли соглашения о строительстве нефтепровода из Ирака к иорданскому НПЗ в Зарка.

¹⁴⁹ Трубопровод для транспортировки нефтепродуктов в Керманшахе готов к эксплуатации. // www.iran.ru, 29.06.2004 14:33.

¹⁵⁰ Багиров А. Г. Отношение Сирии к событиям в Южном Курдистане в 90-е годы // *Южный Курдистан сегодня (уроки кризиса)*. – М., 1997, с. 76–78.

¹⁵¹ *Глобус*, 13 сентября 1996 № 37 (89), с. 40–41.

¹⁵² *Новые планы регионального правительства*. // *Новый Курдистан*, декабрь 2000, № 7 (30).

¹⁵³ См. по: *Tehran-Sanandaj Air Route inaugurated*. // *Tehran Times*, 24.11.1998.

¹⁵⁴ *John Ward Anderson*. Iraq's neighbors feel pain of sanctions. Illegal oil trade, one truckload at a time, forms backbone of local economy. // *Washington Post*, 01.07.2001.

¹⁵⁵ *Louis Meixler*. Dilemma: Washington wants to limit cash flow to Saddam but can't give up the Kurds. Sanctions-breaking Iraqi oil trade flourishing. // *Turkish Probe*, 10 June, 2001, Issue 438.

¹⁵⁶ В целом по состоянию на начало сентября 2001 г. за три года таможенный пункт Ибрагим Халил пересекли в обоих направлениях более 900 тыс. грузовиков и свыше 300 тыс. человек в каждую сторону (без учета водителей грузовиков). (См. по *Kececiler: UN will not get angry. Secod border gate to Habur on agenda*. // *TDN*, 5 September 2001.).

¹⁵⁷ *Two million tons of diesel oil enter Turkey from Habur border gate*. // *Anadolu Agency: News in English*, 06.09.2001.

¹⁵⁸ *Interior Minister Aksener visits Iraqi border*. // *TDN*, 18.11.1996.

¹⁵⁹ *Yalting of diesel trade through Habur left 50,000 workers unemployed*. // *TDN*, 21.12.2001.

¹⁶⁰ *Iraqi Kurds diesel trade with Turkey halted* // *Reuters*, Ankara, 11.04.2002.

¹⁶¹ *Saadet Oruc*. KDP: "Saddam's decision will no affect to Iraqi Kurdish in the short run" // *TDN*, 10.04.2002.

¹⁶² *Урегулирована пограничная проблема с Сирией*. ИТАР-ТАСС, Абу-Даби, 30 августа 2000 г. Корр. Д. Зеленин.

¹⁶³ *Объединяются железнодорожные сети*. ИТАР-ТАСС, Тегеран, 21 июля 2000 г. Корр. И. Шишков.

¹⁶⁴ *Cumhuriyet*, 31.03.1997.

¹⁶⁵ *Saadet Oruc*. «We don't consider the northern parts of Iraq as the lands of Massoud Barzani». Ankara: «We will take Baghdad as a counterpart for the second border gate with Iraq, but not the Kurds». // *TDN*, 19.06.2001.

¹⁶⁶ *Ilnur Cevik*. KDP: we remain your trusted ally, however...// *TDN*, 22.06.2001.

¹⁶⁷ Цит. по: *KDP's Ankara Representative Interviewed on Ties with PKK, PUK* (2000'de Yeni Gundem, 16 October 2000). [Interview with

Safin Diza'i, Ankara representative of the KDP, by Kemal Avci]. // *Kurdistan Observer*, 24 October, 2000.

¹⁶⁸ См. по: *Ilnur Cevik*. Turkish foreign ministry official with American delegation witnesses displeasure. // *TDN*, 3 January, 2002.

¹⁶⁹ См. по: *David Hirst*. Liberated and safe, but not yet free. The Kurdish safe have in northern Iraq is proving to be Gulf' war's most enduring and successful legacy. // *Guardian*, August 1, 2001.

¹⁷⁰ Цит. по: *David Nissman*. US, Barzani Block Iraq-Turkey "Economic, Military" bridge. // *Iraq Report*, 25 May 2001, Vol. 4, Number 18.

¹⁷¹ *Cumhuriyet*, 06.06.2001.

См. также, например, *Ilnur Cevik*. US concerned about prospects of a second border gate with Iraq. // *TDN*, November 25, 2001.

¹⁷² Цит. по: *David Nissman*. US, Barzani Block Iraq-Turkey "Economic, Military" bridge. // *Iraq Report*, 25 May 2001, Vol. 4, Number 18.

¹⁷³ *Cumhuriyet*, 05.06.2001.

¹⁷⁴ *Saadet Oruc*. Ecevit to Iraqi Minister: «Second gate to be delayed due to technical problems». // *TDN*, 25 July 2001.

¹⁷⁵ *Ilnur Cevik*. US concerned about prospects of a second border gate with Iraq. // *TDN*, 25 November 2001.

¹⁷⁶ *Kececiler*: UN will not get angry. Second border gate to Habur on agenda. // *TDN*, 5 September 2001.

¹⁷⁷ "We see this in the direct interest of our country", Foreign Minister Ismail Cem said. Turkey to open second border gate with Iraq. // *TDN*, 9 June 2001.

¹⁷⁸ Руководил делегацией заместитель помощника госсекретаря США Райан Крокер.

¹⁷⁹ *Ilnur Cevik*. Turkish foreign ministry official with American delegation witnesses displeasure. // *TDN*, 3 January 2002.

¹⁸⁰ *KDP: Regional war could break out. A new border gate is impossible*. // *Kurdish Observer*, 5 February 2001.

¹⁸¹ *Ankara hints US will control Habur border gate*. // *TDN*, May, 2003.

¹⁸² Имеется в виду соглашение, подписанное Дж.Талабани как председателем Временного правящего совета, с Полом Бремером от 15 ноября 2003 г., в котором о курдах не говорится ничего, а судьба курдского вопроса отложена, как минимум, до 2005 г. Спустя несколько лет резко против этого соглашения выступил глава ДПК Масуд Барзани, потребовавший немедленного определения судьбы курдов, вне зависимости от общеиракских выборов и принятия иракской конституции.

¹⁸³ *Turkey wants to open second border post with Iraq: ambassador.* // *AFP*, November 4, 2003.

¹⁸⁴ *Logoglu: Heger Emerîka bibêje başûrê Kurdistanê ya kurdan e ev dê bibe felaketek.* (Логоглу: Если Америка скажет, что Южный Курдистан принадлежит курдам, это станет проблемой.) // *KK-Nûçe*, 05.11.2003 (курд. яз.).

¹⁸⁵ *Turkey, Iraq discuss measures to boost trade.* // *TDN*, 21 November 2003.

¹⁸⁶ *Turkey, Iraq sign protocol to boost trade.* // *TDN*, 22 November 2003.

¹⁸⁷ *Turkey, Iraq at odds over new border gate. Ankara insists the new gate should be linked to a new route that passes through the Turkmen-populated Telafer, instead of Kurdish-controlled Zaho.* // *TDN*, 12 March 2004.

¹⁸⁸ Под коридором понимается «система геополитических, экономических, культурных и др. интересов, которые отражены на карте в качестве многочисленных глобальных и региональных связей, основанных на традициях торговли, культурного взаимодействия, этнических связей и т.д.» (*The Caspian basin oil and its impact on Eurasian power games*. Ed. By M. Shimizu. – Tokyo, 1998, с. 22).

¹⁸⁹ *Павлович М.* Азия и ее роль в мировой войне. – Петербург: Издательство газеты «Новая жизнь», 1928, с. 57.

¹⁹⁰ Там же, с. 58.

¹⁹¹ *Голубчиков С.* Арктический вектор России // *НГ-Регионы*, 27.06.2000.

¹⁹² 9 панъевропейских коридоров были определены на II Панъевропейской транспортной конференции, состоявшейся 14–16 марта 1994 г. на Крите:

I. Таллин – Рига – Варшава

II. Берлин – Варшава – Минск – Москва

III. Берлин/Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев

IV. Берлин/Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца/Салоники/Стамбул

V. Триест – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов

VI. Гданьск – Варшава – Жилина

VII. Дунай

VIII. Тирана – София – Варна

IX. Хельсинки – Киев/Москва – Одесса/Кишинев/Бухарест

В рамках подготовки к III Панъевропейской транспортной конференции, состоявшейся в Хельсинки в июне 1997 г., Рабочая транспортная группа провела 1–3 июля 1996 г. в Брюсселе встречу, на ко-

торой Турция предложила продолжить IV коридор от Стамбула в восточную и юго-восточную часть Турции.

III Панъевропейская транспортная конференция состоялась в Хельсинки 23–25 июня 1997 г., на ней был определен и X коридор (Будапешт – Белград – Салоники – Афины).

¹⁹³ Путин В. Россия: новые восточные перспективы // *НГ*, 14.11.2000.

¹⁹⁴ Томчин Г. Концессии – это национальная идея. // *Коммерсантъ*, 01.04.2005.

¹⁹⁵ Это соглашение было ратифицировано российской стороной Федеральным законом от 12 марта 2002 г. № 24-ФЗ «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг».

В настоящее время о намерении присоединиться к Соглашению заявил ряд прилегающих к региону МТК «Север – Юг» стран.

¹⁹⁶ Цит. по: *Фадеев А.В.* Россия и Кавказ в первой трети XIX в. – М., 1960, с. 53.

¹⁹⁷ Цит. по: *там же*, с. 56.

¹⁹⁸ *Иран в порядке исключения аннулировал некоторые ограничения для транзитных грузов для развития транспортного коридора Россия – Грузия – Армения – Средний Восток.* // www.iran.ru, 11.11.2003.

¹⁹⁹ *Возобновились автомобильные транзитные перевозки между Ираном и Ираком.* // iran.ru, 19.04.2004.

²⁰⁰ *Астрахань предложила новый транспортный маршрут через Каспий на Ирак.* // www.rusenergy.com, 24.01.2004.

См. по: www.iran.ru, 25.01.2004.

²⁰¹ *Чернявский С.* «Великий шелковый путь» и интересы России. // *Международная жизнь*, 1999, № 6, с. 95–98.

²⁰² www.ptu.com.ua

²⁰³ *Дзасохов А.* Магистральные направления XXI века // *НГ*, 26.07.2000.

²⁰⁴ *Томчин Г.* Концессии – это национальная идея. // *Коммерсантъ*, 01.04.2005.

²⁰⁵ *Резникова О.Б.* Центральная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион. // *МЭиМО*, 1999, № 4, с. 106.

²⁰⁶ *Спирин А.* Иран создает новый транспортный коридор «Европа – Азия». // iran.ru, 19.12.2003.

²⁰⁷ *Тесемникова Е., Брладзе Н.* «Анкарская декларация» принята // *НГ*, 30.10.1998.

²⁰⁸ *Барсегов Ю.* Каспий в международном праве и мировой политике. – М.: ИМЭМО РАН, 1998, с. 4.

²⁰⁹ Этот пост был учрежден для обеспечения «максимальной координации политики исполнительной ветви США и программ, относящихся к развитию нефтегазовых ресурсов бассейнов Каспийского моря».

²¹⁰ Цит. по: газ. *Свободная Грузия* (Тбилиси), 18.11.1998.

²¹¹ *Сестанович С.* Политика Соединенных Штатов на Кавказе и в странах Средней Азии. // *Содружество НГ*, № 5 (6), 27.05.1998.

²¹² См., например, *Jaffe A. M. and Manning R. A.* The Myth of the Caspian «Great Game»: The real geopolitics of energy // *Survival*, Vol. 40, № 4, Winters 1998–1999, с. 114.

²¹³ *Brzezinski Z.* A Geostrategy for Eurasia // *Foreign Affairs*, September/October 1997, с. 57.

Бжезинский З. Геостратегия для Евразии // *НГ*, 24.10.1997.

²¹⁴ *Конопляник А.* при участии *Лобжанидзе А.* Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. – М., 1998, с. 16.

²¹⁵ *Кирьян П.* Стамбул диктует условия // *Эксперт*, № 41, 2 ноября 1998.

²¹⁶ Цит. по: *Свободная Грузия*, 01.11.1998.

²¹⁷ *Saadet Oruc.* Straits, not Pipelines... // *Turkish Probe*, 10 May 1998, issue 278.

См., например, также заявления пресс-секретаря МИД Турции посла Неджати Юткана, заявившего 26 ноября 1997 г., что Проливы не должны рассматриваться в качестве «нефтепровода для сырой нефти»: «Босфор и Дарданеллы – это не нефтепроводы». (*Milliyet, Cumhuriyet*, 27.11.1997).

²¹⁸ Цит. по: *Свободная Грузия*, 01.11.1998.

²¹⁹ *Гурьев А.А.* О судоходстве в черноморских проливах. // Сайт Института Ближнего Востока:
<http://www.iimes.ru/rus/stat/2005/27-04-05.htm>

²²⁰ *Ковалев Ф.* Нефть, Каспий и Россия // *Международная жизнь*, 1997, № 4, с. 38.

²²¹ Цит. по: *Ситуация вокруг проливов Босфор и Дарданеллы искусственно нагнетается.* // *Край родной* (г. Одинцово), 17–24 января 2001, № 2 (124).

На проходившей в феврале 2004 г. в Анкаре конференции «Нефть и газ Каспийского и Черного морей» спецпредставитель президента РФ по вопросам Каспия замминистра иностранных дел Виктор Калужный выступил с жестким заявлением по поводу желания Турции ограничить пропускную способность пролива Босфор. В последнее время явно обозначилось стремление Турции к «нагнетанию искусственного алармизма вокруг черноморских проливов», – сказал Калужный, озвучив данные известной страховой компании «Ллойд Реджистер», согласно кото-

рым уровень безопасности в Босфоре обусловлен отсутствием эффективной диспетчерской службы и берегового обслуживания навигационного оборудования, а отнюдь не экологическими проблемами. (Лола Кучина. Спор вокруг Босфора. // www.politcom.ru, 27.02.2004).

²²² Гурьев А.А. О судоходстве в черноморских проливах. // Сайт Института Ближнего Востока: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2005/27-04-05.htm>

²²³ Лола Кучина. Спор вокруг Босфора. // www.politcom.ru, 27.02.2004.

²²⁴ Там же.

²²⁵ Там же.

²²⁶ Сапожников П. Босфор очистят от нефти. В Средиземное море из Черного она пойдет по трубе. // *Коммерсантъ*, 09.06.2004.

²²⁷ Минпромэнерго посчитало убытки от турок. // *Коммерсантъ*, 16.06.2004.

²²⁸ Егоров-Тисменко И. Альтернатива «Транснефти». // *Коммерсантъ*, Тематические страницы «Нефть и газ», с. 17.

²²⁹ Сапожников П. «России не нужен транзит по иностранной территории» (интервью с С.Вайнштоком). // *Коммерсантъ*, Тематические страницы «Нефть и газ», с. 19.

²³⁰ Гурьев А.А. О судоходстве в черноморских проливах. // Сайт Института Ближнего Востока: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2005/27-04-05.htm>

²³¹ Цит. по Ковалев Ф. Нефть, Каспий и Россия // *Международная жизнь*, 1997, № 4, с. 37.

²³² Saadet Oruc. Erkaaya: "The Czars are dead, but their dreams are still alive". // *TDN*, 29 April 1998.

²³³ Ковалев Ф. Нефть, Каспий и Россия, с. 37.

Необходимо отметить, что курдский фактор как один из основных политических рисков сооружения трубопровода для транспортировки каспийской нефти отмечали почти все исследователи. См., например, *Каспийская игра*. Обзор «Центральная Азия». – М., 1998, с. 7; *The Caspian basin oil and its impact on Eurasian power games*. Ed. By M. Shimizu. – Tokyo, 1998, с. 24; Макаров А. А. Мировая энергетика и Евразийское энергетическое пространство. – М.: Энергоатомиздат, 1998, 230.

²³⁴ Murat Yetkin. PKK Bingol attack stalls Azeri pipeline project. // *TDN*, June 8, 1993.

²³⁵ *The Middle East*, June 1995.

²³⁶ Примечательно, что за аналогичные высказывания глава представительства ФНОК в Грузии в начале 1998 г. был арестован и передан турецким властям.

²³⁷ Suha Bolukbasi. Ankara's Baku-centered Transcaucasia Policy: has it failed // *The Middle East Journal*, Vol. 51, Number 1, Winter 1997, с. 89–90.

²³⁸ См., например, статью посла по особым поручениям МИД России Феликса Ковалева (*Ковалев Ф. Нефть, Каспий и Россия*, с. 37).

²³⁹ См., например, по: *Feasibility study of Baku-Ceyhan pipeline to be released.* // *TDN*, 17.01.1998.

²⁴⁰ Об операциях ПРК и их влиянии на общественно-политическую ситуацию в регионе черноморского побережья Турции см., напр., *Nakan Aslaneli. PKK panic in the Black Sea.* // *TDN*, 26 September, 1997.

²⁴¹ *ИТАР-ТАСС*, 19 февраля 1999. Анкара, корр. А.Палария.

²⁴² *Каспийский глобальный пасьянс и российские интересы.* // *Содружество НГ*, № 4, 22.04.1998.

См. также, например, *Реутов А.* Перспективы двух союзов на Среднем Востоке. // *НГ*, 30.01.1999.

²⁴³ *Двали Г., Сборов А.* Москва обменяла Оджалана на нефть // *Коммерсантъ*, 19.02.1999.

²⁴⁴ Цит. по: *Новые Известия*, 19.11.1998.

²⁴⁵ *Дипломатический вестник*, декабрь 1998, № 12, с. 66–67.

²⁴⁶ *Реутов А.* Преемник Оджалана будет назван скоро. // *НГ*, 23.02.1999.

²⁴⁷ *Коммерсантъ-Daily*, 08.08.1998.

²⁴⁸ Там же.

Ранее, в апреле 1997 г. М.Валат также заявлял, что Россия может использовать курдов «для укрепления своих позиций в Закавказье и на Ближнем Востоке» и что «курды, на территории которых планируется проложить альтернативный российскому маршрут нефтепровода [Баку – Джейхан], намерены начать широкомасштабные боевые действия на территории как Курдистана, так и собственно Турции (*Сафонов А.* В вопросе выбора маршрута транспортировки каспийской нефти курды на стороне России. // *Коммерсантъ-Daily*, 30.04.1997).

²⁴⁹ *Коммерсантъ-Daily*, 08.08.1998.

²⁵⁰ *Реутов А.* Москва находится в тесном контакте с курдами. // *НГ*, 21.10.1998.

²⁵¹ Резолюция «круглого стола» на тему: «Международный терроризм: двойной стандарт подхода». // *Курдистан рапорт*, февраль 1999, № 19–20, 27.

²⁵² *Iran sides with PKK against KDP.* // *TDN*, 23 July 1998.

²⁵³ *Turkey, Russia discuss oil transit alternatives.* // *TDN*, 9 January 2004.

²⁵⁴ *Эксперт*, 19.02.1998, с. 56.

²⁵⁵ *В ближайшие 10 лет в Иране будет производиться 900 млн. куб. м газа.* // www.iran.ru, 09.12.2004.

²⁵⁶ *Greece, Turkey sign natural gas agreement. // TDN, 25 December 2003.*

²⁵⁷ *US hails Turkish-Greek gas pipeline deal. // TDN, 25 December 2003.*

²⁵⁸ *Tzochadzopoulos: the conditions are suitable for transfer of Azeri gas to Greece through Turkey. // TDN, 25 April, 2002.*

²⁵⁹ *Hurriyet, 28.03.2002.*

²⁶⁰ *Газопровод Иран-Армения будет продолжен до Западной Европы. // www.iran.ru, 25.03.2004.*

²⁶¹ *Cumhuriyet, 10.10.2002.*

Sakan: Iranian gas becomes the cheapest. // TDN, 14 October 2002.

²⁶² *Iran Daily, 18.01.2003.*

²⁶³ *Iranian Natural Gas Company: Prices are secret. // TDN, 4 November 2003.*

²⁶⁴ *Российский газ ссорит Иран и Турцию. // www.regnum.ru/allnews/254780.html*

²⁶⁵ *Selcuk Gultasli. Iranian deputy oil minister: Baku-Ceyhan is not feasible. // TDN, 4 August 2000.*

²⁶⁶ *Guler: Iran agrees to reduce gas prices. // TDN, 3 March 2004.*

²⁶⁷ *Условия турецко-иранского газового соглашения, возможно, рассмотрит международный арбитраж. // iran.ru, 26.05.2004.*

²⁶⁸ Кроме этих двух «курдистанских» газопроводов восточно-анатолийскую систему газопроводов составляют трубопроводы Иманлы (Сивас) – Кайсери (протяженностью 256 км, диаметр трубы – 48 дюймов), Кайсери – Анкара (протяженностью 320 км, диаметр трубы 40 дюймов), Кайсери – Конья – Саидшехир (370 км 40-дюймового и 116 км 16-дюймового газопровода).

²⁶⁹ *Hurriyet, 03.09.2002.*

²⁷⁰ *Turkmenistan to sell electricity to Turkey. // TDN, 5 November 2003.*

²⁷¹ *turkmenistan.ru, 14.10.2003; iran.ru, 15.10.2003.*

²⁷² *Turkey begins supplying electricity to Iraq. // Ankara, Reuters, 18.09.2003.*

²⁷³ *Electric Power From Iran to Southern Kurdistan. // The Kurdistan Observer, 06.12.2001.*

²⁷⁴ *Iran to sell electricity to Iraq: state media. // AFP, 31 August 2003.*

²⁷⁵ *Цит. по: Iran to Provide Energy for Northern Iraq. // Tehran Times, 22.04.2004.*

²⁷⁶ *В поставках электроэнергии из Ирана в Ирак, возможно, произойдет отсрочка. // iran.ru, 08.04.2004.*

Глава V. ОБЗОР ЭКОНОМИКИ КУРДИСТАНА

Несомненно, вопросы нефти и водных ресурсов имеют определяющее значение для курдов и Курдистана. Однако в контексте экономического потенциала Курдистана можно выделить и другие виды ресурсов, которые также играют важную роль, оказывают влияние на некоторые аспекты курдского вопроса.

Курдистан исторически является богатым по природе регионом Ближнего и Среднего Востока. Здесь сосредоточены почти все имеющиеся виды полезных ископаемых и природных ресурсов, а также раскинулись плодородные земли. Как уже отмечалось, значительная часть Благодатного полумесяца является территорией Курдистана.

Во времена Римской империи территорию Адыямана называли «фруктовой корзиной» империи.

Еще Ибрахим-паша, великий визирь османского султана Сулеймана Великолепного (1520–1566 гг.) хвастливо заявлял посланцу из Вены, что только одна османская провинция Верхняя Месопотамия, часть курдского региона, производит зерна больше и лучшего качества, чем все немецкие земли императора¹.

К началу XIX в. Курдистан был основным центром, поставившим скот в столицу и крупнейшие региональные центры Османской империи – Стамбул, Багдад, Дамаск и Алеппо. После присоединения к Российской империи Закавказья курдистанские товары стали поставляться в большом количестве и в Тифлис. Как писал в 1936 г. Д.С.Завриев, «мясо восточно-анатолийского скота вкусное и пользуется большим спросом в Стамбуле»². Диярбакыр славился бархатом, атласом и шелковыми тканями, будучи важным текстильным центром Анатолии.

Эрбильская долина традиционно является главной «житницей Месопотамии», а Южный Курдистан называют житницей Ирака. Здесь выращивается наибольшая часть пшеницы Ирака. Шахризурская равнина также исторически «хорошо орошена и плодородна»³. Обширный район в треугольнике Киркук –

Эрбиль – Мосул представляет собой один из наиболее плодородных регионов Ближнего и Среднего Востока и место наиболее раннего выращивания зерновых культур. выпадаемые здесь осадки (более 400 мм в год) и высокое плодородие почвы позволяют получать урожай несколько раз в год и делают этот район одним из крупных центров производства пшеницы на Ближнем и Среднем Востоке⁴. В целом Южный Курдистан – единственный регион Ирака, где выпадает достаточное количество осадков для богарного земледелия. В среднем здесь выпадает 500–100 мм осадков в год. Традиционно этногеографический Иракский Курдистан, который в целом совпадает с территорией северного экономико-географического района Ирака⁵, производил около 90% пшеницы и до 40% ячменя страны. Курдистан традиционно славится своим животноводством. Лучшие летние пастбища расположены в Ираке в основном вдоль территорий ирако-иранской, а также иракотурецкой границ. Основной отраслью животноводства традиционно являлось разведение коз и овец. поголовье коз превышало 75% от общего поголовья коз страны, овец – более половины.

Учитывая уже упомянутые огромные запасы нефти и водных ресурсов, треугольник Киркук – Эрбиль – Мосул можно назвать уникальным геоэкономическим районом мира, не говоря о Ближнем и Среднем Востоке.

Южный Курдистан известен также своим табаком, который производят в основном в Мосуле и Сулеймании. Иракский Курдистан дает 100% табака Ирака.

В Северном (Турецком) Курдистане наиболее плодородные земли, как уже было сказано, находятся на юге, югозападе и в центре этой части Курдистана, на севере региона «Благодатного полумесяца». С начала осуществления Проекта Юго-Восточной Анатолии, с середины 70-х годов, регион Урфа – Мараш – Диярбакыр – Мардин стал наряду с традиционно существующим центром производства пшеницы Конья – Анкара – Чорум вторым важнейшим центром товарного производства пшеницы. При этом следует отметить, что на «Юго-Востоке... новый центр торгового зерноводства» Турции появился еще до начала осуществления ПЮВА (первый центр торгового зерноводства был расположен в Анкаре и Конье – Внутренняя Анатолия). Особенно выделялись в этом отношении «вилайеты Урфа и Мараш, которые вместе с примыкающими к ним вилайетами

Йозгат и Чорум» стали «основными поставщиками товарного хлеба, главным образом пшеницы и ячменя»⁶. Так, в 1961–1963 гг. в Урфе в среднем производилось ежегодно 420 тыс. т (почти 5% производства всей пшеницы в Турции), а в Мараше – 243 тыс. т (2,9%). При этом в Урфе был самый высокий показатель производства на душу сельского населения в год – 1500 кг пшеницы и 630 кг ячменя при средних по Турции соответственно – 412 кг и 179 кг. В Мараше этот показатель также был высок, почти в два раза превышая средние показатели по стране – 784 и 233 кг. А уровень применения сельскохозяйственной техники в этих курдских вилайетах был сравнительно (с вилайетами Центральной и Западной Анатолии) низок. Так, в Урфе использовалось 1095 тракторов (менее 1,5% тракторов страны) и 369 зерновых комбайнов (6,4%), в Мараше – соответственно – 1,1% и 0,7%⁷. Однако по сравнению с другими курдскими вилайетами этот показатель в Урфе, Мараше и Диярбакыре, производящих основную массу товарного хлеба, был значительно выше. Как писал П.П.Моисеев, «применение машин очень слабо затронуло северо-восток и большинство вилайетов юго-востока страны, тем самым усилив их технико-экономическую отсталость». В вилайетах Битлис, Ван, Сиирт и Хакяри в 1967 г. насчитывалось лишь 685 тракторов (0,9% общего числа) и 45 комбайнов (0,7%), а на Агри, Тунджели, Бингель и Чорух (последний не относится к Курдистану) – 246 тракторов (0,3%) и 26 комбайнов (0,4%)⁸.

По состоянию на 1998 г. производство пшеницы в регионе ПЮВА составляло 12,4% всего производства пшеницы в стране, ячменя – 14,7%. Провинции Газиантеп, Мараш и Мардин являются также основным регионом в Турции, богатым оливковыми рощами. Ввод в действие в конце 1994 г. первого туннеля Урфы, орошающего 150 тыс. га равнины Урфа – Харран, а также других ирригационных проектов позволил увеличить с 1994 г. по 2001 г. площадь земель для выращивания хлопка с 160 тыс. до 340 тыс. га, а само производство хлопка с 160 тыс. до 400 тыс. метрических т. Для сравнения: в 1929 г. в Диярбакыре, Мардине, Элязызе (Элязыге) и Битлисе было собрано 210 т хлопка. А по данным Игдырской торговой палаты, в 1932 г. площадь посева под хлопком в Игдыре составляла 5 тыс. га с валовым выходом 3 тыс. т хлопка-сырца и 1 тыс. т волокна. Хотя следует отметить, что Игдырский хлопок выращивался из американских семян и по своим качествам значитель-

но превышал аданский⁹. Основная часть промышленного хлопководства в Турции в первой половине XX в. приходилась на Измир и Адану. По данным Закавказской федеративной палаты внешней торговли, в Аданском районе выращивали в 1930 г. около 18 тыс. т хлопка (волокна), в Измирском районе около 6 тыс., а в Игдирском районе – около 4–5 тыс. т. Общий же сбор хлопка (волокна) в Турции оценивался в 35–40 тыс. т. Таким образом, на Игдир приходилось более 10% производства хлопка страны¹⁰. А в начале XX в. производство хлопка, например, в Харпуте (Элязыг) составляло 80–100 тыс. пудов. Кроме того, хлопок выращивали в Битлисе, Диярбакыре, Малатье, Мардине, Муше и Эрзинджане¹¹.

Сегодня регион ПЮВА является лидером страны по выращиванию хлопка – на него приходится почти 50% всего производства хлопка в Турции, в то время как в 1994 г. этот показатель не превышал четверти, а в 1997 г. – трети. Другие традиционные регионы производства хлопка – Измир, Анталья и Чукурова значительно отстали от региона ПЮВА.

До начала осуществления ПЮВА более важное значение имели равнины и долины Восточной Анатолии, а также пространства, образуемые складками хребтов, или сравнительно невысокие плоскогорья. Такими пространствами, например, в пределах Карсского вилайета являлись долины Аракса, верхней Куры, Ольты-чая, Карс-чая, Арпа-чая и Гольская котловина. Расположенные к югу от Агри-дага (Арарата) долины (Баязидская, Алашкертская, Пасинлерская, Малазгиртская, Эрзурумская, Мушская, Эрзинджанская) «до последнего времени представляли собой оазисы земледельческой культуры в обширной высокогорной скотоводческой стране». Некоторые другие долины, весьма привлекательные для земледелия, были образованы прорвавшимися через широтные хребты реками¹². Эрзинджанская равнина, расположенная по бассейнам Евфрата и Аракса, славилась большими полями пшеницы и других зерновых, а также садами и виноградниками. Остальные равнины не столь плодородны, как Эрзинджанская. При этом большое экономическое значение имели «яйлы, т.е. высокие и сравнительно плоские места, представляющие удобства для занятия скотоводством», особенно в районе Эрзурума, горы Тандурак (высота 3565 м), массиве Ала-даг (3519 м), обрывисто спускающемся в сторону Баязидской и Алашкертской долин, Бингельской долине, на склонах потухшего вулкана Си-

пан(-даг), Дерсимае, Диярбакырской степи¹³. Однако следует отметить, что в 20-х годах XX в. в «Восточной Анатолии»¹⁴, обрабатывалось лишь несколько более 5,5% общей площади годной земли (хотя и в традиционно развитой Западной Анатолии этот показатель был достаточно низким – 8%)¹⁵.

В начале 20-х годов XX в. годовой урожай в Восточной Анатолии выражался в следующих цифрах: пшеница – 28700 т, ячмень – 11660 т, рожь – 2333 т, просо – 3495 т, кукуруза – 657 т, рис – 1025 т. Процентное соотношение удобных земель, занятых теми или иными культурами, выражалось в таких цифрах: 83,16% – зерновые, 8% – сады, 5,8% – табак, тут, хлопок, мак и 3% – огороды. Соотношение культуры промышленных растений в «восточных вилайетах» было следующим: хлопок – 42%, кунжутное семя – 30,5%, лен – 5%, опиум – 0,3%, маслины – 0,01%, табак – 32,1%¹⁶. Однако на Курдистан приходилась лишь мизерная часть производства табака. В 1928 г. этот показатель составлял менее 2%, а в 1929 г. – менее 3% (основная часть производства табака приходилась на районы Измира, Трапезунда и Мраморного моря).

Площадь, занятая под табаком, и производство табака в Турции в 1928–1929 годах

Вилайеты	Площадь под табаком (денумы) в 1928 г.	Сбор табака (кг)	
		В 1928 г.	В 1929 г.
Диярбакыр	3 706	376 700	429 919
Малатья	1 962	180 000	83 007
Битлис	738	105 266	104 237
Газиантеп	58	160 842	322 798
ИТОГО (в курдских районах)	6 464	822 808	939 961
Остальные вилайеты Турции	654 888	42 160 919	30 916 163
ИТОГО (по всей Турции)	661 352	42 983 727	31 856 124
% курд. р-нов к всей Турции	0,98	1,91	2,95

Составлено по: ЗСФСР. *Персия. Турция*. Экономико-информационный сборник /Закавказская федеративная палата внеш-

ней торговли и Азербайджанская торговая палата. – Тифлис, 1931–1932, с. 466.

Однако выращиваемый в Курдистане табак был высокого качества. В конце XIX – начале XX вв. прекрасным табаком славилась Шемдинанская каза Хакярийского санджака. Шемдинанские шейхи из рода Обейдуллы регулярно посылали по ящику лучшего табака иностранным консульствам в Ване¹⁷.

Урожай зернового хлеба в начале 20-х годов XX в. составлял в Восточной Анатолии в год 47854 т, в т.ч. в Эрзуруме – 17295 т, в Ване – 2289 т, в Битлисе – 10765 т, в Диярбакыре – 11840, в Элязызе – 5665 т. На территории «остальной Анатолии» этот показатель равнялся 171628 т¹⁸. Таким образом, доля курдских районов составляла почти 22% от «общеевропейского» показателя. Урожай овощей в курдских районах составлял 13423 т, в т.ч. в Эрзуруме – 2604 т, в Ване – 398 т, в Битлисе – 901 т, в Диярбакыре – 7447 т, в Элязызе – 2073 т. На территории «остальной» Анатолии этот показатель был 150337 т¹⁹, т.е. курдские районы давали чуть более 8% овощей страны. При этом наибольший урожай собирался в Эрзуруме и Диярбакыре.

Газиантеп давал основную часть сбора фисташек. Сбор фисташек здесь в урожайные годы достигал 6 тыс. т, из которых 15% использовалось на месте, а остальное количество экспортировалось. В Газиантепе выращивались также цитрусовые и имелись фиговые насаждения. Однако основная часть сбора апельсинов Турции приходилась на Дортйюл²⁰.

Малатья являлась одним из основных районов возделывания мака. Здешний опий экспортировался преимущественно в Японию²¹.

В Диярбакыре и Элязызе широко было распространено виноградарство. В этих районах под виноградниками было занято 24 тыс. га, в т.ч. в Диярбакыре – 14 тыс. га, в Элязызе – 10 тыс. га. Это составляло более 11% всей площади (211 тыс. га), занятой под виноградниками в Турции (включая Диярбакыр и Элязыз). На Диярбакыр и Элязыз приходилось 64 тыс. т (соответственно 38 тыс. и 26 тыс. т) свежего винограда, что равнялось почти 12% от общего сбора винограда в стране²².

В Элязызе и Ване было широко распространено выращивание яблок.

Кроме того, в «Восточной Анатолии» традиционно развито овцеводство. Наибольшее количество овец на территории

Курдистана приходилось на Урфу (346801 голова) и Карс (289062 головы). Количество овец лишь в Урфе и Карсе составляло 13,5% от общего поголовья овец в стране (включая эти районы). При этом наиболее высокая обеспеченность овцами отмечалась в Карсе, где на одно хозяйство в среднем приходилось 17,7 голов²³. Лучшей породой коров считалась ванская²⁴.

Масло и сыр на территории Турции в излишках изготавливались лишь на территории Курдистана и Трапезунда, откуда они экспортировались в другие районы страны и за границу.

В основном на территории Курдистана концентрировался и пушной промысел. Каменная куница больше всего была распространена в Эрзуруме и Элязызе. Наилучшие лисьи шкуры добывались в Эрзурумском и Карском районах²⁵.

Следует отметить, что увеличение производства сельскохозяйственной продукции на территории Турецкого Курдистана тормозилось отсутствием удобных путей сбыта. По оценкам специалистов, объем производимой продукции (в первую очередь, пшеницы, ячменя, льна, конопли, кунжута и других масличных культур) можно было бы увеличить в десятки раз (для сравнения в начале XX в. в Диярбакырском вилайете производилось до 100 млн. пудов пшеницы, в Битлисском – до 30 млн. пудов, в Харпутском – до 35 млн. пудов)²⁶. Транспортировка товаров весьма дорого обходилась производителям, зачастую в разы превышая стоимость товаров на месте. А, например, в результате транспортировки скота для убоя на запад Турции стада сильно истощались в пути. А скот тогда являлся одним из основных товаров региона.

Наиболее плодородными земледельческими районами Иранского Курдистана являются долины Курдиستانского хребта, включающие районы Дешта, Мергевера, Брадоста, а также центральные районы – Ушну и Мехабад. Однако самой богатой с этой точки зрения является область Урмии, которую лорд Керзон называл «иранской Ломбардией»²⁷. Здесь, как и в Южном Курдистане, выращивают почти все основные сельскохозяйственные культуры – пшеницу, ячмень, кукурузу, сахарную свеклу, хлопчатник, табак и др.

Важнейшим экономическим центром и одним из наиболее развитых районов на территории Иранского Курдистана традиционно являлся Керманшах, через который различные дороги вели через Ирак к Средиземному морю и к Персидскому зали-

ву. Основным занятием населения Керманшаха в 30-х годах было земледелие (сбор пшеницы до 150 тыс. т). В приграничной к Ираку полосе было развито садоводство, где благодаря жаркому климату вызревают финики, апельсины, лимоны. Кроме того, выращивались опийный мак, табак (трубочный) и гумидрагант. Разведение овец курдскими кочевыми племенами давало в Керманшахе крупные излишки шерсти, которые направлялись для выработки ковров в Хамадан и Султанабад, и топленого сала, вывозимого в бурдюках в Центральный и Северный Иран. Кроме того, Керманшах был крупным торговым пунктом на пути транзита иностранных товаров из Багдада в Центральный и Западный Иран и экспортировал местную продукцию (кожсырье, пушнина, драгант, миндаль, ковры) на мировые рынки. Однако с открытием Хорремабадского шоссе значение Керманшаха начало падать²⁸.

Керманшах был одним из основных районов товарного зерна. Кроме того, в 1935 г. в Керманшахе (Шахабад) был построен сахарный завод. Здесь имелись также металлические производства. В самом Керманшахе производились серебряные изделия чеканной работы, в Керенде (близ Керманшаха) – холодное и огнестрельное оружие.

В 30-х годах Иранский Курдистан занимал первое место в Иране по ковровому производству, значительно опережая Азербайджан, Кашан, Керман и другие районы²⁹. А экспорт ковров составлял почти треть всего экспорта Ирана³⁰. Хотя следует отметить, что после Первой мировой войны ковровое производство в провинции Курдистан значительно сократилось. В 30-х годах в Курдистане насчитывалось до 3 тыс. станков, обслуживаемых 10 тыс. рабочих с годовой продукцией до 12 тыс. ковров и паласов³¹.

Кроме того, Иранский Курдистан поставлял сухофрукты, хлопок (а на эту продукцию приходилось приблизительно до 15% иранского экспорта), другую сельскохозяйственную продукцию, а также гумидрагант. Этот продукт (смола) дикорастущих растений известен под названием мафтули, лариварам и арабор. Последние два сорта часто объединяют названием «технический» (используется в текстильной промышленности), в отличие от мафтули, называемого «медицинским». Экспорт этого продукта составлял около 5% в экспорте страны. При этом лишь на Керманшах приходилось почти 15% вывозимого мафтули в 1934 г. (1000 пудов из 7000) и более 20% техниче-

ского гуммидраганта (20 тыс. пудов из 93 тыс.)³². Керманшах давал также значительную долю сбора опиума. Этот курдский район в 1933 г. имел 1070 га (что составляло 2,9% из 36822 га по всей стране) посевных площадей опиума. Сбор опиума в Керманшахе достигал 47543 кг, что составляло 9,8% производства опиума по стране³³.

Сбор табака в 1933 г. в провинции Курдистан составлял 1686 т, Керманшахе 172 т (всего в Иране – 16169 т). Основной сбор табака приходился на Сенне, Керманшах, а также Соуджбулак (Мехабад) и Саккыз, в административном отношении относящиеся к Западному Азербайджану³⁴.

Восточный Курдистан, как уже отмечалось, являлся одним из крупнейших производителей овечьей шерсти. По данным С.Майзеля, в 1934 г. общее поголовье овец и баранов в Иране насчитывало 16,5 млн. голов, валовый выход шерсти – 22150 т, из них на местные нужды шло 13150 т, а на экспорт 9000 т. В приводимых им данных эти показатели приведены по следующим районам: Хорасан, Азербайджан, Мазендеран, Хузестан, Западные районы, Тегеран и Кум, Йезд, Белуджистан и Исфаган. Бесспорно относятся к Курдистану «западные районы», общее поголовье овец и баранов в которых было 2 млн. голов, а валовый выход шерсти 3000 т (из них 2250 т шло на местные нужды, а 750 т экспортировалось). Однако очевидно, что в графе «Азербайджан» (2 млн. голов, 3000 т, из них на местные нужды 1000 т, на экспорт 2000 т) учитывались и некоторые курдские районы³⁵.

В провинции Курдистан, где земледелие было развито слабо, население занималось главным образом скотоводством, охотой на волка, лисицу, куницу и сбором драганта и чернильного орешка. Через торговые центры – Сенне и Саккыз – из глубинных пунктов провинции Курдистан местная продукция вывозилась в Хамадан, Керманшах и Тавриз³⁶.

Плодородные земли Луристана, орошаемые рекой Карун, не возделывались, так как кочевое население занималось главным образом скотоводством, продукты которого (кожа, масло) вывозились в Хамадан и Керманшах. Кроме того, в районе собирался гуммидрагант, который направлялся в Исфаган и Хамадан. Шерсть использовалась для выработки местных ковров невысокого качества. Через торговые центры – Боруджирд и Хорремабад – население вело торговлю с Центральным и Западным Ираном. Торговое значение этих горо-

дов выросло с проведением шоссейной дороги, соединяющей Луристан с Центральным Ираном³⁷.

Производство пшеницы в Иранском Курдистане, согласно данным С.Майзеля, в 1934 г. достигало 242 тыс. т, что равнялось одной седьмой части всего производства пшеницы в стране, а ячменя – 64,5 тыс. т (7,6%).

Производство злаковых в Иране и Иранском Курдистане в 1934 г.

Район	Пшеница, тыс. т	Удельный вес, %	Ячмень, тыс. т	Уде
Зап. Азербайджан	90	5,4	30	
Курдистан	4	0,3	3,5	
Керманшах	148	8,9	31	
Итого:	242	14,6	64,5	
Прочие р-ны Ирана	1421	85,4	763,5	
Итого по Ирану:	1663	100	828	

Составлено по: *Майзель С.* Структура внешней торговли Ирана..., л. 21.

Сирийский Курдистан также традиционно известен своим объемным сельскохозяйственным производством. В настоящее время регион Аль-Хасака ежегодно производит около половины из 4 млн. т зерна страны (Сирии)³⁸.

Курдистан называют «легкими» Передней Азии. Здесь сконцентрировано свыше 90% лесов региона. Леса Курдистана покрывали около 15% его территории. Однако вследствие того, что леса традиционно используются партизанскими отрядами курдов во время боевых действий, многие лесные массивы были уничтожены, преданы огню. Целые курдские районы из-за этого оказались на грани экологической катастрофы. Так, во время курдского восстания в Ираке в 1961–1974 гг. власти уничтожили большую часть лесных массивов Курдистана. При этом иракские власти истребили не только большие массивы лесов, но и многочисленные посадки плодовых деревьев. В начале 1976 г. правительство страны даже запретило на пять лет вырубку леса в Иракском Курдистане – в районах Мосула, Эрбиля, Сулеймании, Киркука и Дохука. В 1968 г. территория, покрытая лесами в Иракском Курдистане, составляла около 18 тыс. кв. км, а к 1978 г. уменьши-

лась до 235 кв. км, т.е. сократилась более чем в 76 раз³⁹. От знаменитых дубовых лесов Курдистана не осталось почти ничего. Значительно уменьшилось также количество клена, боярышника и фисташковых деревьев.

Существенно убавилась и площадь лесов, например, и в Иранском Курдистане. Во время своего визита в Курдистан в августе 2000 г. даже президент Ирана М.Хатами заявлял, что сокращение площади лесов с 500 тыс. до 320 тыс. га в остане Курдистан является национальным бедствием⁴⁰. А по состоянию на 2000 г. площадь лесов в остане Курдистан уменьшилась до 300 тыс. га⁴¹. Тем не менее на курдские провинции Ирана, занимающие чуть более десятой части территории страны, приходится почти треть всей площади лесов Ирана.

**Площадь лесов этногеографического
Иранского Курдистана (без учета курдских районов оста-
нов Хузестан и Фарс) 2000 г. (в тыс. га)**

Остан	Площадь
Зап. Азербайджан	174 000
Илам	500 000
Чахармахаль и Бахтиария	307 000
Курдистан	300 000
Керманшах	820 000
Кухгуйе и Бойерахмад	997 100
Луристан	880 000
Итого	3 978 100
Всего Иран	12 400 000
Доля лесов Курдистана (%)	32,08

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

За последние несколько лет боевых действий в Турецком Курдистане было уничтожено около 10–12 млн. га леса. Турецкие войска для обнаружения повстанцев из ПРК и лишения их возможности вести партизанские действия поджигали леса целыми районами⁴². Так, в Тунджели (Дерсиме) в ходе борьбы против бойцов ПРК подпалили почти все леса.

Начиная с середины 50-х годов в Турецком Курдистане были заминированы (для перекрытия «контрабандных путей» в Сирию) наиболее плодородные земли на турецко-сирийской границе на протяжении 840 км от Антакии до Ширнака общей площадью более 350 тыс. га. По оценкам турецких специалистов в 1975 г., изъятие разминированных земель из хозяйственного оборота ежегодно приносило государству убыток в 7 млрд. лир⁴³. Как заявлял в 2000 г. тогдашний премьер-министр Турции Бюлент Эджевит, безопасность страны уже не требует минирования земель, и после разминирования государство передаст их безземельным крестьянам. По мнению председателя Сельскохозяйственной палаты Нусайбина Низаметтина Башака, при распределении этих земель можно будет дополнительно прокормить 150–200 тыс. чел. Как считает глава Сельскохозяйственной палаты Кызылтепе, раздача этих не обрабатываемых в течение нескольких десятилетий земель может значительно уменьшить в регионе уровень бедности⁴⁴. В начале 2002 г. министр обороны Турции Сабааттина Чакмагглю заявил, что разминирование минных полей на границе с Сирией и Ираком займет около двух лет⁴⁵. По некоторым оценкам, ежегодный доход в результате разминирования этой территории, в два раза превышающей площадь Кипра, составит 3,5 квадриллиона лир⁴⁶. Во время «исторического» визита в Турцию президента Сирии Б.Асада госминистр по внешней торговле Кюршад Тюзмен также заявлял, что в ближайшее время эта территория будет очищена от мин и станет местом интенсивного сельскохозяйственного производства и свободной торговли⁴⁷. Однако по состоянию на март 2004 г. работы по разминированию этих территорий так и не были начаты. В турецкой прессе стали даже появляться сообщения об утере министерством обороны Турции минных карт⁴⁸, эти сведения, впрочем, были опровергнуты турецким оборонным ведомством⁴⁹. Лишь в середине марта 2005 г. турецкий минфин заявил о подготовке тендера на разминирование приграничной с Сирией территории⁵⁰.

В этом контексте можно отметить и вывод турецкими властями во время конфликта с ПРК из сельскохозяйственного и животноводческого оборота пастбищ турецкого Курдистана. Хотя, как известно, в курдском регионе именно пастбища являются в условиях нехватки инвестиций и технологической отсталости основой местного животноводства. В некоторых про-

винциях Турецкого Курдистана из оборота было выведено более половины пастбищ, что наносило огромный ущерб сельскому хозяйству региона⁵¹. А во время эвакуации деревень было уничтожено более 1,5 млн. голов крупного рогатого скота⁵².

Следует отметить, что нередко леса на территории Курдистана уничтожаются пожарами, вспыхнувшими по неосторожности туристов.

В июле 2004 г. в волости (составная часть уезда) Мианкух (на границе с провинцией Хузестан) уезда Ардал провинции Чахармахаль и Бахтиария (Иранский Курдистан) в результате сильного пожара погибло более 1 тыс. га дубового леса. Всего в уезде Ардал находится 92 тыс. га леса, т.е. более трети всех лесов провинции. Площадь лесных массивов в провинции Чахармахаль и Бахтиария превышает 300 тыс. га – почти четверть всей территории провинции.

Конфликт в Турецком Курдистане стал причиной уничтожения свыше 3500 курдских деревень, что нанесло огромный ущерб региональному хозяйству. По некоторым расчетам, ежегодный убыток от этого составляет 565 млн. долл. Таким образом, лишь за период 90-х годов ущерб превысил 6 млрд. долл.⁵³, что является для Курдистана огромной суммой.

Примечательно, что в подготовленном в 1998 г. Комиссией по миграции турецкого парламента 120-страничном докладе, посвященном комплексному социальному положению в «Юго-Восточных провинциях», признавалась насильственная эвакуация 3428 курдских сел и деревушек (по состоянию на 30 ноября 1997 г.)⁵⁴.

В Иракском Курдистане (в провинциях Дохук, Эрбиль и Сулеймания) в результате ирано-иракской войны, операции «Анфаль» и войны 1991 г. было уничтожено свыше 4 тыс. деревень (86% от всего количества деревень), что поставило регион на грань экономической и экологической катастрофы. При этом, например, в наиболее плодородных провинциях – Эрбиле и Сулеймании, было соответственно уничтожено 80 и 98% деревень, а в наименее развитом и плодородном с сельскохозяйственной точки зрения Дохуке «всего лишь» – 71%. По состоянию на 2002 г. было восстановлено более 65% уничтоженных деревень. По данным министерства реконструкции и развития Иракского Курдистана (Эрбиль), соотношение разрушенных, восстановленных и подлежащих восстановлению деревень выглядит следующим образом:

**Количество разрушенных иракскими властями
и восстановленных курдскими администрациями сел**

Провинция	Деревни			
	Существовавшие	Разрушенные	Восстановленные	Подлежащие восстановлению
Дохук	1123	809	470	339
Эрбиль	1497	1205	800	405
Сулеймания	2035	1992	1350	640
Всего	4655	4006	2620	1386

Составлено по данным министерства реконструкции и развития Регионального правительства Курдистана (Эрбиль).

В результате политики баасистских властей по уничтожению курдских деревень, по данным ООН, три четверти населения Иракского Курдистана проживает в городах с населением более 20 тыс. чел.

В Курдистане имеются значительные запасы многих видов полезных ископаемых. В Киркуке, Захо и Джебель-Синджаре добывают уголь, в Сулеймании, недалеко от границы Ирака с Ираном в местечке Аснава (район Пенджвина) и Малатье сконцентрированы запасы железной руды. Запасы железной руды лишь на территории Иракского Курдистана оцениваются в 3 млн. т при содержании железа 80%. Выходы медной руды отмечены в Шаклаве, где местное население вело ее разработки еще в глубокой древности. Общие значительные запасы поваренной соли находятся в Киркуке и Дияле, а также к югу от Вана, к западу от Карса, к северу от Диярбакыра, в Ширнаке и к югу от Эрзурума. Недалеко от Мосула в районе Гайяра находятся выходы асфальта. В районе Ширнака – Силопи имеются запасы асфальтита – 80 млн. т. Месторождения хрома имеются в Караманмараше и к югу от Диярбакыра, а свинца – к востоку от Вана, к западу от Муша, к западу от Элязыга, к северу от Малатьи и в Карсе. К северо-западу от Элязыга и к востоку от Эрзурума имеются запасы лигнита. Однако их наибольшее количество находится в бассейне Караманмараша (в районе Эльбистан) – около 3,3 млрд. т или 40% всех турецких запасов, которые составляют 8,3 млрд. т (в целом доля Турции в мировых запасах лигнита составляет около 2%, мирового производства – 7,1%, потребления – 7%). Это крупнейшее месторождение было обнаружено в 1967 г. Найденный в Эльбистане лиг-

нит низкого качества и используется на электростанции в Эльбистане (в местечке Афшин), установленная мощность которой составляет 1376 МВт. Кроме того, там же планируется сооружение еще двух электростанций, совокупная установленная мощность которых составит 2880 МВт. Запасы лигнита в Бингеле равняются 88 млн. т.

В 1960–1962 гг. советскими геологами в районе Киркука была обнаружена самородная сера, запасы которой оценивались в 350 млн. т. Наиболее ценные месторождения находятся в горной области Киркук – Эль-Фатах – Джамбур, в которых содержание серы достигает 60%.

К югу от Элязыга имеются запасы цинка. Потенциальные запасы каменного угля в Диярбакыре около 20 млн. т. В районе озера Ван отмечены залежи урана.

На территории Курдистана еще в глубокой древности и в средневековье добывали золото и серебро (на рудниках Кебана и Эргани)⁵⁵. Как пишет турецкий исследователь Шевкет Памук, финансовая стабильность в Османской империи в XVIII в., среди прочего, поддерживалась возрастающим уровнем добычи серебра в уже упомянутых Кебана и Эргани, а также в Гюмюшхане (последний не относится к курдскому региону). Совокупная добыча серебра на этих трех месторождениях в 30-х годах XVIII в. составляла 35–40 т⁵⁶. Примечательно, что вавилоняне называли горы Тавра «серебряные горы».

Медные рудники в средние века существовали в Эрзинджане⁵⁷.

Курдские племена, в частности племя милли, кочевавшее в Диярбакыре, время от времени совершали набеги на рудники Кебана и Эргани. Поэтому государство охраняло эти и другие рудники от таких рейдов. Правительственные войска занимали, например, мост через Джейхан, чтобы преградить туркменским и курдским племенам путь на рудники в Ахсендере (Мараш)⁵⁸.

Само название многих мест в Курдистане говорит о добыче различных полезных ископаемых, например, Маден. Как пишет Гордлевский, «разъезжая в XIX в. по Курдистану, Мольтке поражался богатствам страны, лежавшим втуне и ожидавшим эксплуатации: из песка Тигра он, шутя, извлек магнитом 50 фунтов железа»⁵⁹.

Богатые медные рудники в Курдистане расположены в Эргани и Эрзуруме, залежи золота находятся в районе Аракса близ Кагызмана (район Карса), а серебра – в Элязыге и Карсе. Однако функционирующие на территории Турецкого Курдиста-

на «предприятия добывающей промышленности сравнительно слабо воздействовали на хозяйство региона, так как сырье (хромиты, черновая медь, нефть) в значительной степени вывозилось за его пределы»⁶⁰.

На территории Курдистана находились два из трех монетных дворов Азиатской Турции – в Диярбакыре и Кебане (еще один монетный двор находился в Маниса)⁶¹.

По данным В.А.Гордлевского, на территории курдских районов Османской империи находились следующие рудники: Ардануч (Эрзурум, с 1142 г.), Ахсендере (Мараш, с 1146 г., медь и сера), Ван (с 981 г., серебро и селитра), Зюлькадрие (Мараш, с 981 г., селитра), Кагызман (тогда Эрзурум, с 1099 г., медь), Каяра (Мосул, с XIV в., нефть), Карагюден (Хакяри, с 978 г., сера), Киркук (нефть), Кигы (Эрзурум, с 980 г., железо), Малатя (селитра), Мараш (с 981 г., серебро и селитра), Хакяри (с 978 г., сера), Эргани (с 1738 г., серебро), Эрджиш (Ван, с 978 г., селитра), Эрзинджан (с 979 г., медь)⁶².

В Курдистане имеются также запасы известняка, мрамора, кремния, доломита, гипса, песка, гравия, глины и др. полезных ископаемых.

Обозревая ресурсы Курдистана, следует отметить также его значительный геотермальный потенциал. Особенно выделяются геотермальным потенциалом Агри, Битлис, Диярбакыр, Ван (Турция), Урмия, Маку и Хой (Иран). Геотермальная энергия может использоваться для производства электроэнергии и т.д. Однако в настоящее время геотермальный потенциал Курдистана практически не используется.

В настоящее время на территории этногеографического Иранского Курдистана проводятся широкомасштабные геологоразведочные работы. Этот регион рассматривается иранскими властями в качестве одного из важнейших источников полезных ископаемых. В не самой богатой полезными ископаемыми части Курдистана провинции (остане) Курдистан за 4 месяца 2001 г. было добыто 670 тыс. т минералов (мрамор, гранит, кремний, железная руда, гипс и др.) на общую сумму 6,5 млрд. риалов. По сравнению с тем же периодом 2000 г. рост составил около 13%. В мае-июне 2001 г. из этого остана в Иракский Курдистан (территория курдской администрации) было экспортировано 12 тыс. кв. м декоративных камней на общую сумму 115 тыс. долл. Разведанные запасы минералов остана Курдистана, где в 2001 г. разрабатывались 132 рудника, по состоянию на тот же период

составляли почти 337 млн. т⁶³. За первое полугодие 1383 г. (с 21 марта по 21 сентября 2004 г.) лишь частный сектор провинции Курдистан добыл более 2,5 млн. т рудничной продукции. В целом за этот период в провинции ее было произведено примерно 3 млн. т. По состоянию на 2004 г. в провинции Курдистан действовало 146 шахт Курдистана, которые экспортировали примерно 4,5 тыс. т продукции стоимостью 420 тыс. долл. Согласно подсчетам специалистов, объем залежей руд в провинции Курдистан в тот же период составлял в целом примерно 388 млн. т, и ежегодно от этого объема добывается примерно 1,4%⁶⁴. Запасы марганца в остане Курдистан сконцентрированы в основном к северо-западу от г. Камиаран (около 25 тыс. т), известняка – в Биджаре, Дивандарре и Мариване, мрамора – в Корве, Биджаре и Дехголане, соли – в Сенендедже, Дивандарре, Бане, Мариване и Корве, кокса – в 34 км от г. Корве, железной руды – также в Корве (42 млн. т), гранита – в районе между Сенендеджем и Камиараном, доломита – в 20 км к югу от г. Корве.

Как заявлял в октябре 2001 г. заместитель директора Организации рудников и промышленности провинции Западный Азербайджан Акбар Тахери, в провинции обнаружены значительные запасы минерального сырья – марганца, титана, цинка и т.д. По его словам, Западный Азербайджан вскоре станет одним из основных горнодобывающих регионов страны. По состоянию на октябрь 2001 г. в этой провинции функционировало около 100 рудников, на которых были заняты более 4 тыс. чел.⁶⁵ В провинции Западный Азербайджан находится также одно из крупнейших месторождений меди Ирана – Сангун, проектная мощность которого оценивается примерно в 50 тыс. т меди в год (оно уступает лишь месторождению Сарчешме, расположенному в провинции Керман, мощностью более 100 тыс. т).

В июне 2004 г. министр промышленности и природных ресурсов Ирана Эсхак Джахангири заявил, что в провинции Курдистан британская компания почти завершила разведку месторождений золота, из которых одно относится к числу весьма перспективных. Его разработка начнется к 2006 г. По оценке британской компании, вложившей в разведку месторождений несколько миллионов долларов, запасы золота в провинции Курдистан превышают 60 т⁶⁶.

Еще одно месторождение золота было обнаружено в 2004 г. в районе Нехеде провинции Западный Азербайджан.

В настоящее время разведка запасов золота и меди в провинциях Западный Азербайджан и Курдистан и залежей сульфидов в Западном Азербайджане является приоритетным направлением геологоразведочной деятельности в Иране.

Провинция Западный Азербайджан занимает первое место в Иране по запасам золота высокой пробы. В провинции находятся крупнейшие золотые прииски Агдаре и Зара-Шуран (иногда его называют «Шоуранэ такаб») в районе Такаба и золотой прииск Шахин. Эти прииски отличаются и высоким качеством металла.

В начале 2005 г. в Иране проводилась подготовка к тендеру на освоение месторождения «Шоуранэ такаб» в 35 км севернее города Такаб. Объем золотосодержащей руды этого месторождения составляет 11 млн. т. В каждой тонне содержится почти 8 граммов чистого золота. Подтвержденные запасы золота здесь оцениваются почти в 90 т. При наличии золотообрабатывающего завода, строительством которого займутся инвесторы, ежегодная добыча драгоценного металла может достичь 2 т. Основным интерес к освоению этого месторождения проявляют британские компании при сотрудничестве с иранской компанией «Паршин голд». Совокупные подтвержденные и потенциальные запасы золота в Иране составляют около 250 т, при этом ежегодно в Иране в настоящее время добывается 26 т (ежегодная мировая добыча – 2,6 тыс. т).

В марте 2005 г. через таможенную Урмия впервые была экспортирована партия золота (весом 10086 г на сумму 139 тыс. долл.).

Полезные ископаемые на территории Иранского Курдистана добываются также в провинции Чахармахаль и Бахтиария, где, например, за первое полугодие 1383 иранского года (21.03–21.09.2004) объем добычи был 1,04 млн. т, а совокупные запасы полезных ископаемых этой провинции оцениваются в 1,08 млрд. т. В провинции в настоящее время функционирует 60 шахт, которые в основном сконцентрированы в городах Фаларад, Лордеган и Фарсан⁶⁷. А за период с 21.03.2004 по 20.12.2004 (9 месяцев иранского 1383 г.) на 60 действующих шахтах провинции Чахармахаль и Бахтиария было добыто и произведено 1,3 млн. т руды. Основными полезными ископаемыми, добываемыми в провинции Чахармахаль и Бахтиария, являются известняк, декоративные камни и огнеупорная глина⁶⁸.

Здесь же активно развивается также крупный рудничный комплекс «Баба Хейдар», на что выделено 11 млрд. риалов (1,25 млн. долл.).

Запасы полезных ископаемых есть и в остане Бойерахмад и Кухгулуйе. В деревне Сар Фарваб и местечке Дехдашт имеются значительные запасы бокситов, в деревне Хазанге и районе Бойерахмада – медной руды, в Сар Фарвабе – залежи фосфатов, в Гечсаране и деревне Несс – серы. Запасы фосфатов месторождения Лар в 50 км от Гечсарана приближаются к 40 млн. т. Вся провинция богата значительными запасами строительного камня и гипса.

Разработка природных богатств и полезных ископаемых Курдистана является главной целью Тегерана. Например, в начале марта 2003 г. первый вице-президент Ирана Мохаммедреза Ареф, посетив «западные области страны», заявлял о приоритетности их развития. Однако, говоря о конкретных проектах, М.Ареф упомянул лишь о том, что в настоящее время в провинции Курдистан сооружаются 6 плотин, общие водные накопления которых составят 1,2 млрд. куб. м, а также о планировании строительства еще 8 плотин⁶⁹.

В октябре 2003 г. Иран начал переговоры с одной американской компанией для проведения геологической разведки и разработки титанового месторождения в Урмии. Как заявлял руководитель Организации промышленности и природных ресурсов провинции Западный Азербайджан Насер Заргар, «в провинции насчитывается 20 действующих рудников», где добывается 60% гранита, производимого в Иране. Запасы титана в районе Урмии составляют около 200 млн. т. Богатые залежи кварца находятся в районе Хоя и Ушну. Предполагается, что в скором времени «Хой превратится в кварцевый центр страны»⁷⁰.

За последние 25 лет экономика Иранского Курдистана весьма сильно пострадала от конфликта с центральным правительством, а также от ирано-иракской войны. Несмотря на значительные природные богатства, народ Курдистана не имел и не имеет возможности использовать свой потенциал. Главными проблемами экономики Курдистана традиционно являются: нехватка инвестиций, плохое управление со стороны центрального правительства и высокий уровень безработицы.

На территории Курдистана иранские власти, как правило, не осуществляют проектов, направленных на улучшение жизни населения. Основной интерес для центральных властей представляют меры, направленные на эксплуатацию ресурсов Курдистана. На встрече с депутатами иранского меджлиса, представляющими «западные провинции» (курдские провинции Кур-

дистан, Керманшах, Илам и Луристан, а также некурдский – Хамадан), в конце сентября 2003 г. президент ИРИ М.Хатами также заявлял, что приоритетом иранского правительства в этих провинциях является использование водных ресурсов и предотвращение их нерационального использования. Однако депутаты «западных провинций» просили президента страны кроме водных осуществлять и инфраструктурные проекты⁷¹.

Примечательно, что несмотря на обустройство в последние годы множества водохозяйственных объектов, некоторые курдские провинции время от времени испытывают острый дефицит воды. Так было, например, летом 2004 г., когда напряженность с водой ощущалась в Иламе, Лурестане, Керманшахе, Чахармахале и Бахтиарии и Хузестане⁷². В то же время, как уже отмечалось, иранские власти осуществляют и планируют меры по переброске воды из курдских районов в другие части страны.

Основные инвестиции, направленные на улучшение жизни населения, идут главным образом в лояльные властям некурдские районы страны.

Почти все мэры городов и руководители областей Иранского Курдистана, как правило, персы или азербайджанцы, не владеющие курдским языком. Большинство назначенных руководителей ранее никогда не были в Курдистане, не знают местных условий, заранее пропитаны духом антикурдизма. Свою работу в Курдистане рассматривают в качестве временной и как ступеньку для дальнейшей карьеры в органах центральной власти. Курдам традиционно труднее устроиться на муниципальную и государственную службу, так как они должны служить исламскому режиму. Иранские власти всячески препятствуют приему и продвижению курдов по службе. Некоторые надежды на улучшение ситуации у иранских курдов возникли в конце 90-х годов, когда президент Хатами назначил губернатором провинции Курдистан этнолога из Бельгийского университета курда по происхождению Абдуллу Рамазанзаде. Новый губернатор заявлял о необходимости привлечения к делу управления регионом именно местных жителей, особенно на низовом и среднем уровне. Был начат процесс некоторой курдизации местных администраций. Однако вскоре Рамазанзаде, деятельностью которого были весьма недовольны в Тегеране (поговаривали даже, что часть радикалов настаивала на суде над ним «за разрушение си-

стемы управления» в его регионе), был отозван в иранскую столицу (где стал помощником Хатами).

Курдский регион традиционно характеризует высокая рождаемость. Этот фактор наряду с дефицитом рабочих мест делает регион крайне трудоизбыточным. В Курдистане нет ни одного крупного университета или мединститута. Небольшие университеты имеются в Урмии, Сенендедже, Керманшахе. Есть мединститут в Урмии. В южных провинциях этногеографического Курдистана (Луристан, Кухгулуйе и Бойерахмад, Чахармахаль и Бахтиария) система высшего образования вообще не налажена. Центральные власти ориентируют население этих провинций на учебу в университете «Шахид Чамран» в Ахвазе (Хузестан).

О недоверии иранских курдов властям страны говорит и весьма низкий уровень участия населения в выборах. В парламентских выборах в феврале 2004 г. приняло участие 50,6%, самый низкий уровень участия был зафиксирован в Тегеране и Курдистане. В Тегеране по сравнению с выборами 2000 г. этот показатель упал в два раза – с 56% до 28%, в провинции Курдистан – в 2,2 раза – с 70% до 32%. К тому же в некоторых районах провинции Западный Азербайджан активность избирателей была еще ниже: в Мехабаде в выборах участвовало 23,6%, а в Саккызе, Бане, Букане и Ушну – и вовсе менее 15%. Кстати, многие курдские обозреватели ставили под сомнение и эти официальные показатели, считая, что они завышены⁷³.

Примечательно, что о своем недовольстве отсутствием курдов во властных структурах Ирана заявляют и высшие чиновники страны – курды по происхождению. Так, как сообщало 4 марта 2005 г. *Fars News Agency*, пресс-секретарь могущественного Совета стражей, один из ближайших соратников президента Ирана М.Хатами, бывший губернатор остана Курдистан Абдулла Рамазанзаде 3 марта 2005 г. на встрече с «реформистскими силами» в Керманшахе, посвященной президентским выборам в Иране, намеченным на 17 июня 2005 г., заявлял, что «мы (курды. – Н.М.) будем участвовать в выборах [президента Ирана] и голосовать лишь, если мы получим гарантии, что будем представлены во власти. Иранские консерваторы выразили большое недовольство заявлением Рамазанзаде, напомнив, что министр нефти Ирана Биджан Намдар-Зангане, министр здравоохранения Масуд Пезешкиан и многие другие высшие чиновники являются курдами по происхождению. В связи с этим, как сообщало 7 марта 2005 г. *Fars News*

Agency, М.Хатами запретил Рамазанзаде проводить предвыборные встречи. Примечательно, что один из высших консервативных деятелей Алаэдин Боруджерди заявил также, что «Курдистан, подобно нескольким другим провинциям, нуждается в большем внимании, и правительство должно уделить его этой провинции»⁷⁴. Даже если недовольство Рамазанзаде объяснить предвыборной риторикой, совершенно очевидно, что он выражает мнение самых широких слоев иранских курдов, и об этом прекрасно знают руководители страны. А заявления о том, что курды представлены во властных структурах, поскольку политики курдского происхождения занимают ряд высших постов в ИРИ, курдов несколько не удовлетворяют (и об этом тоже прекрасно знают в руководстве ИРИ), поскольку лица курдского происхождения получают высокие посты лишь после полной ассимиляции и неартикулирования своей курдской идентичности.

Как говорится в пункте 5 преамбулы программы Демократической партии Иранского Курдистана, принятой на XII съезде ДПИК, состоявшемся 24–26 ноября 2000 г., «экономически и социально Иранский Курдистан представляет собой неразвитый регион неразвитой страны. Хотя [Иранский] Курдистан богат природными и минеральными ресурсами, во многих аспектах он является одним из самых неразвитых регионов Ирана. Социальные и экономические изменения, особенно промышленные, не достигают региона. В области здравоохранения и культуры можно наблюдать лишь незначительное повышение качества жизни населения [Иранского] Курдистана или отсутствие улучшения. Уровень жизни остается чрезвычайно низким, крестьяне и рабочие живут в условиях бедности и лишения, сельская местность почти не имеет никаких услуг в области здравоохранения и медицины.

Национальное угнетение идет во всех аспектах: политическом, экономическом, социальном и культурном. Большинство региональных руководителей назначается из центра, и курдский народ почти не участвует в управлении своим регионом. Несмотря на наличие природных ресурсов, экономические и промышленные проекты не реализуются в Курдистане...»

В связи с тем, что единственный выход во внешний мир администрация ПСК в Сулеймании имела лишь через Иран (Иранский Курдистан), экономика территории, находящейся под контролем ПСК, была ориентирована на восточного соседа, в то время как экономика территории, находящейся под

контролем ДПК, – на Турцию. Хотя следует отметить, что в последние годы турецкие фирмы заняли господствующее положение и на территории сулейманийской администрации. Как правило, владельцами этих турецких фирм являются этнические курды – граждане Турции. Иранские фирмы на территории ДПК почти не присутствуют.

Экономическое сотрудничество восточной части Иракского Курдистана (территория ПСК) с Ираном осуществлялось в основном с Иранским Курдистаном. Периодически по обе стороны границы проходили (и проходят) ярмарки, выставки и др. мероприятия, направленные на расширение экономического сотрудничества. Для Ирана территория ПСК становится плацдармом для выхода в целом на иракский рынок, имеющий весьма важное значение для Ирана. Так, в 2004–2005 году иранский экспорт в Ирак составил около 1 млрд. долл. (совокупный экспорт Ирана за тот же период составил 7 млрд. долл.).

В конце октября 2003 г. в Сулеймании открылся первый Центр по предложению услуг и продукции Ирана. Этот торговый центр был создан в рамках совместной Торговой палаты Ирака и Ирана, которая располагается в Сулеймании. Предполагается открытие филиала этой палаты и в Сенендедже. Торговый центр изучал спрос на иранские товары и продвигал эти товары на местный рынок. По состоянию на конец апреля 2004 г. в Центре действовали павильоны 28 иранских заводов и фирм-производителей. Через Центр продавались в основном иранские товары бытового назначения, например, холодильники и кондиционеры, пользующиеся особой популярностью в Иракском Курдистане. Однако в феврале 2005 г. этот торговый центр прекратил свою работу. Причиной его закрытия явился отказ иранских арендаторов продлить срок аренды в связи с расположением центра на окраине Сулеймании и отказом властей предоставить иранским компаниям другое здание ближе к центру города.

Примечательно, что первая торговая и промышленная выставка остана Курдистан в Сулеймании была открыта в присутствии лидеров ПСК 25 мая 2001 г., в частности, Дж.Талабани. На этой выставке были представлены товары и услуги 86 иранских фирм. Как заявлял коммерческий представитель остана Курдистан Асадолла Барходари, целью выставки является желание познакомить иракских курдов «с высоким промышленным потенциалом Ирана»⁷⁵.

Активную экспансию на территорию восточной части Иракского Курдистана предпринимают и иранские банки. В марте 2004 г. в Сулеймании свои филиалы открыли Коммерческий и Экспортный банки Ирана. Они стали первыми иранскими банками, начавшими свою деятельность на территории Ирака. Указанные банки предоставляют банковские услуги иракским коммерсантам, занимаются обменом валют, выдают кредиты.

В середине 2004 г. было объявлено, что Иран планирует открытие в Сулеймании своего консульства. После его открытия жители Иракского Курдистана смогут получать визы в Иран напрямую, а не через политические партии, как происходит до сих пор.

Заинтересованность Ирана в южнокурдистанском рынке определяется и сравнительно высоким уровнем безопасности в курдских районах. Как заявлял председатель торговой организации Курдистана (Иран) Бахман Хаджали, торговый центр в Сулеймании является самым безопасным и подходящим проводником иранских товаров в Ирак. Предприниматели Иранского Курдистана призывают «всех иранских предпринимателей, бизнесменов и промышленников воспользоваться безопасной, выгодной и благоприятной возможностью северных районов Ирака». «Торговая организация провинции Курдистан, – по словам Б.Хаджали, – в свою очередь, готова предоставить предпринимателям услуги и необходимые предложения, а также сотрудничать с ними»⁷⁶. Таким образом, предприниматели Иранского Курдистана предлагают другим иранским бизнесменам содействие для выхода на весь южнокурдистанский и иракский рынки.

В середине февраля 2004 г. председатель Торгово-промышленной палаты г.Сенендеджа (провинция Курдистан) Рахими заявил, что в Багдаде и Сулеймании открылись представительства Торгово-промышленной палаты Запада Ирана. По его словам, на эти представительства возложены задачи по сбору коммерческой информации и оказанию помощи иранским инвесторам, экспортерам и коммерсантам на территории Ирака. Как заявляют иранские представители, создание благоприятных условий для экспорта иранских товаров в Ирак стимулирует строительство и развитие иранских предприятий, выпускающих конкурентоспособную экспортную продукцию. Например, за счет льготных кредитов Министерства промышленности и природных ресурсов Ирана в провинции Хамадан ведется строительство 6 таких предприятий⁷⁷.

Из остана Курдистан в Сулейманию растет и экспорт инженерно-технических услуг. 26 мая 2004 г. в Сенендедже между властями остана Курдистан и заместителем губернатора провинции Сулеймания по вопросам сельского хозяйства был подписан меморандум о соглашении об экспорте инженерно-технических услуг. В соответствии с этим документом остан Курдистан будет поставлять в Сулейманию саженцы растений, оплодотворенные куриные яйца, однодневных цыплят, мальков прудовых рыб, комбикорма для животных, птиц и рыб, вакцины, рассаду декоративных растений, оборудование для искусственного орошения и навесные орудия для тракторов. Кроме того, иранские специалисты будут сооружать различные системы орошения, в том числе оросительные каналы и насосные станции, рыбоперерабатывающие комплексы, цветоводческие хозяйства и небольшие сельские перерабатывающие предприятия пищевой промышленности. Согласно меморандуму, провинция Курдистан будет также оказывать помощь в обучении специалистов сельского хозяйства.

Провинция Курдистан осуществляет в Ирак, в том числе в Иракский Курдистан, также значительный экспорт цыплят и яиц. Птицеводческая компания «Морге варук» (остан Курдистан) является крупным экспортером в Ирак. За восемь месяцев 1383 иранского года (20.03–20.11.2004) эта компания экспортировала в Ирак около 8 млн. цыплят и яиц. Продукция фирмы отличается высоким качеством и пользуется большим спросом у владельцев инкубаторов и птицеферм Ирака⁷⁸.

Следует отметить, что в волости Дехголан уезда Корве провинции Курдистан в 2004 г. начала работать ферма по разведению страусов. Ее стоимость составила 3753 млн. риалов (427 тыс. долл.).

Территория, подконтрольная ПСК, старается устанавливать отношения не только с останом Курдистан, но и с другими курдскими провинциями Ирана. Во время своего визита в Мехабад на промышленную выставку в начале сентября 2004 г. губернатор провинции Сулеймания Асу Шейх Нури выразил глубокую заинтересованность в использовании у себя возможностей и достижений Ирана, в особенности курдонаселенных районов страны.

В январе 2005 г. Сулейманию для расширения экономических и торговых связей посетила торговая делегация провинции Керманшах.

Торговля между Иракским Курдистаном (в особенности территориями, подконтрольными ПСК) и курдонаселенными провинциями Ирана развивается весьма динамично. Важную роль в этом процессе ирано-иракской (межкурдской) торговли занимают приграничные рынки. Они способны сыграть важную роль в интегрировании курдского экономического пространства, разделенного политико-административными границами.

Важным приграничным рынком на границе Ирана с Ираком является рынок Тамарчин уезда Пираншар провинции Западный Азербайджан. Приграничная торговля между Ираном и Ираком после свержения в Ираке баасистского режима развивается весьма быстрыми темпами. За первый квартал 1383 иранского года (21.03–20.06.2004) объем торговли в Тамарчине вырос на 80% и составил 27 млн. долл. Доля иранского экспорта оценивалась в 22 млн. долл., импорта 5 млн. долл. В номенклатуре иранского экспорта основное место занимали ковры машинной работы, водяные кондиционеры, прохладительные напитки, продовольственные товары, в том числе куриные яйца, медикаменты, стекло, металлическая арматура, отделочные камни, пластмассовые изделия и машинное масло, а импорта – компрессоры, вентили, сельскохозяйственные машины, промышленное оборудование, буровой инструмент и автомобильные запчасти⁷⁹ (почти все товары реэкспортируются в Иран из/или через Турцию).

В ближайшее время рынок Тамарчин должен получить официальный статус автомобильного пограничного перехода на границе Ирана и Ирака, что будет способствовать интенсификации ирано-иракской (межкурдской) торговли. Кроме того, получение такого статуса позволит установить прямые транспортные связи через территорию Ирака с таможенно-пропускным пунктом Ибрагим-Халил на границе с Турцией и иорданским портом Акаба. В среднем ежегодный оборот приграничного рынка Тамарчин составляет около 80 млн. долл. Кроме приграничного рынка Тамарчин на территории провинции Западный Азербайджан работают еще шесть рынков приграничной торговли: на границе с Ираком – Гасем-Раш (уезд Сардашт), с Турцией – Сарв (местечко Суе в уезде Урмие), Сави-Суе (контрольно-пропускной пункт Базарган), Рази (контрольно-пропускной пункт Рази в уезде Хой), на границе с Азербайджаном – Ушну (район Ушну) и Санам-Белаги (местечко Белдашт) (Нахичевань).

Через КПП провинции Западный Азербайджан ежегодно въезжает в Иран и выезжает из страны около миллиона человек.

На границе с Ираком имеется также 5 приграничных рынков в провинции Керманшах: Шушме (уезд Паве), Ших-Сале (уезд Джаванруд), Парвез-хан (уезд Касре-Ширин), Тилу-Ку (Сареполе-Захаб), Хосрови (Хосрови) – все Ирак. Крупнейшими из этих рынков являются Парвез-хан и Хосрови. В Хосрови планируется построить международный торговый центр площадью 200 га, стоимостью 35 млрд. риалов. Там же действует международный автомобильный терминал. Ежедневная пропускная способность пограничного перехода «Хосрови» достигает почти 5 тыс. чел.

Приграничная торговля между Турцией и Ираном со стороны Ирана осуществляется через три таможенных пункта, находящихся в провинции Западный Азербайджан – Базарган (уезд Маку), Рази (уезд Хой) и Сарв (уезд Урмие), где, как уже отмечалось, имеются также три приграничных рынка. Объем товарооборота между Турцией и Ираном через приграничные рынки составляет в год около 50 млн. долл.

В турецком приграничном пункте Капыкей, расположенном напротив иранского пограничного перехода Рази, открыт совместный турецко-иранский центр беспошлинной торговли.

Турецкая и иранская стороны предпринимают усилия, направленные на создание благоприятных условий для приграничной торговли. Так, на турецко-иранских встречах на высшем уровне в повестке дня всегда присутствуют и рассматриваются перспективы увеличения объемов приграничной торговли. Кроме того, проходят постоянные встречи и переговоры на уровне руководителей приграничных провинций, подписываются меморандумы по пограничным вопросам. При этом важнейшее место на переговорах занимает тема безопасности границы. Как правило, проблемами приграничной торговли также занимаются представители служб безопасности и командования приграничных войск. Так, 27 мая 2004 г. между представителями пограничной охраны провинций Западный Азербайджан (Иран) и Ван (Турция) был подписан меморандум о соглашении по пограничным вопросам, который предусматривал совместные меры по усилению охраны турецко-иранской границы. При этом усиление охраны границы и создание и ремонт пограничных заграждений направлены, как признают военные, на пресечение контрабанды товаров. Пресечение кон-

трабанды товаров обсуждалось и на встрече, состоявшейся 6 мая в Урмии между губернатором Хакяри (Турция) и главой уезда Урмия (Западный Азербайджан, Иран).

Как представляется, Турция и Иран активно пытаются пресечь контрабандную торговлю по следующим причинам. Приграничные районы Турции и Ирана, некогда составлявшие единый хозяйственный регион, оказались разделенными государственными границами, порвались традиционные межхозяйственные связи семей и кланов, нарушились вековые торговые связи и привычная занятость жителей. Поэтому, как и раньше, население приграничных районов Турции и Ирана, как и других частей Курдистана, занимается «торговлей» с соседями, только теперь уже контрабандной. Этому способствует рельеф местности, трудный для контроля. Нередко значительные доходы от приграничной торговли получают курдские политические силы, которые для финансирования своей деятельности сами начинают заниматься контрабандной торговлей. Прекращение контрабанды и создание прозрачной приграничной торговли имеет целью взять эту торговлю под контроль государства, лишив тем самым курдов возможности получать несанкционированные государством доходы. Для этого Турция и Иран снижают также таможенные пошлины.

Значительная часть ирано-иракской торговли осуществляется через таможенные пункты провинции Илам (имеющей с Ираком 430-километровую границу), крупнейшим из которых является Мехран (Бахрамабад). Стоимость иранского экспорта через этот пограничный переход, открывшийся сразу же после свержения баасистского режима, составляла около 40–45 млн. долл. в год. Однако уже на следующий год объем экспорта удвоился, превысив 80 млн. долл. Основными экспортными товарами являются цемент, бытовая техника, а также фрукты, овощи и зелень. Товары в Ирак доставляются автомобильным транспортом – иракскими грузовиками (иранские водители в связи со сложной военно-политической обстановкой в Ираке предпочитают не ездить в Ирак). В сентябре 2004 г. Таможенное управление Ирана выдало таможене Мехран сертификат на импорт товаров.

В настоящее время в провинции Илам планируется открыть второй приграничный с Ираком рынок, в Дехлоране.

В провинции Курдистан функционируют три приграничных рынка – «Сиранбанд» (Бане), «Башмак» (Мериван) и «Сейф»

(Саккыз), крупнейшими из которых традиционно являются рынки Сиранбанд и Башмак. В среднем ежегодно через приграничные рынки провинции Курдистан экспортируется товаров на сумму около 160–165 млн. долл.

Рынок Башмак расположен в уезде Мериван, в 7 км от г. Мариван на границе с Ираком в одноименной деревне. До Сулеймании, на которую ориентирован рынок Башмак, 130 км, до Пенджвина – 7 км. Башмак является первым пограничным рынком провинции Курдистан, он открылся в 1993 г., его площадь 8 га. Экспорт через рынок превышает импорт. Через Башмак экспортируются в основном сельскохозяйственная продукция, нефтехимические товары, металлические изделия, ковры, мрамор и камни. До конца 90-х годов главными импортными товарами были чай и рис, однако в 2000 г. Иран для защиты местных производителей запретил ввозить эти товары.

В ноябре 2003 Дж.Талабани, будучи председателем Временного управляющего совета Ирака, подписал во время своего визита в Тегеран соглашение с иранскими властями по рынку Башмак, оно предусматривало рост торговли, пропуск через Башмак иранских паломников в святые места шиитов на юге Ирака⁸⁰.

Рынок Сейф расположен в одноименном местечке в уезде Саккыз, в 60 км от г. Саккыз, недалеко от деревни Бастам. Сейф стал третьим рынком провинции Курдистан, действует с 1998 г. Площадь рынка 1 га. Через Сейф в основном экспортируются ковры, картофель, фрукты. После запрета ввозить в Иран чай и рис главным импортным товаром стали бананы.

Следует отметить, что за период с 21 марта 2003 г. по 20 марта 2004 г. экспорт иранских товаров через систему приграничной торговли, в которую входит 31 приграничный рынок, составил 431 млн. долл. или 8,2% от всех экспортных поставок страны, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 36%. При этом самые крупные объемы товаров были реализованы через рынки Сиранбанд, Башмак (оба провинция Курдистан) и Парвизхан (провинция Западный Азербайджан) – соответственно 15,4%, 13,8% и 9,3%⁸¹. Таким образом, лишь через эти три приграничных рынка Иранского Курдистана было экспортировано товаров на сумму более 166 млн. долл. (в т.ч. Сиранбанд – 66 млн. долл., Башмак – 60 млн. долл. и Парвизхан – 40 млн. долл.) или более 39% экспорта через все иранские приграничные рынки.

При этом следует отметить, что за 1378 иранский год через рынки Сиранбанд и Башмак было экспортировано почти в 6 раз меньше товаров (соответственно 11,9 и 10,7 млн. долл.). С точки зрения торгового сальдо интересны следующие факты. Хотя положительное торговое сальдо характерно для всех трех рынков, в Сейфе импорт почти равен экспорту, в Башмаке уступает в 2,5 раза, а в Сиранбанде – в 7 раз.

**Показатели приграничных рынков
провинции Курдистан в 1378 иранском г.**

Рынок	Экспорт (долл.)	Импорт (долл.)	Торговое сальдо (экспорт – импорт) (долл.)	Оборот (экспорт + импорт) (долл.)	Физический объем оборота (т)
Башмак	10 692 734	4 414 084	6 278 650	15 106 818	16 463
Сиранбанд	11 875 616	1 464 157	10 411 459	13 339 773	14 294
Сейф	1 787 842	1 734 262	53 580	3 522 104	11 257
ИТОГО	24 356 192	7 612 503	16 743 689	31 968 695	42 014

За 1382 иранский год объем экспорта через приграничные рынки провинции Курдистан достиг 141 млн. долл., увеличившись по сравнению с 1378 г. в 18,5 раз. Лишь за период с 21.03.2004 по 20.12.2004 (9 месяцев 1383 иранского года) объем экспорта через приграничные рынки провинции Курдистан составил 139 млн. долл.⁸²

Еще один приграничный рынок на территории этногеографического Иранского Курдистана расположен на территории провинции Бушер в порте Генаве (уезд Генаве, рынок «Милон»).

Иранский Курдистан время от времени оказывает Иракскому Курдистану и гуманитарную помощь. В конце сентября 2003 г. из иранской провинции Курдистан через пограничный переход Бане в Иракский Курдистан было отправлено 2,142 тыс. т куриных яиц, которые были распределены среди нуждающихся местных жителей⁸³.

Следует отметить процесс миграции высококвалифицированной (по местным меркам) рабочей силы из Иранского Курдистана в Иракский Курдистан. Иранские власти, как известно, предпочитают не назначать на различные высокие и средней значимости должности в Иранском Курдистане курдов-суннитов,

подталкивая курдскую элиту к эмиграции в Ирак⁸⁴. Поэтому все больше образованных иранских курдов уезжают в районы иракского Курдистана, где они находят себе достойное применение на руководящих постах в правительственных организациях и в экономике. Доверие курдского населения к правительству падает, и на прошлых выборах в Меджлис курды были очень пассивны. Например, в Мехабаде участие в выборах приняли только 32% избирателей.

В последние годы на территории Иранского Курдистана начато строительство ряда крупных промышленных объектов. В настоящее время в остане Курдистан строится крупнейшая на Ближнем и Среднем Востоке фабрика по производству резины. Как заявлял губернатор провинции Курдистан Разани, это крупнейший инвестиционный проект правительства за всю историю провинции. Частный сектор предоставит для его осуществления 2,15 млрд. риалов. Общий объем производства резины в Курдистане достигнет 100 тыс. т. в год, что равняется нынешнему объему производства всех резиновых предприятий страны.

По словам губернатора, непосредственно на резиновой фабрике будет занято 1500 чел. Она строится в 30 км от Сенендеджа по шоссе, ведущему в сторону Дехкалана, на площади в 200 га. Кроме того, губернатор провинции Курдистан объявил о строительстве обувной фабрики, которое ведется совместно Ираном и Южной Кореей. На предприятии будет занято 2300 чел. Капиталовложения в строительство фабрики составят 150 млрд. риалов. Она будет построена в промышленном поселке Сенендеджа №1. Эти проекты осуществляются в рамках программы экономического развития провинции Курдистан⁸⁵.

В то же время в июне 2004 г. в Сенендедже (район Шаху) под предлогом нехватки сырья была закрыта текстильная фабрика, в результате чего безработными оказались 600 рабочих. Эта фабрика оснащена 300 прядильными и текстильными станками.

В 2005 г. планируется завершение строительства в Сенендедже завода по производству органических удобрений из мусора. Стоимость проекта приближается к 12 млрд. риалов (1,4 млн. долл.). Завод будет перерабатывать около 70% городского мусора, которого в 320-тысячном Сенендедже ежедневно собирается около 310 т. В настоящее время мусор вы-

возится на свалку в 25 км от Сенендеджа и ухудшает экологическую обстановку местности.

Всего по состоянию на август 2004 г. в строительство промышленных объектов в провинции Курдистан было вложено 610 млрд. риалов (70 млн. долл.) Как заявлял генеральный директор компании промышленных городков этой провинции Махмуд Кадыр Марзи, в настоящее время здесь находится 6 промышленных городков (3 в Сенендедже и по одному в Саккызе, Корве и Биджаре), функционирует 82 промышленных объекта в области электроэнергетики, электроники, целлюлозной промышленности, металлургии, текстильной промышленности и разработки рудников⁸⁶.

В последние годы на территории Иранского Курдистана появилось несколько машиностроительных и металлургических производств. В 2004 г. в Урмии (провинция Западный Азербайджан) и Сенендедже (провинция Курдистан) были открыты два тракторных завода, объем производства которых за год должен был достичь 3 тыс. тракторов (тракторный завод в Урмии проставил на протяжении пяти лет)⁸⁷. В 2004 г. завод в Урмии выпустил 1200 легких садовых тракторов (мощностью 25 и 45 л.с.). Здесь же был открыт также литейный цех. В сентябре 2005 г. предполагалось ввести в строй новый литейный цех мощностью 7 тыс. т, состоящий из сталеплавильного, литейного и формовочного участков. После ввода в строй этого цеха завод сможет производить 2,5 тыс. тракторов (1500 тракторов мощностью 25 л.с., 1000 тракторов мощностью 45 л.с.).

Для сравнения, Тебризский тракторный завод (провинция Восточный Азербайджан) производит ежегодно около 14 тыс. тракторов, а всего в Иране ежегодно выпускается около 20 тыс. тракторов.

В августе 2004 г. в провинции Курдистан было начато сооружение тракторного завода мощностью 5 тыс. тракторов различной модификации в год. Строительство рассчитано на 8 лет.

В начале июня 2004 г. обсуждался проект строительства завода в Боруджерде (провинция Луристан) с участием Словакии по производству тяжелых тракторов. Проектируемый завод, на котором будут работать 350 чел., сможет выпускать ежегодно 6 тыс. тяжелых тракторов мощностью 160 л.с.

В начале декабря 2004 г. Боруджерд посетил посол Беларуси в ИРИ, также обсуждавший вопрос строительства в

этом городе завода по выпуску белорусских тракторов мощностью 150 л.с.

В конце января 2004 г. было завершено строительство первой очереди нового металлургического завода (Kurdistan Steel Mills Complex), расположенного в 37 км от города Корве, в провинции Курдистан. Строительство этого завода было начато в середине ноября 1995 г., его стоимость намечалась в 140 млрд. риалов. Примечательно, что во время поездки президента Ирана М.Хатами в остан Курдистан сообщалось, что стоимость этого проекта 81 млрд. риалов (46 млн. долл.), из которых к августу 2000 г. было потрачено 35 млрд. риалов⁸⁸. Завод занимает площадь в 100 га. В рамках проекта были построены 2 линии электропередач мощностью 63 кВ и магистральный газопровод. Стоимость ЛЭП – 13 млрд. риалов, а газопровода – 7 млрд. риалов. Проектная мощность первой очереди завода, на котором в настоящее время работает 400 чел., равняется 70 тыс. т чугуна в год. Ежедневно на заводе производится 120–170 т чугунных заготовок. Они отправляются на Исфаганский металлургический завод для дальнейшей переработки в сталь. Планом развития завода предусмотрено строительство еще двух средних и одной большой доменной печи, агломерационной машины ленточного типа и цеха по производству стали мощностью 300 тыс. т в год. Завод имеет большое экономическое значение для развития экономики всей провинции. Официальная церемония открытия завода состоялась 17 августа 2004 г. при участии президента ИРИ Мохаммеда Хатами.

В уезде Азна провинции Луристан в 2004 г. было начато строительство второго в стране крупного сталелитейного комбината, которое займет около двух лет. Объемы производства комбината намечены на уровне около 2 млн. т листовой стали толщиной от 0,9 до 12,75 мм при ширине от 800 до 1350 мм. Энергоснабжение комбината будет обеспечиваться за счет электростанции Шазанд-Арак. Для водоснабжения предполагается бурение скважин, а также использование водохранилища при строящейся в Камнадане плотине. Нет проблем с поставками газа и строительством подъездных железнодорожных путей. Комбинат после сталелитейного объединения «Мобареке» в Исфахане будет вторым крупным предприятием, построенным в Иране после победы исламской революции. На нем будут заняты около 1500 чел.

Крупным промышленным проектом является строительство газопровода для поставок этилена из Асалуе (провинция

Бушир) через западные провинции страны. Этот газопровод, строительство которого было начато в августе 2004 г. и будет окончено весной 2007 г., пройдет через провинции Бушир, Кух-гулуйе и Бойерахмад, Хузестан, Лурестан, Керманшах, Курдистан (Сенендедж) и Западный Азербайджан (Мехабад), т.е. по большей части этнографического Иранского Курдистана. Трубопровод обеспечит сырьем новые нефтехимические заводы в этих провинциях (в городах Гечсаран, Хоррамабад, Керманшах, Сенендедж и Мехабад). К трубопроводу также будет проведена отдельная ветка из Махшехра (Хузестан) для поставок этилена с предприятий нефтехимического комплекса этого района. Длина трубопровода составит 1659 км (диаметр 20 дюймов), стоимость 150 млн. долл. и 839 млрд. риалов (около 96 млн. долл.). По этому газопроводу ежегодно будет перекачиваться 4 тыс. т этилена нефтехимического комплекса «Альфин-11» (Асалуе) и 1,2 тыс. т этилена комплекса «Альфин-8» (Махшехр).

Следует отметить, что строительству нефтехимического комплекса в Мехабаде, который станет крупнейшим промышленным предприятием в провинции Западный Азербайджан и одним из крупнейших в Иране, иранскими властями придается весьма важное значение. Мехабадский нефтехимический комплекс, на строительство которого государство выделило кредит в размере 200 млрд. риалов и 200 млн. долл., предполагается ввести в строй в 2008 г.

В Сенендедже планируется также сооружение ТЭЦ, в Западном Азербайджане – три ветроэлектрические станции.

Традиционно регионы Иранского Курдистана имеют значительное относительное положительное сальдо в торговле сельскохозяйственной продукцией. Так, с 21 марта по ноябрь 2003 г. экспорт различных видов сельскохозяйственной продукции из провинции Курдистан составил 11,097 млн. долл. Значительная часть экспорта была направлена в Иракский Курдистан. Основными экспортируемыми в Иракский Курдистан сельскохозяйственными товарами являлись картофель, помидоры, огурцы, лук, яблоки, сухофрукты и зелень. При этом наибольший объем сельскохозяйственной продукции был экспортирован приграничным рынком «Башмак» г. Мериван – 8,265 млн. долл., наименьший – приграничным рынком «Сейф» г. Саккыз – 0,936 млн. долл. Суммарный экспорт провинции в Ирак за тот же период составил 116,121 млн. долл., импорт – 34,927 млн. долл.⁸⁹ При этом основная часть иранского импор-

та из Иракского Курдистана, который за период с 21.03.2003 по 20.03.2004, по словам руководителя Организации торговли Курдистана (остан Курдистан), составил 38,456 млн. долл., пришлось на металлолом⁹⁰, что говорит об отсутствии экспортных товаров в Иракском Курдистане. Экспорт металлолома оттуда держится главным образом на варварском воровстве, уничтожении различной техники и устройств и представляет собой самый дикий вид экспорта. Похожая практика была особенно распространена на постсоветском пространстве, например, в Грузии. Примечательно, что в марте 2004 г. министерство торговли и таможенные органы Ирана ввели запрет на импорт металлолома из Иракского Курдистана через рынки приграничной торговли Иранского Курдистана. Запрет объяснялся тем, что рынки приграничной торговли и таможенные органы провинции Курдистан не располагают оборудованием для обнаружения радиоактивных материалов. Запрет нанес значительный ущерб местным предпринимателям, которые имели контракты на импорт большого количества иракского металлолома. В апреле 2004 г. этот запрет был отменен, однако для вывоза металлолома со склада рынка приграничной торговли и отправки в другие провинции Ирана необходимо провести экспертизу образцов товара на радиоактивность в лаборатории Тегерана.

За период с 21.03.2001 по 20.03.2002 экспорт из провинции Курдистан составил 151 тыс. т нефтепродуктов на сумму 27,1 млрд. риалов. По сравнению с предыдущим годом стоимость экспорта из остана Курдистан выросла на 77%. Главными экспортируемыми товарами являлись сельскохозяйственная продукция, цемент и ковры. Основными странами, импортирующими из провинции, были ФРГ, Кувейт, Саудовская Аравия и Катар. Импорт в провинцию за тот же период составил 883 т товаров стоимостью 20,5 млрд. риалов⁹¹. Основными товарами являлись: кафель, рис, электротовары и др. Таким образом, за 2001–2002 г. положительное торговое сальдо остана Курдистан равнялось почти 7 млрд. риалов.

Развитию экспорта из Иранского Курдистана придается весьма важное значение. Для его планирования и расширения номенклатуры товаров составляется прейскурант производимых на экспорт товаров. Как заявлял в начале июня 2004 г. глава Торговой организации остана Курдистан Бахман Хадж Али, уже собраны данные на 4 тысячи наименований различ-

ной продукции, а также изучен и протестирован их экспортный потенциал. Собранные данные будут размещены в интернете и представлены в различных торговых точках Курдистана для иранских и зарубежных предпринимателей. Основными товарами, которые способна экспортировать провинция, являются сельскохозяйственная продукция, ковры, изделия кустарного производства, цемент, некоторые бытовые товары, а также рудниковая продукция⁹². Лишь цементный завод в Биджаре экспортировал в Ирак (в Иракский Курдистан) за период с 21.03.2004 по 20.01.2005 (10 месяцев 1383 иранского года) 197 тыс. т цемента за 11 млн. долл. Цементный завод в Биджаре производит ежегодно около 1 млн. т цемента и 0,8 млн. т клинкера (всего в Иране производится ежегодно около 33 млн. т цемента – 10-е место в мире), в т.ч. на рынок провинции Курдистан поставляется до половины производимой продукции. Согласно квоте Министерства промышленности и рудников Ирана, цементный завод в Биджаре должен ежемесячно продавать на внутреннем рынке провинции Курдистан 30 тыс. т цемента. При этом следует отметить, что из-за повышенного спроса там вывоз цемента из Ирана запрещен. Исключение, по политическим мотивам, сделано лишь для Иракского Курдистана и Афганистана (в основном, в провинцию Герат). Цена поставляемого в Ирак цемента значительно превосходит внутренние иранские цены, что делает его экспорт для завода в Биджаре более выгодным. Однако в конце 2004 г. установленная квота была увеличена до 42 тыс. т, что несколько снизило объемы поставок цемента с Биджарского завода в Ирак (Иракский Курдистан).

В провинции Курдистан планируется построить еще два цементных завода – в Саккызе и Дивандарре.

В провинции налаживается также французская линия по производству кондиционеров для легковых автомобилей. Стоимость проекта – 320 млрд. риалов (около 36 млн. долл.).

В настоящее время в провинции Курдистан реализуется 10-летний проект развития садоводства на территории площадью 100 тыс. га (стоимость проекта – 46 млн. долл.). Объем производства садовой продукции в Курдистане в настоящее время превышает 130 тыс. т. Провинция Курдистан является лидером в Иране по выращиванию клубники и земляники, ежегодно поставляя на рынок 25 т этих ягод, что покрывает почти 90% потребностей Ирана. Под выращивание клубники и земляники занято 2,2 тыс. га (в основном в уездах Мариван, Ками-

аран и Сенендедж). 65% урожая земляники и клубники провинции Курдистан вывозится в другие провинции Ирана. В Курдистане сегодня строится завод по производству фруктовых концентратов и переработке клубники и земляники. В провинции ежегодно выращивается около 60 тыс. т винограда, половина которого идет на производство вина. Под виноград (в основном в уездах Мариван и Бане) занято 11 тыс. га. Вывоз винограда осуществляется в основном в соседнюю провинцию Западный Азербайджан. Ежегодный урожай грецких орехов в провинции превышает 10 тыс. т (площадь 5 тыс. га). 40% урожая грецких орехов вывозится в другие провинции.

Площадь сельскохозяйственных угодий провинции Курдистан равна 1,1 млн. га, из которых ежегодно используется более 700 тыс. га. Около 15% обрабатываемых земель орошается. В провинции 12 плодородных равнин площадью 220 тыс. га (в Корве, Биджаре, Дехголане, Дивандарре, Мариване и Камьяране). Ежегодно провинция Курдистан дает более 480 тыс. т пшеницы, более 40 тыс. т ячменя, 250 тыс. т картофеля, свеклы и других овощей. При увеличении объемов ирригации урожай в провинции можно увеличить в разы. Поэтому ничем иным, как колониальным положением Курдистана в Иране, нельзя объяснить желание властей перебрасывать водные ресурсы Курдистана, сельское хозяйство которого нуждается в воде, в центральные районы страны.

Ежегодное производство молока в провинции Курдистан составляет более 150 тыс. т, из которых 40% потребляется, 60% (около 90 тыс. т) идет на переработку. Душевое производство молока в провинции составляет 101 кг, потребление – 82 кг, в Иране в целом соответственно 82 кг и 88 кг. Таким образом, в среднем в Иране производится на душу населения молока меньше, чем в провинции Курдистан, а потребляется больше. Переработка молока происходит на молочных заводах в Сенендедже (мощность 25 т в день), Саккызе (20 т) и Корве (15 т).

Производство мяса (говядины и баранины) в провинции Курдистан ежегодно чуть менее 20 тыс. т, куриного мяса – также несколько менее 20 тыс. т, яиц – 5,7 тыс. т.

Плотины Вахдат (Сенендедж) и Шахид Каземи (Саккыз), озеро Мариван и почти 30 постоянных рек представляют значительный потенциал для разведения в провинции Курдистан рыбы. Здесь имеется четыре рыбопромышленных комплекса:

– в уезде Биджар Чамчагайский рыбный комплекс, в 47 км к северу от г. Биджара в деревне Чамчагай. Производство рыбы составляет 170 т, количество сотрудников предприятия – 170;

– Паланганский рыбный комплекс. Расположен в 45 км от г. Камиарана. Мощность комплекса составляет 540 т в год, количество работников – 420 чел.;

– Сирванский рыбный комплекс в уезде Мариван мощностью 1,5 тыс. т в год (1,1 тыс. работников);

– Рыбный комплекс на водохранилище Шахид Кяземи (уезд Саккыз).

Кроме того, ежегодно около 12 тыс. тонн рыбы производят частные хозяйства остана.

Интерес к экономике провинции Курдистан проявляют зарубежные инвесторы. Возможно, в скором времени одним из важных экономических партнеров провинции Курдистан станет Китай. В конце 2003 г. между провинцией Курдистан и китайской провинцией Хуби (население 60 млн. чел.) было подписано соглашение об экономическом сотрудничестве, которое включает в себя проекты по увеличению торговли, проведению ежегодных выставок, обмену студентами, развитию туризма и т.д.

В апреле 2004 г. на встрече с губернатором провинции Курдистан японский посол в Иране подтвердил имеющийся интерес Японии к нефтехимическому комплексу Ирана и заявил, что японские компании предполагают участвовать, в частности, в сооружении нефтехимического комплекса в Сенендедже, инвестировании в нефтехимические предприятия Керманшаха и Илама.

Значительный рост числа промышленных объектов в основном наблюдается в Керманшахе, традиционно являющемся одним из самых развитых в экономическом отношении районов Иранского Курдистана. При этом важную роль в экономике Керманшаха, как уже отмечалось, играет нефтяная и нефтехимическая промышленность. В Керманшахе быстрыми темпами ведется строительство крупного нефтехимического комбината, который предполагается ввести в строй в феврале – марте 2006 г. Этот комбинат будет ежегодно выпускать 660 тыс. т гранулированной аммиачной селитры и около 400 тыс. т аммиака общей стоимостью 72 млн. долл. Для обеспечения этого комбината сырьем будет построен отдельный газопровод мощностью 90 тыс. куб. м природного газа в час, который соединит комбинат с магистральным газопроводом Иранской национальной газовой компании. Предварительная стоимость

проекта оценивается в 265 млн. евро и 600–700 млрд. риалов (70–80 млн. долл.)⁹³.

В рамках уже отмеченного строительства на территории Иранского Курдистана пяти нефтехимических заводов в г. Херсин провинции Керманшах в середине 2005 г. будет начато строительство завода мощностью 300 тыс. т в год полиэтилена высокой плотности и стоимостью 150 млн. евро. В строительстве завода будет участвовать также германская сторона. Работы будут продолжаться чуть более 2 лет.

Кроме того, в начале июля 2004 г. в Керманшахе началась эксплуатация еще 5 промышленных объектов (250 рабочих мест), общий объем инвестиций в которые составил более 120 млрд. риалов (более 14 млн. долл.). Среди них следующие предприятия: по производству текстильного волокна (производственная мощность 1,4 тыс. т в год), по изоляции газо- и нефтепроводов (16 тыс. т), по изготовлению фруктовых концентратов и фруктовых напитков (7 тыс. т в год), по производству запасных частей и комплектующих к автомобилям (200 тыс. в год), по переработке хлопка-сырца (3 тыс. т в год)⁹⁴.

В конце июля 2004 г. в Керманшахе было завершено строительство еще 7 крупных объектов, общая сумма инвестиций в которые составила 170 млн. долл. и 848 млрд. риалов (2,2 трлн. риалов). Крупнейшим среди этих объектов являлся нефтехимический завод «Бистун», который будет производить сырье для производства моющих средств (производственная мощность более 50 тыс. т в год, общая стоимость проекта 1,5 трлн. риалов). Другими проектами были: завод по производству автошин «Курд», цех по производству замков зажигания для автомобилей Арад Гарб, сталелитейный завод «Яране Загрос» производственной мощностью 100 тыс. т в год и др. На этих промышленных объектах будет занято 1,5 тыс. чел.⁹⁵

В Керманшахе имеется и тепловая электростанция, обеспечивающая электроэнергией значительную часть провинции. Высота дымовой трубы электростанции составляет 160 м (выше в Иране лишь дымовая труба арацкого завода Шазанд – 200 м).

Следует отметить, что в Керманшахе развито также сельское хозяйство и садоводство. Особенно большое значение эти отрасли имеют для абсорбции трудоизбыточного населения региона. В последние годы площадь садов в остане Керманшах увеличивается ежегодно на 10–12 тыс. га. В настоящее время площадь садов в этой провинции составляет 50 тыс. га. Четвер-

тая программа социально-экономического и культурного развития ИРИ (на 2005–2010 гг.) предусматривает увеличение площадей садов в провинции Керманшах до 100 тыс. га, а продукции садоводства – с 140 тыс. т до 400 тыс. т.

Керманшах является также одним из крупнейших производителей пшеницы в стране. Ежегодно объем закупок избыточной пшеницы в провинции равен 6–7% от общеиранского показателя (13–14 млн. т). По этому показателю Керманшах находится на четвертом месте, уступая лишь Фарсу, Хузестану (значительная часть зерна которого производится в курдских районах этой провинции) и Гулистану. Западный Азербайджан и Курдистан закупают ежегодно почти по 600 тыс. т, т.е. на эти три курдские провинции приходится шестая часть закупок пшеницы в стране.

Керманшах занимает среди провинций Ирана также третье место по площади кукурузных полей (30 тыс. га), уступая лишь Фарсу (120 тыс. га) и Хузестану (60 тыс. га).

Керманшах наряду с другими курдскими провинциями Западный Азербайджан и Луристан, вместе с Гулистаном и Мазандараном является одним из основных производителей сои в Иране.

В Керманшахе, как и в Луристане и Иламе, планируется создание крупных оливковых плантаций.

В Керманшахе есть также два предприятия по производству розовой воды, совокупной производственной мощностью 100 тыс. т в год. Предполагается в ближайшее время увеличить их мощность в 6 раз. Значительная часть розовой воды экспортируется во Францию.

В январе 2005 г. в Керманшахе началось строительство первого в провинции 4-звездного отеля. Предварительная стоимость проекта, который будет осуществлен в течение 2,5 лет, составляет 80 млрд. риалов (около 9 млн. долл.).

Среди провинций этнографического Иранского Курдистана Керманшах является крупнейшим экспортером. Так, например, за период с 21.03.2001 по 20.03.2002 гг. через рынки в приграничных районах Керманшаха было экспортировано нефтепродуктов на сумму 82 млн. долл. (прирост по сравнению с предыдущим годом на 19%). В основном экспортировалась сельскохозяйственная продукция, медицинское оборудование, стекло, фарфоровые изделия, строительные материалы, цемент и электрический кабель. Указанные товары экспортировались в основном в страны Персидского залива, Индию, Пакистан и Центральную Азию. В эти страны, а также в ряд араб-

ских стран было экспортировано 100 тыс. т бобовых, выращенных крестьянами провинции. Валютная выручка от экспорта бобовых составила 45 млн. долл.⁹⁶ За период с 21.03.2002 по 20.03.2003 гг. экспорт из Керманшаха составил 75 млн. долл. За период с 21.03.2003 по 29.02.2004 гг. совокупный экспорт из провинции Кермашах составил уже 190 млн. долл., импорт (в основном металлоизделия) – 50 млн. долл.⁹⁷ За первые три месяца 1383 иранского года (с 21.03.2004 по 20.06.2004) из Керманшаха было экспортировано 121,6 тыс. т товаров стоимостью 48,6 млн. долл. Прирост по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в объемном выражении составил 126%, а в валютном – 177%. Импорт товаров за этот отрезок времени составил 9,8 т стоимостью 2,9 млн. долл. и уменьшился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в объемном выражении на 237%, а в валютном – на 842%⁹⁸. А за 11 месяцев 1383 г. (21.03.2004–20.02.2005) экспорт из Керманшаха составил 295,3 млн. долл., импорт – 13,8 млн. долл.

Относительно развитой провинцией Иранского Курдистана является Западный Азербайджан. В 2004 г. в провинции были введены в эксплуатацию 50-тонный дорожный мост в Урмие, спорткомплекс вместимостью 6 тыс. чел. и завод по производству рафинированного сахара в Нехеде. Проектная мощность завода – 3 тыс. т (потенциальная 5 тыс. т) свеклольного сахара-сырца и 420 т очищенного сахара в сутки. На заводе занято чуть менее 700 чел., а еще 3 тыс. чел. выращивают сахарную свеклу для этого завода.

Следует отметить, что наибольшее количество сахарных заводов, строительство которых является одним из приоритетов государства, приходится на Западный Азербайджан. Кроме указанного завода в Нехеде в провинции Западный Азербайджан есть еще четыре сахарных завода: в Урмии, Хое, Миандообе и Пираншехре. Однако несмотря на это, местные сахарные заводы не в состоянии перерабатывать весь урожай, полученный в провинции. За период с 21.03.2003 по 20.03.2004 гг. урожай здесь собран 1,2 млн. т, из которых лишь 920 тыс. было переработано на местных сахарных заводах, остальная свекла направлена на сахарные заводы провинций Ардебиль, Исфаган, Луристан и Фарс. Поэтому сегодня в провинции Западный Азербайджан планируется строительство еще двух сахарных заводов. Под посевами сахарной свеклы в провинции занято около 24 тыс. га.

В сентябре 2004 г. в г. Урмие был введен в эксплуатацию комплекс пищевой промышленности «Афтаб» и элеватор вместимостью 50 тыс. т, стоимость которых обошлась почти в 180 млрд. риалов. Производственная мощность пищевого комплекса равна 60 тыс. т молока в год, 12 тыс. молочных продуктов и 30 тыс. т фруктовых напитков⁹⁹. Тогда же в Салмасе было начато строительство плотины «Дарик» (вместимость 21 млн. куб. м воды), стоимость которого рассчитана на 240 млрд. риалов (27,4 млн. долл.). Плотина будет орошать 6 тыс. га посевных площадей. Также в сентябре 2004 г. в Урмии было начато строительство газовой электростанции мощностью 630 МВт. Это будет первая в Иране электростанция, которая полностью спроектирована иранскими специалистами.

В ближайшее время в Урмии планируется соорудить табачную фабрику стоимостью почти 0,5 млн. долл. мощностью 3 млрд. сигарет в год. В Урмии имеется также цементный завод.

В провинции Западный Азербайджан развивается и нефтехимическая промышленность. В Урмии есть нефтехимический комбинат.

В Маку предполагается создать свободную экономическую зону. Основной ее деятельностью будет обеспечение транзитных перевозок, что диктует близость этой зоны к Турции и республикам Закавказья, прежде всего Азербайджанской Республике. (Другие СЭЗ на территории этногеографического Иранского Курдистана будут созданы в провинции Курдистан, в Мериване.)

Провинция Западный Азербайджан является также одним из основных центров растениеводства, садоводства и животноводства Ирана. Площадь сельскохозяйственных угодий в провинции – 1 млн. га. Общая площадь сельскохозяйственных угодий в стране равна 17 млн. га. Под садами в провинции Западный Азербайджан занято 90 тыс. га, из которых 45 тыс. га приходится на яблоневые сады, а 21 тыс. га – на виноградники. Ежегодный урожай яблок в провинции – 700–800 тыс. т, что соответствует одной трети всего урожая яблок в Иране.

Быстрыми темпами растет в провинции производство пшеницы. В 2004 г. у местных крестьян было закуплено 630 тыс. т. При этом емкость существующих в провинции хранилищ – лишь около 200 тыс. т. Провинция Западный Азербайджан испытывает острую нехватку хранилищ, и поэтому основная часть пшеницы хранится на открытых площадках.

Провинция Западный Азербайджан является основным производителем меда в стране (около 6 тыс. т в год или четверть всего производства в Иране). Кроме того, значительное количество меда в Иране производится в провинциях Восточный Азербайджан, Гилян, Мазандаран, Ардебиль, Тегеран, Курдистан и Чахармахаль и Бахтиария. В 2004 г. ежегодное производство меда в остане Курдистан составляет около 600 т (на почти 5 тыс. пчеловодов, в т.ч. около 500 профессиональных пчеловодов), в т.ч. на Сенендедж приходится почти пятая часть производства. Такое же количество меда производится в провинции Чахармахаль и Бахтиария.

Западный Азербайджан является лидером среди курдских провинций Ирана по производству основных продуктов животноводства и птицеводства. В 2001 г. в провинции было произведено 49 тыс. т мяса (6,5% всего производства в Иране), 328 тыс. т молока (5,7%), 30 тыс. т птицы и 11 тыс. т яиц. Всего на долю курдских провинций приходится 23% производства мяса, 17% – молока, 13% – птицы и 5% – яиц. Таким образом, производство мяса в курдских провинциях (в которых проживает 15% населения страны) превышает среднедушевой показатель по стране, молока и птицы примерно одинаково, а яиц – существенно отстает.

Производство продукции животноводства и птицеводства в курдских провинциях Ирана в 2001 г. (тыс. т)

Остан	Продукты животноводства		Продукты птицеводства	
	Мясо	Молоко	Птица	Яйца
Зап. Азерб.	49	328	30	11
Илам	11	37	7	3
Чахармахаль и Бахтиария	21	130	7	3
Курдистан	20	130	10	3
Керманшах	21	125	21	3
Кухгуйе и Бойерахмад	12	44	6	0
Луристан	37	207	16	3
ИТОГО	171	1001	97	26
Всего Иран	754	5748	769	570
Доля курдских провинций (%)	22,68	17,41	12,61	4,56

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

Провинция Западный Азербайджан лидирует среди курдских провинций и по количеству предприятий с численностью работников более 10 чел. На нее приходится более 42% таких предприятий, расположенных в курдских провинциях. При этом следует отметить, что на территории этих провинций Ирана находится лишь 7,5% предприятий страны с численностью работников более 10 чел., в то время как на них приходится более 10% территории и 15% населения страны. Таким образом, расположение предприятий здесь крайне неравномерно. Большая часть предприятий приходится на три наиболее развитые провинции (Западный Азербайджан, Керманшах и Курдистан).

**Количество предприятий
с численностью работников более 10 чел. (2000 г.)
в курдских провинциях Ирана**

Остан	Всего	Доля в Иране (%)	Доля в курдских провинциях (%)	Частные	Гос.
Зап. Азерб.	358	3,20	42,47	319	39
Илам	17	0,15	2,02	13	4
Чахармахаль и Бахтиария	62	0,55	7,35	57	5
Курдистан	101	0,90	11,98	79	22
Керманшах	154	1,38	18,27	130	24
Кухгулуйе и Бойерахмад	35	0,31	4,15	29	6
Луристан	116	1,04	13,76	102	14
ИТОГО	843	7,53	100,00	729	114
Всего Иран	11 200	100		10 343	857

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

На территории курдских провинций расположены преимущественно мелкие предприятия – численностью от 10 до 49 чел. В курдских провинциях расположено 8,4% предприятий страны с такой численностью работников, 5,16% с численностью от 50 до 99 чел. и лишь 4,65% предприятий, где занято более 100 чел. – в курдских провинциях всего таких 73 предприятия.

Количество предприятий с численностью работников от 10 до 49 чел. (2000 г.) в курдских провинциях Ирана

Остан	Всего	Доля в Иране (%)	Доля в курдских провинциях (%)	Частные	Гос.
Зап. Азерб.	315	3,74	44,49	294	21
Илам	13	0,15	1,84	10	3
Чахармахаль и Бахтиария	48	0,57	6,78	46	2
Курдистан	90	1,07	12,71	75	15
Керманшах	122	1,45	17,23	109	13
Кухгулуйе и Бойерахмад	29	0,34	4,10	25	4
Луристан	91	1,08	12,85	84	7
ИТОГО	708	8,40	100,00	643	65
Всего Иран	8 429	100		8 145	284

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

Количество предприятий с численностью работников от 50 до 99 чел. (2000 г.) в курдских провинциях Ирана

Остан	Всего	Доля в Иране (%)	Доля в курдских провинциях (%)	Частные	Гос.
Зап. Азерб.	20	1,67	32,26	14	6
Илам	3	0,25	4,84	2	1
Чахармахаль и Бахтиария	8	0,67	12,90	6	2
Курдистан	8	0,67	12,90	4	4
Керманшах	13	1,08	20,97	11	2
Кухгулуйе и Бойерахмад	3	0,25	4,84	3	0
Луристан	7	0,58	11,29	5	2
ИТОГО	62	5,16	100,00	45	17
Всего Иран	1 201	100,00		1 090	111

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

**Количество предприятий с численностью работников
более 100 чел. (2000 г.) в курдских провинциях**

Остан	Всего	Доля в Иране (%)	Доля в курдских провинциях (%)	Частные	Гос.
Зап. Азерб.	23	1,46	31,51	11	12
Илам	1	0,06	1,37	1	0
Чахармахаль и Бахтиария	6	0,38	8,22	5	1
Курдистан	3	0,19	4,11	0	3
Керманшах	19	1,21	26,03	10	9
Кухгулуйе и Бойерахмад	3	0,19	4,11	1	2
Луристан	18	1,15	24,66	13	5
ИТОГО	73	4,65	100,00	41	32
Всего Иран	1 570	100,00		1 108	462

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

Идет также процесс промышленного развития провинции Илам. Здесь к существующим 3 промышленным городкам предполагается построить еще 5 (в городах Илам, Иван, Дарешахр, Ширван-Чардовал и Абаданан). В настоящее время в экспорте провинции Илам около 70% составляет промышленная продукция (текстиль, цемент, алебастр, бытовая техника, одежда и др. товары). В стадии реализации находятся 200 промышленных проектов общей стоимостью более 10 трлн. риалов. Среди крупнейших из них – строительство нефтехимических предприятий, увеличение мощности цементного завода, налаживание производства обогревателей для автомобилей. Производственная мощность цементного завода Илама вырастет с 2 тыс. т в день до 5,3. Стоимость проекта, рассчитанного на 3 года, оценивается в 1 трлн. риалов (115 млн. долл.). В планах провинции строительство нового цементного завода в Дехлоране, на границе с Ираком, сооружение НПЗ.

Провинция Илам славится своими источниками воды. В феврале 2005 г. в городке Шебаб уезда Ширван был введен в строй завод безалкогольных напитков «Парсика» мощностью 10 т в день с численностью работающих около 30 чел. Место

строительства этого завода было выбрано вблизи источников воды высокого качества, а также границы с Ираком. Стоимость установленного на заводе оборудования составила 15 млрд. риалов (около 1,7 млн. долл.). Основную часть продукции завода предполагается экспортировать именно туда.

И все же несмотря на строительство новых промышленных и других объектов, Иранский Курдистан является весьма отсталым в промышленном и социально-экономическом отношении и неблагополучным по обстановке регионом.

Так, если в целом по Ирану на долю промышленного сектора приходится 15%, то в провинции Курдистан – ровно вдвое меньше¹⁰⁰.

Во время своей поездки в остан Курдистан в августе 2000 г. президент Ирана М.Хатами, которого сопровождали министры строительства, образования, природных ресурсов и связи, открыл 63 телекоммуникационных объекта, дал старт 289 проектам. С гордостью заявив о том, что со времени исламской революции уровень грамотности в остани поднялся с 29,7 до 70%, он был вынужден признать, что город (Сенендедж) страдает от «бедности и высокого уровня безработицы»¹⁰¹. Во время своей поездки Хатами, кроме Сенендеджа, побывал в Мериване, Бане, Саккызе и Биджаре. Общая стоимость одобренных им проектов составила 200 млрд. риалов¹⁰².

Несмотря на то, что уровень грамотности в курдских провинциях значительно вырос, этот показатель все же несколько ниже, чем в среднем по стране. Так, даже те провинции, где наблюдается наиболее высокий уровень грамотности среди курдских провинций (Чахармахаль и Бахтиария, Илам и Керманшах – более трех четвертей грамотного населения), не дотягивают до среднеиранского показателя, а некоторые останы – Зап. Азербайджан, Курдистан – значительно уступают (68–69% против 80%).

В провинции Бойерахмад и Кухгулуйе развита нефтяная промышленность (в основном в районе Гечсарана). В 2004 г. в Гечсаране был построен новый газоконденсатный завод стоимостью 175 млн. долл., на который ежегодно будет подаваться на обогащение более 11 млрд. куб. м газа, далее обогащенный газ поступит на газовые, а получаемый этилен – на нефтехимические заводы, которые будут построены по всей территории Иранского Курдистана.

**Уровень грамотности в курдских провинциях
(свыше 6 лет, тыс. чел., 2000 г.).**

Остан	Всего населения			Грамотное население					
	Всего	Муж.	Жен.	Всего	%	Муж.	%	Жен.	%
Зап. Азерб.	2 140	1 086	1 054	1 477	69,02	859	79,1	618	58,63
Илам	416	212	204	319	76,68	174	82,08	145	71,08
Чахармахаль и Бахтиярия	650	327	322	500	76,92	273	83,49	227	70,5
Курдистан	1 146	582	564	783	68,32	459	78,87	324	57,45
Керманшах	1 539	792	746	1 178	76,54	655	82,7	523	70,11
Кухгуйе и Бойерахмад	454	229	225	343	75,55	190	82,97	154	68,44
Луристан	1 352	688	664	1 012	74,85	554	80,52	457	68,83
ИТОГО	7 697	3 916	3 779	5 612	72,91	3 164	80,8	2 448	64,78
Всего Иран	52 295	26 534	25 761	41 582	79,51	22 465	84,66	19 118	74,21

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

В административном центре провинции – г. Ясудж имеются крупный сахарный завод мощностью 1000 т, построенный в 1968 г. В 2004 г. в 25 км от Ясуджа был построен цементный завод мощностью 700 т цемента в день, в значительной степени удовлетворяющий потребности провинции в цементе (потребности провинции составляют в год чуть более 300 тыс. т). Строительство завода обошлось почти в 40 млн. долл. С учетом того, что в провинции имеются также несколько старых цементных заводов, часть продукции нового завода поставляется в Исфаган, Фарс и Хузестан.

Одним из крупнейших производителей пшеничной продукции в Иране является производственный комплекс «Мука, крахмал и глюкоза» на юге этногеографического Иранского Курдистана в г. Ясудж. Это предприятие производит ежегодно около 5 тыс. т высококачественного крахмала, 20 тыс. т глюкозы, 20 тыс. т муки и другую пшеничную продукцию. За год объем производства продукции на этом предприятии достигает 90–100 тыс. т, основная часть которой экспортируется в Азербайджан и страны Европы.

В структуре экспорта главное место занимает крупный рогатый скот и продукция его переработки – изделия из кожи, шерсти, а также фрукты, преимущественно яблоки и цитрусы. Импорт представлен в основном промышленными изделиями:

обувью, офисной техникой, электроприборами, продукцией машиностроения, стройматериалами.

Провинция Чахармахаль и Бахтиярия традиционно является одной из наиболее отсталых частей Иранского Курдистана. Хотя центральные власти пытаются показать, что предпринимают усилия для социально-экономического развития провинции, как правило, большинство из замышляемых проектов не реализуется. Поэтому экспорт приносит этой провинции весьма незначительную сумму. Так, например, за период с 21.03.2004 по 20.09.2004 (первое полугодие 1383 иранского года) экспорт из этой провинции составил всего 129 млрд. риалов (14,8 млн. долл.), хотя и по сравнению с тем же периодом предыдущего года увеличился на 133%. Провинция экспортирует в основном ковры и паласы ручной работы, полипропиленовое волокно, промышленный клей и растительное масло. Основными импортерами продукции провинции являются США, ОАЭ, Афганистан, Узбекистан и Ирак¹⁰³.

Крупнейшим проектом провинции Чахармахаль и Бахтиярия является строительство в уезде Шахре-Корд по дороге на Боруджен тепловой электростанции мощностью 500 МВт. Предварительная стоимость проекта оценивается в 2 трлн. риалов (около 230 млн. долл.) и 150 млн. долл. Электростанция будет работать на газе.

В июне 2004 г. в деревне Панчешме (в 30 км от г. Шахре-Корд) уезда Шахре-Корд было начато строительство первого на БСВ завода по производству хлора. Проектная мощность завода, на котором первоначально будут работать 100, а впоследствии 500 чел., составит 10 тыс. т.

Намечено также строительство в провинции цементного и металлургического заводов.

Луристан известен производством зерновых. На провинцию приходится 9% производства ячменя Ирана. Второе место среди курдских провинций по этому показателю занимает Керманшах. Следует отметить, что в целом на курдские провинции приходится почти треть всех земель Ирана, занятых под выращивание ячменя, между тем как производство ячменя составляет лишь около четверти всего производства зерновых Ирана. Учитывая, что природно-климатические условия в Иранском Курдистане сравнительно благоприятны, этот разрыв можно объяснить весьма низкой технической базой в Курдистане.

**Обрабатываемая площадь и производство ячменя
в курдских провинциях Ирана (2001 г.).**

Остан	Обрабатываемая площадь		Производство	
	тыс. га	%	тыс. т	%
Зап. Азерб.	39	2,62	58	2,39
Илам	52	3,50	53	2,19
Чахармахаль и Бахтиария	25	1,68	40	1,65
Курдистан	41	2,76	36	1,49
Керманшах	102	6,86	150	6,19
Кухгулуйе и Бойерахмад	53	3,56	62	2,56
Луристан	175	11,77	218	9,00
ИТОГО	487	32,75	617	25,46
Всего Иран	1487	100,00	2423	100,00

Рассчитано по данным Статистического центра Ирана:
<http://www.sci.org.ir/index.htm>

Луристан занимает первое место в Иране по уровню безработицы. К началу 2005 г. в этой провинции было зарегистрировано почти 180 тыс. безработных, из которых почти 80% не имели квалификации и опыта работы.

В Луристане нет собственной энергетической базы. 326 тыс. потребителей провинции получают 450 МВт электроэнергии, поступающей из соседних провинций – Хузестана, Исфагана и Керманшаха. Однако в 2005 г. в уезде Хорремабад провинции Луристан было начато строительство двух тепловых электростанций суммарной мощностью 500 МВт. Предварительная стоимость проекта оценивается примерно в 3 трлн. риалов (340 млн. долл.). Строительство этих ТЭС, которые будут работать на природном газе, намечено закончить в 2009 г. После их ввода в строй провинция будет полностью обеспечивать себя электроэнергией¹⁰⁴.

Крупнейшим промышленным предприятием Луристана является керамический завод в Боруджерде. Завод производит 120 видов напольной и настенной кафельной плитки шести размеров. Его мощность составляет около 3 млн. кв. м плитки в год. Десятая часть производства экспортируется, в основном в страны Средней Азии, в Афганистан, Азербайджан и ОАЭ.

В курдских районах провинции **Хузестан** развита и развивается преимущественно нефтехимическая промышленность, а также электроэнергетика и сельское хозяйство, что связано с наличием значительных углеводородных запасов и водных ресурсов. Так, в 2007 г. в г. Месджеде-Солеймане будет завершено строительство нефтехимического комбината по производству аммиачных удобрений, мощность первой очереди которого составит 1 млн. т аммиачной селитры в год, а второй очереди – 2 млн. т аммиачной селитры и небольшое количество серы. На комбинате будет занято 300 чел. До конца 2005 г. в Месджеде-Солеймане планируется введение в строй газоперерабатывающего завода проектной мощностью 1–1,5 млн. куб. м газа и 700–800 баррелей газового конденсата в сутки. Сырьем для этого завода будет попутный газ нефтяного месторождения «Нафте Сефид». Предварительная стоимость проекта составляет 120 млрд. риалов (около 14 млн. долл.) и 80 млн. долл. Кроме того, в ближайшее время в Месджеде-Солеймане намечено начать за счет частных инвестиций строительство металлургического завода, который будет выпускать стальную арматуру и катанки.

В Бехбахане функционирует цементный завод.

В Дизфуле есть проект строительства мусороперерабатывающего завода мощностью 500 т мусора в сутки для переработки мусора из северной (курдской) части провинции Хузестан. Стоимость проекта – около 130 млн. евро.

В уезде Андимешк (в волости Альваре) в 2005 г. приступают к строительству цементного завода стоимостью более 90 млн. долл.

В Дизфуле есть сахарный завод, приватизация которого в 1994 г. привела к резкому сокращению, а затем и полной остановке производства. До приватизации мощность этого завода составляла 530 тыс. т сахара в год. Ситуация с заводом привела к тому, что площадь посевов сахарной свеклы в северных районах провинции Хузестан за три года после остановки завода сократилась с 5 до менее чем 2 тыс. га. Предприятие до сих пор должно свекловодам 8 млрд. риалов (около 915 тыс. долл.) за свеклу, поставленную на завод еще в 2000–2001 гг. Администрация завода объявляла о возобновлении работы завода в 2004 г. и подписала соглашения с местными свекловодами о закупке урожая сахарной свеклы с 700 га. Но завод вновь не был пущен, а крестьяне понесли огромные убытки, т.к. им удалось

сдать свеклу на другой сахарный завод в Ахвазе лишь с 400 га, а урожай, полученный с площади 300 га в размере 15 тыс. т сгнил на полях¹⁰⁵.

Дизфуль также один из основных центров в Иране по выращиванию цветов и декоративных растений. В настоящее время общая площадь цветников и оранжерей провинции Хузестан – 445 га, из которых 365 га приходится на уезд Дизфуль. В 1382 иранском году в Дизфуле было получено 45 млн. декоративных цветов. По поставке на рынок клуберозы (12 млн. цветов в год) уезд Дизфуль занимает первое место в Иране, а по выращиванию роз (26 млн. цветов в год) – второе. Сейчас в Дизфуле ведется строительство специализированного терминала для экспорта цветов и декоративных растений. В 2004 г. делегации цветоводов Дизфуля посетили Голландию, Италию и Францию, где провели переговоры с цветоводческими компаниями этих стран по вопросам двухстороннего сотрудничества и согласовали условия финансирования проектов развития цветоводства в этом уезде. В 2002 г. доходы Ирана от экспорта цветов составили около 1,2 млн. долл., в т.ч. без учета приграничной торговли 0,5 млн. долл. В настоящее время Иран планирует резко увеличить экспорт цветов. В связи с благоприятными климатическими условиями в Иране и наличием здесь дешевой рабочей силы в достаточном количестве, расходы по выращиванию цветов в Иране в три раза ниже, чем в Голландии, которая считается крупнейшим поставщиком цветов и декоративных растений на мировой рынок. Кроме Хузестана (в основном Дизфуля), главные центры цветоводства в Иране находятся в провинции Тегеран (площадь цветоводческих хозяйств 1722 га), в Центральной провинции (1023 га) и в провинции Мазандаран (392 га). В Дизфуле и названных провинциях планируется построить 4 терминала для торговли цветами и декоративными растениями (стоимость проекта – около 2,4 млн. долл.)¹⁰⁶.

В питомниках курдских уездов провинции Хузестан (в Дизфуле, Шуштере, Изе и Бехбахане) ежегодно выращивают около полумиллиона саженцев деревьев и кустарников (в т.ч. декоративных), которые используются для создания лесозащитных полос, зеленых поясов вокруг городов и озеленения отдельных предприятий, парков, садов и восстановления лесов. При этом особое значение имеют эвкалипт, различные виды акации, прозопис (декоративный кустарник) и держи-дерево. Для срав-

нения: в провинции Курдистан ежегодно выращивается около 700 тыс. саженцев деревьев, в т.ч. в Сенендедже – 550 тыс. и Мериване – 150 тыс. Стоимость выращивания 700 тыс. саженцев деревьев составила более 1 млрд. риалов (около 115 тыс. долл.).

Следует назвать и планы курдского уезда Генаве, расположенного на берегу Персидского залива в провинции Бушир. В 2005 г. в Генаве должен быть возведен промышленный городок. Намечена также прокладка подводного опτικο-волоконного кабеля связи между Ираном и Кувейтом (порт Генаве – о. Харк – нефтедобывающая платформа морского месторождения «Соруш» – Кувейт). Подрядчиком прокладки кабеля по дну Персидского залива будет компания «E – Magine» (ОАЭ), стоимость проекта составит 14 млн. долл.

Генаве – морской порт Ирана на берегу Персидского залива. Порт является также таможней. 700 моторных шхун, приписанных к порту, обеспечивают доставку экспортных и импортных грузов через порт Генаве в порты арабских стран Персидского залива (и обратно).

В курдском уезде Казерун провинции Фарс в основном развито садоводство. Здесь площадь плантаций грецкого ореха составляет 220 га, из которых 40 га заняты молодыми посадками. Средняя урожайность с 1 га составляет около 4 т грецких орехов. Среднегодовой сбор грецких орехов, как правило, превышает 720 т. Площадь плантаций миндаля – 320 га, из которых 255 га занимают орошаемые плантации. Средний урожай миндаля на орошаемых землях составляет 3,5 т, а на богарных землях – 2,2 т. В 2004 г. урожай миндаля был 738 т¹⁰⁷. Следует упомянуть, что в Казеруне в настоящее время строится ТЭС мощностью 400 МВт.

К природным ресурсам Курдистана можно отнести и его курорты. На территории Курдистана в разных поясах имеются курорты с самыми благоприятными климатическими условиями.

Особенно следует выделить курортные места Южного Курдистана, где сосредоточены все летние курорты Ирака. Наиболее известными курортами Иракского Курдистана являются Салахэддин (1090 м над уровнем моря), Сери Раш (в 18 км от Салахэددина, 1700 м над уровнем моря, здесь весьма прохладно летом, в Сери Раше находится резиденция лидера ДПК Масуда Барзани) и Шаклава (к югу от Салахэددина, 996 м над уровнем моря, известен своими лесами) (все в провинции Эрбиль),

Сарчинар и Дукан (в провинции Сулеймания). В Дукане сулейманийское правительство планирует создать современную курортную и туристическую инфраструктуру, построить 5-звездочный отель. В провинции Дохук, ближе к турецкой границе, находятся курорты Сарсанг, Бамарни (недалеко от аэродрома) и др. Множество туристических достопримечательностей расположено и по известной дороге Гамильтона, связывающей Иракский Курдистан с Ираном (Иранским Курдистаном), например, Харир, Халифан, Шелал Гели Али Бег, Джиндиян, Бехал, Ревандуз, Чоман и Хаджи-Омран.

Провинция Дохук славится многочисленными историческими и археологическими достопримечательностями. Одним из красивейших курортов провинции является Завита (волость Завита, уезд Дохук), который в основном покрыт лесами. В Завите находилась дача короля Фейсала II. На территории Завиты множество археологических памятников. В волости Доски (уезд Дохук) находятся курорты Гельнасеке, Духорик и Бешинк. Саддам Хусейн в горах Ашава, Инишеки и Гара создал специальные зоны для своего отдыха. Здесь были построены президентские дворцы. Богат историко-археологическими достопримечательностями Захо. Важнейшим из них является мост Дала на р. Хабур в восточной части Захо, построенный, по преданию, во времена Александра Македонского и отремонтированный одним из бахдинанских эмиров. Длина моста – 114 м, ширина – 4,7 м, высота над рекой – 15,5 м. Привлекательным с туристической точки зрения является город Амадия, являющийся столицей эмирата Бахдинан. В городе развито гончарное производство. В уезде Амадия (в основном в волости Барвари) в горах имеется множество крепостей.

Свержение баасистского режима в Ираке создало возможности для значительного притока туристов и отдыхающих из южных и центральных регионов страны на курдистанские курорты. Однако сложная военно-политическая и социально-экономическая ситуация в Ираке, конечно же, тормозила большой приток отдыхающих в Иракский Курдистан. Тем не менее Региональное правительство Курдистана (Эрбиль) рассчитывало, что в летний сезон 2004 г. Курдистан посетит 200–300 тыс. туристов, в основном из арабских районов Ирака¹⁰⁸. Региональные курдские власти придают весьма важное значение развитию туризма и надеются даже, что со временем значение туризма для региона может сравниться здесь с ролью

нефти. Примечательно, что курдские представители жалуются на то, что оккупационные власти не обращают никакого внимания на необходимость развития туристической отрасли, концентрируясь на нефти. В настоящее время в провинции Эрбиль на стыке границ Ирака, Турции и Ирана (в местечке Бехал близ известного водопада, в 90 км к северу от г. Эрбиль) на частные инвестиции осуществляется проект строительства туристической деревни стоимостью 20 млн. долл. Этот проект включает в себя строительство нескольких отелей, полей для гольфа, ресторанов, развлекательных заведений и т.д.¹⁰⁹

Иракский Курдистан испытывает значительную нехватку гостиниц, в т.ч. международного уровня. В Эрбиле, Дохуке и Сулеймании по 4 гостиницы, в т.ч. «Шератон» (в Эрбиле).

Потенциально Иракский Курдистан при развитии соответствующей инфраструктуры может принять по 3–4 млн. туристов в год.

На территории Иракского Курдистана, как и в целом в Курдистане, кроме значительного количества курортов имеются, как уже отмечалось, многочисленные исторические и археологические достопримечательности, что является важным фактором привлечения туристов.

Многочисленные исторические достопримечательности имеются и в Турецком Курдистане. Особенно это относится к районам Диярбакыра, Урфы, Адыямана, Газиантепа и Килиса, на территории которых находились древнейшие и средневековые государства Востока, и где обнаружены весьма ценные археологические памятники. Например, памятники и шедевры античного искусства, раскопанные в Зегме и перевезенные в Газиантеп, вызвали настоящий туристический бум в этой провинции. Как заявлял председатель индустриальной палаты Газиантепа (GSO) Нежат Кочер (Nejat Kocer), из-за наплыва туристов в Газиантеп в этом городе трудно найти свободные номера в отелях¹¹⁰. В последние годы наблюдается также рост туризма в Диярбакыре. За период с 2001 г. по 2004 г. количество туристов, посетивших Диярбакыр, увеличилось более чем вдвое. По данным Управления культуры и туризма Диярбакыра в 2001 г. общее количество туристов в Диярбакыре составило 162 тысячи (в т.ч. 145 тыс. местных и 17 тыс. иностранных туристов), а в 2004 г. – 333 тыс. (в т.ч. 309 тыс. местных и 24 тыс. иностранных туристов)¹¹¹.

На севере турецкого Курдистана в провинциях Эрзурум (район Пасинлер) и Битлис (Татван) находятся зимние курорты, где организуются горнолыжные соревнования.

В феврале 2005 г. в Татване у горы Нимрут, являющейся важной исторической достопримечательностью, был организован первый ежегодный горнолыжный фестиваль¹¹².

Весьма привлекательными с туристической точки зрения являются также районы Агри (Арарат) и Карса. Известный горнолыжный курорт имеется и на территории Иранского Курдистана в провинции Чахармахаль и Бахтиария – Куханг. Вообще, расположенная высоко на Иранском нагорье провинция Чахармахаль и Бахтиария является одним из красивейших мест региона, а административный центр провинции – город Шахре-Корд и вовсе называют «крышей Ирана».

В целом Иранский Курдистан имеет огромный туристический потенциал. По всей его территории разбросаны многочисленные исторические и археологические памятники, где в настоящее время активно проводятся раскопки. Так, лишь за период с 21.03.2003 по 20.09.2003 г. провинцию Курдистан посетило 225 тыс. туристов. Наиболее посещаемыми местами в провинции являются исторические достопримечательности в Сенендедже и др. местах, а также рынки Башмак (в Мариване) и Сиранбанд (в Бане)¹¹³.

Весьма привлекательна южная часть Иранского Курдистана, где есть места и прохладные, и жаркие, незабываемые живописные склоны Загроса. Загросские горы, имеющие 74 вершины высотой более 4 тыс. м, нередко называют Иранскими Альпами. Почти каждый район Иранского Курдистана имеет свои исторические достопримечательности. Например, в провинции Кухгулуйе и Бойерахмад одной из основных исторических достопримечательностей является скалистый горный город Сисахт, расположенное к северо-востоку от Сисахта озеро Кух-Голь, бесконечные яблоневые сады и виноградники, водопады Маргун, Ясудж и Бахрам Бейги, озеро Мур-Зард-Зилаеи (на высоте 2,2 тыс. м над уровнем моря) в 180 км к северо-западу от Ясуджа.

Притягателен с туристической точки зрения административный центр провинции Кухгулуйе и Бойерахмад – г. Ясудж, расположенный у подножия гор Дена и окруженный ореховыми лесами.

Славится своим климатом и древний город Кухгулуйе, граничащий с юга с Бехбеханом, с востока с Ясуджем и с запада с Рамхормозом. В Южной части этого района тепло, а в северо-западной части, расположенной в горах, – холодный климат. В районе Кухгулуйе расположен город Дехдашт, исторически известный как Беладе-Шапур, бывший в древности торговым перекрестком путей из Исфагана, Фарса и Хузестана. В районе имеется множество исторических достопримечательностей, в том числе доисламские крепости.

Поэтому лишь за первое полугодие 1382 иранского года (март-сентябрь 2003 г.) провинцию Кухгулуйе и Бойерахмад посетило более 850 тыс. туристов¹¹⁴.

Значительным туристическим потенциалом обладают курдские районы провинции Хузестан. Недавно на берегу водохранилища Кархе в уезде Андимешк началось строительство крупнейшего в Иране туристического городка стоимостью более 93 млн. долл.

* * *

Курдистан с экономической точки зрения представляет собой один самых отсталых регионов Ближнего и Среднего Востока. Как писал в 1976 г. в предисловии к своему исследованию по экономике Турецкого Курдистана Маджид Р.Джафар, Турецкий Курдистан является «неразвитым районом в неразвитом» регионе (underdevelopment area in underdevelopment)¹¹⁵. То же самое, отчасти исключая Иракский Курдистан и в целом Ирак, можно сказать и в настоящее время. Это обусловлено в первую очередь его фактически колониальным положением.

Курдистан исторически (по крайней мере, на протяжении нескольких последних столетий) представлял собой внутреннюю колонию далеко не самых развитых в экономическом отношении стран, причем самих являющихся на протяжении долгого времени подчиненными субъектами мирохозяйственных отношений. Эти страны рассматривали входящие в их состав территории Курдистана лишь как сырьевую базу. Отсутствие значительных инвестиционных ресурсов и нестабильное политическое положение в курдских районах, обусловленное подчиненным положением курдов и Курдистана, делали невозможным его промышленное развитие. Вследствие своего внутреннего колониального положения Курдистан являлся периферией Турции,

Ирана, Ирака и Сирии, и его индустриальное развитие, таким образом, имело для этих стран второстепенное значение.

Еще одной важной причиной экономической отсталости Курдистана было отсутствие у него выходов к крупным мировым экономическим центрам.

Промышленные предприятия начали строиться, например, в Турецком Курдистане лишь к концу первой трети XX в. В 30-х годах в Карсе, Эрзуруме и Эрзинджане заработали заводы по производству масла и сыра. К тому времени в Карсе существовало уже 8 маслобойно-сыроваренных заводов с годовым производством 1200 т сыра и 320 т масла. В Эрзуруме производство сыра достигало ежегодно 800 т. В Карсе действовал также кожевенный завод. Во второй половине 30-х годов пущена текстильная фабрика в Малатье. Вскоре ткацкое производство появилось и в Газиантепе. Сравнительно крупные прядильные мастерские имелись в Мардине и Элязыге, а в Игдире и Диярбакыре существовали небольшие хлопкоочистительные заводы. В 70-х годах были построены государственные фабрики по производству хлопчатобумажных тканей в Газиантепе, Эрзинджане и Малатье, а шерстяных тканей в Диярбакыре. Табачные предприятия в Элязыге, Битлисе, Урфе, Мардине и Диярбакыре были, как правило, кустарными. Табачные фабрики существовали лишь в Битлисе и Мардине. Кроме того, в крупных городах Турецкого Курдистана действовали кустарные деревообрабатывающие мастерские, а также кустарные предприятия по выработке кирпича и черепицы. Металлургия в регионе была представлена кузнечным производством, ремонтом металлических изделий и выпуском металлической посуды. Она обслуживала исключительно местное население¹¹⁶. В Эргани производили выплавку там же добываемой черновой меди. В Элязыге существует феррохромовый завод.

В 50-е годы в Турецком Курдистане шло активное строительство цементных заводов. Тогда пустили в строй цементные заводы в Элязыге, Мараше, Ване, Эрзуруме и Мардине¹¹⁷. В начале 80-х годов там было уже 16 цементных заводов (всего в Турции их в то время было 35). Кроме того, строились еще 4 цементных завода в Адыамане, Сиирите, Диярбакыре и Урфе¹¹⁸.

Сравнительно более развита в Турецком Курдистане пищевая промышленность. Еще в 60–70-х годах в Элязыге, Малатье, Эрзинджане, Эрзуруме, Тунджели были сооружены за-

воды по производству сахара. Кроме того, в Малатье, Мардине, Бингеле, Карсе и Элязыге существуют мясокомбинаты. Особенно развита пищевая промышленность в Газиантепе, где также находятся крупные предприятия по производству текстиля, машиностроительные и химические заводы.

В Иракском Курдистане крупные промышленные предприятия строились в основном в районах интенсивной нефтедобычи – Киркуке, Мосуле и Ханекине.

Первые промышленные предприятия на территории Южного Курдистана, за исключением предприятий, связанных с нефтью, начали создаваться лишь в 60-х и в значительной степени в 70-х годах. В это время в провинции Эрбиль, где находится наибольшее количество промышленных предприятий края, была построена ткацкая фабрика. На ней работало более 700 чел. Ежегодный выпуск ткани составлял 1 млн. м, а пряжи – 250 т. Кроме того, в Эрбиле действует ковроткацкая фабрика. В настоящее время на территории, контролируемой РегПК в Эрбиле, в шести местах существуют производства ручных ковров (в Эрбиле, Касназане, Бахирке, Харире, Ревандузе и Дохуке), на которых работает около 600 чел. Годовое производство ковров достигает 2,3 тыс. кв. м¹¹⁹.

Производительность табачной фабрики (Эрбиль) составляла почти 6 млрд. сигарет в год. В Эрбиле есть также завод по обработке мрамора.

На территории провинции Эрбиль действуют предприятия по производству фруктовых консервов (Шаклава) и плодовых вин (Харир).

В наши дни Курдистан в целом продолжает оставаться неразвитым в индустриальном отношении регионом. Курдистанская промышленность представлена в основном мелкими и средними предприятиями.

Всего в министерстве промышленности Эрбиля зарегистрировано 700 предприятий, в т.ч. в 530 из них работает менее 10 чел., а в 260 – менее 4 чел.¹²⁰

Промышленность в Сулеймании образуют цементные заводы в Сарчинаре и Таслудже, сахарный завод в Сулеймании, мощность которого составляет до 80 тыс. т сахара в год и электроэнергетика (Дуканская станция сооружена в 1975 г., Дербендиханская ГЭС пущена в 1987 г.).

Сулейманийская электроэнергия играет важнейшую роль в обеспечении Иракского Курдистана. Особенно сильно зависит от

нее Эрбиль, крупнейший город региона. Сулейманийские власти традиционно используют электроэнергию Дуканской и Дербендиханской ГЭС в спорах с ДПК, контролирующей с 1996 г. Эрбиль.

Как уже отмечалось, во время конфликта ДПК и ПСК во второй половине 90-х годов ПСК неоднократно отключал от энергоснабжения Эрбиль и другие районы Курдистана, контролируемые ДПК и зависящие от сулейманийской электроэнергии. Для региона ПСК, явно уступающего по экономической мощи региону ДПК, электроэнергия традиционно является одним из рычагов давления.

До введения санкций в отношении Ирака территория Курдского автономного района была связана с общеиракской сетью, откуда и получал КАР электроэнергию. Вырабатываемая на Дуканской и Дербендиханской ГЭС электроэнергия направлялась в электрические сети Киркука, а уже оттуда в Эрбиль и Сулейманию. Таким образом, центральные власти контролировали подачу электроэнергии в две крупнейшие провинции КАР.

После войны в Персидском заливе электросистема КАР в значительной степени пострадала. Многие подстанции и ЛЭП были повреждены.

В сентябре 1992 г. иракское правительство отрезало Эрбиль и Сулейманию от иракской национальной энергосистемы, а в период между августом 1993 г. и августом 1995 г. – в значительной степени и Дохук.

После отключения от общеиракской сети Эрбиля и Сулеймании эти регионы начали получать электроэнергию напрямую от Дукана и Дербендихана. Для передачи электроэнергии были сооружены новые ЛЭП в обход Киркука, который остался под контролем центрального правительства. Новые ЛЭП, однако, были технически несовершенны и зачастую небезопасны.

Ранее провинции КАР получали электроэнергию по линиям электропередач напряжением 132 кВ из провинций Мосул и Киркук. Эти линии распадаются на ЛЭП напряжением 32 кВ. Так как электросистема КАР была связана с общеиракской, техническая поддержка (ремонт и др.) осуществлялась из Мосула или Киркука.

К началу 1998 г. электроэнергию на территории, контролируемой курдскими властями, отключали до 5 час. в сутки, а в некоторых районах подача электроэнергии осуществлялась лишь на 3–5 час. в сутки, а кое-где и того меньше. Отрезанные от общеиракской электросети Эрбиль и Сулеймания полностью

зависели от Дукана и Дербендихана, мощностей которых для удовлетворения потребностей этих двух провинций не хватало. Провинция Дохук частично была оставлена в общеиракской сети, но получала значительно меньше необходимого количества электроэнергии. Электроэнергетический дефицит территорий, контролируемых курдскими властями, составлял около 350 МВт. Затраты на установку 1 МВт оценивались приблизительно в 800 тыс. долл.¹²¹

В конце 90-х годов сильная засуха значительно уменьшила уровень воды в Дукане и Дербендихане. Лишь в конце 2001 г. – начале 2002 г. уровень воды в Дукане и Дербендихане заметно вырос и гидроэлектростанции стали производить больше электроэнергии. Однако существующие электросети не могли абсорбировать и транспортировать возросшие объемы. Поэтому складывалась ситуация, когда в регионе производилось значительное количество электроэнергии, которая не могла быть доставлена потребителям¹²².

В целом за период с 1992 г. в Иракском Курдистане было сооружено ЛЭП длиной 550 км, отремонтировано – 4430 км.

Для решения проблем транспортировки электроэнергии в преддверии кампании по свержению Саддама Хусейна планировалось восстановить и соорудить новые 70 подстанций, построить новые ЛЭП протяженностью несколько тысяч километров.

В 1999–2000 гг. для бесперебойного снабжения электроэнергией водонасосных станций в Иракском Курдистане было установлено 377 дизельных генераторов электроэнергии, суммарная мощность которых составляла 31,8 МВт. В последующие два года был установлен 601 дизельный генератор общей мощностью 65,7 МВт, они удовлетворяли потребности более 700 тыс. чел.

Кроме того, в 2001 г. в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие» было профинансировано строительство трех теплоэлектростанций в Дохуке, Эрбиле и Сулеймании, мощностью по 29 МВт каждая (4 блока по 7,25 МВт). По состоянию на декабрь 2001 г. эти 3 ТЭС давали 45% всей электроэнергии в регионе¹²³. Эрбильская электростанция была введена в действие 29 марта 2001 г. в присутствии вице-преьера РегПК Сами Абдурахмана. Сулейманийская электростанция дала первый ток 28 мая 2001 г. На церемонии ее открытия присутствовал лидер ПСК Дж.Талабани. Эта электростанция, названная именем трагически погибшего в начале 2001 г. в автокатастрофе мини-

стра РегПК в Сулеймании Шазада Саиба, на протяжении ряда лет представлявшего ПСК в Анкаре, была спроектирована и построена датской фирмой BWSC и обошлась в 25 млн. долл.

Курдские администрации после строительства трех электростанций мощностью по 29 МВт получили согласие ООН профинансировать в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие» сооружение еще четырех электростанций мощностью по 15 МВт в Соране, Акре, Амадии и Захо. Однако баасистский режим всячески препятствовал осуществлению этих проектов. Иракские власти отказывали специалистам в иракской визе, отвергали проекты по «экологическим соображениям» и т.д. Из-за противодействия иракских властей эти проекты не были осуществлены.

Из-за сложной ситуации с электроэнергией, особенно в период засухи в 1999–2001 гг., курдские администрации были готовы даже профинансировать строительство электростанции на территории, контролируемой иракскими властями, из своей 13-процентной доли в доходах программы «Нефть в обмен на продовольствие». Планировалось, что электрические сети Эрбиля вновь будут присоединены к электросетям Киркука и Мосула, а Сулеймании – к Киркуку. В Дибсе (провинция Таамим – Киркук) на курдскую долю в доходах программы «Нефть в обмен на продовольствие» планировалось строительство электростанции мощностью 300 МВт, часть электроэнергии которой подавалась бы на территории, контролируемые курдскими администрациями (в основном в Эрбиль). Однако этот проект так и не осуществился.

Некоторое количество электроэнергии курдские власти (РегПК Эрбиля) пытались импортировать из Ирана. Было даже заключено соглашение об импорте 50 МВт из района Хане (провинция Западный Азербайджан) в Соран.

Поскольку количество производимой электроэнергии на ГЭС Дербендихана и Дукана зависит от количества воды в одноименных водохранилищах, при понижении уровня воды и во время засухи курдский регион сталкивается со значительным дефицитом электроэнергии. Так, весной 2005 г. из-за засухи и понижения воды в указанных водохранилищах электроэнергия подавалась жителям Сулеймании ночью 5–12 часов и днем – лишь 2 часа.

На территории этногеографического Иракского Курдистана, не контролируемой курдскими администрациями, действуют

следующие электростанции. Электростанция Мулла Абдулла в Киркуке, работающая на газе и мазуте, имеет 12 энергоблоков, из которых 6 мощностью по 20 МВт (сооружены в 1981 г.), 6 – по 37 МВт (сооружены в 1999 г.). Реально в настоящее время мощность этой электростанции составляет 232 МВт. Электростанция Дибс (Киркук) включает 4 генератора по 15 МВт (сооружены в 1959 г.), 4 по 4 МВт (1980 г.), 3 по 37 МВт (1982 г.), два из которых были разрушены во время войны с Ираном. В настоящее время мощность 15-мегаваттовых блоков составляет 9–10 МВт, а 37-мегаваттовых – 22–25 МВт.

К началу 2005 г. электросети Курдистана вновь включены в общеиракскую систему. Были установлены новые трансформаторы и линии электропередач для регулирования перетоков электроэнергии между различными регионами.

Дохук почти совсем не развит в промышленном отношении и играет лишь посредническую роль в торговле между Турцией и Ираком (Южным Курдистаном). В этой провинции имеется небольшая текстильная и ковроткацкая фабрика. Остальные предприятия относятся к пищевой промышленности. В 1977 г. в Дохуке было создано предприятие по выработке фруктовых консервов. Его мощности в год: 400 т томатной пасты, 25 т изюма, 5 т различных видов фруктовых соков, 1,5 т уксуса, и др. В 1978 г. здесь начало функционировать предприятие по переработке мяса птицы, мощностью 6 тыс. кур в год. С 1979 г. в Дохуке действует птицеводческая фабрика, мощность которой составляет 110 млн. яиц в год, вместимость инкубатора 16,8 млн. яиц.

В городах Дохуке и Суммеле работают соответственно 1 и 4 завода по производству асфальта, в Дохуке, Суммеле и Захо имеются соответственно два и по одному предприятию по производству мороженого. Однако они ввиду отсутствия сырья в настоящее время бездействуют.

На территории провинции Дохук протекают Тигр, Хабур, Б.Заб, Хазир, Руи Шин, Кани Маси, Дохук и несколько мелких рек, значительная часть территории покрыта лесами. Население провинции занимается в основном выращиванием пшеницы, ячменя, чечевицы, гороха, а также риса, помидоров, табака, бобовых и овощей. Кроме того, в провинции распространено виноградарство, выращиваются яблоки, персики, абрикосы, гранаты, грецкие орехи. При этом некоторые районы специализируются на производстве определенных видов сельскохозяй-

ственной продукции. Например, волость Барвари (уезд Амадия, административный центр волости – городок Кани-Маси) известна своими фруктовыми садами и яблоками. Однако все яблоневые хозяйства были сожжены во время кампании «Анфаль». В настоящее время они активно восстанавливаются, но лишь после создания «зоны безопасности».

В Дохуке благодаря имеющимся горным пастбищам развито животноводство. Кроме овец, коз, коров и быков в Дохуке традиционно разводят лошадей, ослов, пчел и кур. Фауна Дохука представлена некоторым количеством леопардов, тигров, волков, лис и др. животных, число которых заметно уменьшилось во время кампании «Анфаль». На Мосульской и Дохукской плотинах, а также имеющихся в провинции реках местное население занимается рыболовством.

Население этой провинции, которая административно включает 6 уездов (Дохук, Захо, Шумел, Амадия, Шейхан и Акра), составляет чуть более 800 тыс. чел.

Значительная часть деревень Дохука была разрушена иракскими войсками во время кампании «Анфаль». Например, в волости Завита (уезд Дохук, площадь 420 кв. км) были разрушены все 59 сел, в волости Доски (уезд Дохук площадь 454 кв. км) были разрушены 59 деревень из 60 (не были разрушены деревня Хогава и административный центр волости – городок Мангиш), в волости Файди (уезд Суммел, административный центр – городок Файди), где находилась военная база иракских войск, также были уничтожены все деревни. Активно проводилась политика арабизации, строились т.н. «коллективные города». Однако после восстания 1991 г. почти все переселенные в провинцию арабы уехали, а курды возвратились, начав восстанавливать разрушенные населенные пункты.

Несмотря на весьма благоприятные природно-климатические условия, сельское хозяйство так и не стало основной статьей дохода провинции.

Роль Дохука, являющегося основными «воротами Курдистана», весьма трудно переоценить. Дохук еще в начале XX в. называли «портом Курдистана». Дохук – это ворота Иракского Курдистана в Турцию и мир. В ассирийских древних документах название Дохука «Малиата» – «ворота». Основание Дохука относится к 1000 г. до н.э.

Важнейшим уездом провинции, да и в целом Южного Курдистана является Захо, через который идет путь в Турцию.

Административный центр уезда – одноименный город – лежит в известной плодородной долине Сенди на реке Хабур.

Хотя население уезда Захо (площадь 1378 кв. км, включает волости Рызгари, Сенди и Голи) занимается сельским хозяйством (в основном выращиванием зерновых, риса, табака, овощей и фруктов в долине Сенди и некоторых других районах), а также изготовлением традиционных курдских народных костюмов, город Захо стал важным торговым центром всего южнокурдистанского региона, значительная часть населения Захо занята в сфере торговли.

Важнейшим с транспортно-коммуникационной точки зрения городком Иракского Курдистана считается Ибрагим-Халил – административный центр округа Рызгари. В Ибрагим-Халиле расположен таможенный пункт на границе с Турцией. Этот городок находится на пересечении рек Хезал и Хабур, через которые в Турцию построен мост. Наименование городка Ибрагим-Халил произошло от деревни, где, по преданию, была обнаружена могила пророка Авраама. В уезде развиты также туризм и сельское хозяйство (выращивание зерновых и фруктов).

Площадь округа составляет 295 кв. км и включает 43 деревни, почти все из которых были разрушены во время кампании «Анфаль». Западную часть округа в связи с прохождением там нефтепровода Киркук – Юмурталык иракские власти хотели сделать безлюдной территорией.

В 1997 г. на регион Юго-Восточной Анатолии, который является сравнительно более развитой частью Турецкого Курдистана, приходилось 5,3% ВВП страны, а на Восточную Анатолию – 3,3%, т.е. всего они (весь Турецкий Курдистан) дали меньше четверти ВВП самого богатого региона Турции – Мраморноморского. А, например, провинции Килис, Бингел, Хакяри, Тунджели, Игдыр, Ардаган дают менее 0,1% ВВП страны.

При этом неравномерность в развитии между восточными (курдскими) и западными районами страны не только не уменьшается, но и увеличивается. Так, в 1965 г. Восточная и Юго-Восточная Анатолия давали 10,6% ВВП страны.

Бюджеты провинций Турецкого Курдистана самые дефицитные среди всех провинциальных бюджетов страны. Так, например, в 2001 г. наибольший дефицит провинциального бюджета в рамках всей страны был в Хакяри, он равнялся почти 110 трлн. лир. Доходы бюджета провинции Хакяри составили 8,6 трлн. лир, в то время как расходы – 118,1 трлн. лир.

Следует отметить, что из 81 провинций Турции лишь 10 имеют положительное сальдо бюджета (Стамбул, Анкар, Измир, Коджаэли, Бурса, Хатай, Ичель, Текирдаг, Зонгулдак и Ялова), а 71 провинция имеет дефицитные бюджеты. При этом, кроме уже упомянутого Хакяри, наиболее дефицитные бюджеты имеют преимущественно провинции Турецкого Курдистана – Бингель, Битлис, Диярбакыр, Карс, Муш, Сиирт, Тунджели, Ван, Байбурт и Ардаган¹²⁴ (лишь Байбурт не относится к этногеографическому Курдистану).

ВВП на душу населения между наиболее богатыми (западными) и бедными (курдскими) провинциями Турции отличается в несколько раз. Так, ВВП на душу населения в Коджаэли (самый высокий в Турции) превышает этот же показатель Муша в 11 раз. Наряду с Мушем наиболее бедными регионами являются Агри, Битлис и Бингель. В этих провинциях ВВП на душу населения даже ниже, чем во многих странах Африки. В сравнительно развитых Элязыге, Малатье и Диярбакыре этот показатель отстает от показателей провинций в Западной Турции в несколько раз. В целом в Восточной и Юго-Восточной Анатолии средний доход семьи в год составляет 3851 долл., что значительно меньше среднетурецкого уровня (5,4 тыс. долл.). В Мраморноморском и Эгейском регионах такой доход равен 6834 долл., а в Стамбуле – 11637 долл. В Эрзуруме среднегодовой доход семьи – 6067 долл., что на 10% превышает среднетурецкий показатель, в Малатье – 4600 долл., Диярбакыре – 3567 долл., а Газиантепе, который считается наиболее развитой с экономической точки зрения провинцией, – 3400 долл.¹²⁵

Тяжелое экономическое положение, отсутствие рабочих мест, последствия вооруженных конфликтов являются основными причинами миграции населения из Турецкого Курдистана на протяжении многих десятилетий.

Уровень нетто-миграции в Турции в целом и в Восточной Анатолии (по состоянию на 1970 г.)

Территория	Нетто-миграция на 1000 чел.
Турция	
Всего	–
Сельск.	- 20,3
Город.	17,4
Вост. Анатолия	

Сельск.	- 20,5
Город.	- 6,1

Источник: The Turkish economy. / TUSIAD. – Istanbul, 1980, с. 99.

Так, если по состоянию на 1970 г. уровень нетто-миграции в сельских районах Турецкого Курдистана в целом был равен общетурецкому показателю (минус 20 на 1000 чел.), что было связано со стремительной урбанизацией в Турции, то уровень нетто-миграции городского населения в Турецком Курдистане также был отрицательным (минус 6), в то время как в целом по стране – положительным (+17).

Так, в соответствии с данными переписи 1990 г., на территории Восточной и Юго-Восточной Анатолии проживало 9365 тыс. чел. По данным той же переписи, уроженцев этого региона было около 13 млн. чел., то есть свыше 3,6 млн. чел. или около трети всего населения региона мигрировало из родных мест. В некоторых районах мигрировало до половины населения. Например, из Тунджели уехало 53% населения, из Эрзинджане – около 50% (из родившихся здесь 463 тыс. чел.), из Карса – 45%, Сиирта – 42%, Эрзурума – 36%, Мардина – 35%. Самый низкий уровень миграции наблюдается в Диярбакыре, Урфе, Ване, Батмане, Ширнаке и Хакяри – от 15 до 20%. Однако здесь можно наблюдать внутрорегиональную миграцию – из сельской местности в города, которая значительно увеличила нагрузку на и без того неразвитую инфраструктуру последних, превратив их в огромные зоны бедности¹²⁶. Следует подчеркнуть еще раз, что значительная часть миграции (как внутрорегиональная, так и за пределы курдского региона) была обусловлена не только социально-экономическими причинами, но и действиями властей. Имеется в виду конфликт в Турецком Курдистане, в ходе которого было уничтожено несколько тысяч деревень, и таким образом несколько миллионов человек стали вынужденными переселенцами. Сигнали с родных мест их жителей многочисленные гидропроекты, повлекшие уничтожение множества населенных пунктов и т.п. Численность населения Диярбакыра за семь лет выросла почти вдвое. Так, по переписи 1990 г. численность населения Диярбакыра с пригородами (Большого Диярбакыра) составляла 380 тыс. чел., а по переписи 1997 г. – уже 750 тыс. чел. Ежегодный рост населения Диярбакыра превышал 10%. И без того отсталая ин-

фраструктура города (дороги, водоснабжение, энергосистема, система канализации, здравоохранение и т.д.), площадь которого составляет менее 8 тыс. га, не выдерживала такого наплыва вынужденных переселенцев. Диярбакыр является единственным городом Турецкого Курдистана, который получил статус Большого муниципалитета (Метрополитан).

По данным переписи 1990 г., более миллиона мигрантов из Восточной и Юго-Восточной Анатолии осело в Стамбуле, составив около 15% населения крупнейшего турецкого города. При этом наиболее многочисленные общины в Стамбуле – из Карса (215 тыс. чел.), Эрзинджана (150 тыс. чел.), Малатья (141 тыс. чел.) и Эрзурума (130 тыс. чел.). Вторым наиболее привлекательным после Стамбула городом для мигрантов, по данным той же переписи, являлся Измир, в котором в 1990 г. было 327 тысяч уроженцев Востока и Юго-Востока Турции. В Измире больше всего выходцев было из Эрзурума (56 тыс. чел.), Карса (51 тыс. чел.) и Мардина (46 тыс. чел.). Третье место по числу выходцев из Восточной и Юго-Восточной Анатолии в 1990 г. занимала Адана – 263 тыс. чел., в которую мигрировали в основном из Урфы, Мардина, Адьямана и Диярбакыра¹²⁷.

Наиболее масштабная миграция из Турецкого Курдистана, как известно, происходила в 90-е годы, когда вооруженный конфликт имел наиболее острый характер. По некоторым оценкам, на конец XX века в Стамбуле проживало от 3 до 5 млн. курдов, из-за чего Стамбул даже иногда называют крупнейшим курдским городом, в Измире – около 1 млн. курдов. Около 1 млн. курдов проживает, по-видимому, и в Адане (провинции), примыкающей с юго-запада к этногеографическому Турецкому Курдистану. В связи с этим иногда уже можно услышать, что Адана, в которой, по некоторым данным, курды составляют от трети до половины населения, а то и больше, подвергается этногеографической курдизации и курдистанизации¹²⁸. Уже делаются прогнозы, что в скором времени (с исторической точки зрения, конечно же) Адана будет курдским регионом.

Внутрирегиональная миграция увеличила число курдов и в «приграничных» курдистанских провинциях и регионах. Так, значительно увеличилось курдское население в Газиантепе и Караманмараше.

Турецкие власти, с начала основания Турецкой Республики отрицающие само существование курдского вопроса, как известно, заявляли, что проблемы в Юго-Восточной и Восточ-

ной Анатолии имеют социально-экономические корни. Поэтому каждое очередное турецкое правительство непременно заявляет о своих планах ликвидировать отсталость этих районов. Однако за все время существования республики разрыв в развитии запада и востока Турции не только не уменьшился, но и возрос.

В этом отношении весьма примечательно, что сразу же после скандального ареста лидера ПРК Абдуллы Оджалана премьер-министр Турции Бюлент Эджевит, обвинив эту партию в сохранении депрессивного состояния экономики в «юго-восточном регионе»¹²⁹, объявил детали нового плана развития для «Юго-Востока» стоимостью в 90 млн. долл.¹³⁰ и пообещал подвергнуть регион «инвестиционному штурму»¹³¹. Главой правительства соответствующим министерствам и ведомствам были даны указания о планировании и проведении подготовительных работ для решения «проблем Юго-Востока». Как заявлял Бюлент Эджевит, «спина террористической организации (ПРК. – Н.М.) сломана, глава террористов пленен. Теперь время увеличить инвестиции и ускорить экономическое развитие Юго-Востока», добавив, что турецкое правительство решило «предпринять всеохватывающую инвестиционную кампанию». По мнению премьер-министра Турции, «экономическое и социальное развитие Юго-Востока является важнейшим фактором безопасности», а основным препятствием инвестиций в регион являлась деятельность ПРК. При этом особое внимание придавалось ремонту и прокладке автодорог, имеющих «важное значение для безопасности региона». Так, на встрече с руководством Ассоциации промышленников и предпринимателей Юго-Востока (GUNSIAD) министр финансов страны Зекерия Темизел называл Юго-Восточную Анатолию «весьма обещающим для инвестиций регионом» и обещал решить проблемы в области инвестирования, отметив, что хотя «крупнейшей проблемой экономики Юго-Востока является нехватка финансовых ресурсов, регион не имеет недостатка духа предпринимательства»¹³².

Турецкие власти пытались свалить всю ответственность за депрессивное состояние экономики в курдских районах на ПРК.

1 марта 1999 г. премьер-министр Б.Эджевит сделал странное заявление для средств массовой информации «об экономических и социальных мерах, предпринимаемых для регионов Восточной и Юго-Восточной Анатолии», в котором, в частности, говорилось: «Турецкое государство сделало боль-

шие успехи (в борьбе. – *Н.М.*) против терроризма... Сила террористической организации разрушена и террористический лидер захвачен.

Несомненно, экономический и социальный прогресс в провинциях Восточной и Юго-Восточной Анатолии имеет важное значение наряду с обеспечением безопасности.

На протяжении многих лет сепаратистская террористическая организация блокировала услуги для наших граждан (региона. – *Н.М.*) и препятствовала инвестициям.

После успехов борьбы с терроризмом турецкое правительство приняло следующие экономические и социальные меры для прорыва в области производства, инвестиций и занятости в неразвитых провинциях, в особенности в регионах Восточной и Юго-Восточной Анатолии... для развития этих регионов и сглаживания различий в стандартах жизни между гражданами (востока и запада страны. – *Н.М.*):

1. Для подписания готово новое решение Совета министров для возрождения инвестиций в регионе...

Это решение включает 26 провинций: Адыяман, Агри, Ардаган, Байбурт, Батман, Бингель, Битлис, Диярбакыр, Элязыг, Эрзинджан, Эрзурум, Гюмюшхане, Хакяри, Хатай, Игдир, Карс, Мардин, Муш, Орду, Сиирт, Сивас, Урфа, Ширнак, Тунджели, Ван и Йозгат.

В соответствии с этим решением 10 трлн. тур. лир будет направлено в Фонд инициатив инвестиций в 1999 г. ... Кроме того, будет выделено еще 30 трлн. лир...

2. Другое новое решение Совета министров направлено на обеспечение электроэнергией фирм в Восточной и Юго-Восточной Анатолии... Цены на электроэнергию будут снижены в первый год на 50%, во второй год – на 40%, в третий год – на 25%.

3. Будут выделены кредиты на малый бизнес. Будет отменен НДС на покупку машин и оборудования».

Спустя 3 недели после захвата Оджалана, 9 марта 1999 г. в Диярбакыре высадился «правительственный десант». Бюлента Эджевита, прибывшего в «центр Юго-Восточной Анатолии» для «координации продвижения экономических и социальных мер правительства», сопровождали руководители важнейших министерств страны¹³³. Как заявлял турецкий премьер, социальное и экономическое развитие Юго-Восточной Анатолии является приоритетом правительства. Эджевит «угрожал» «положить конец сепаратистскому терроризму преодолением

безработицы и образованием людей». Признавая, что экономический пакет для Юго-Востока вызывает у значительной части местного населения сомнение, Эджевит сообщил, что он привез в город конкретные постановления правительства, которое уже выделило региону значительную часть денежных средств. При этом, объявляя о принятом решении немедленно выделить 40,5 трлн. лир (около 100 млн. долл.), глава турецкого правительства подчеркивал, что «этот пакет подготовлен не в рамках пропагандистских целей в отличие от предыдущих пакетов» (тем самым признавая именно пропагандистскую составляющую предыдущих планов). Особо отметив, что губернаторы провинций региона на встрече с ним оценили экономический пакет как реалистичный и весьма полезный, Эджевит заявил: «Я покидаю Диярбакыр с возросшими надеждами».

Примечательно, что для улучшения социально-экономической обстановки на Юго-Востоке немалое значение премьер-министром Турции придавалось развитию приграничной торговли с Ираком¹³⁴, хотя, как известно, представители турецких спецслужб неоднократно заявляли, что значительные доходы от торговли на турецко-иракской границе шли в «казну» ПРК.

Однако деловой мир Юго-Востока весьма скептически отнесся к громким заявлениям правительства. Так, например, по словам председателя Торгово-промышленной палаты Вана, объявленный экономический пакет не содержал предложений местных властей и бизнесменов: правительство даже не интересовалось их мнением. При этом, по мнению главы Ванской Торгово-промышленной палаты, «подход правительства не является честным», так как он препятствует приграничной торговле, которая является жизненно важной для экономики региона. Предыдущие правительства также объявляли о подобных программах, которые не имели особого успеха. Премьер-министр заявлял, что предыдущие экономические программы оказывались неудачными из-за незавершенности строительства индустриальных зон и дефицита энергии для местных предприятий¹³⁵, хотя, как известно, десятки миллиардов киловатт-часов произведенной в Турецком Курдистане электроэнергии потребляются предприятиями на западе Турции. Скептически оценивал деятельность правительства в отношении развития Восточной Анатолии и председатель Торгово-Промышленной палаты Хакяри Ахмет Сен, напомнивший, что за предыдущие пять лет несколько сменявших друг друга правительств объявляли об

экономических проектах в регионе. (Всего, как признался Эджевит, это 9-й «экономический пакет» с 1980 г.) «Нам не нужны пустые разговоры. Нам нужны конкретные достижения и выполнение правительством своих обещаний», – заявлял Ахмет Сен, представляющий регион, в котором около половины трудоспособного населения не имеет работы¹³⁶.

Следует отметить, что захват Абдуллы Оджалана, по сути, ознаменовавший прекращение широкомасштабных военных действий в курдском регионе, возродил надежды местных предпринимателей и жителей на улучшение социально-экономического положения. Однако, как полагают местные экономисты и политики, для значительного улучшения обстановки в Турецком Курдистане необходимы инвестиции в объеме 1,8 млрд. долл. ежегодно. Конечно же, эта сумма для курдского региона Турции является нереальной. Хотя затраты государства, связанные с конфликтом с ПРК за весь период военного противостояния оцениваются приблизительно в 100 млрд. долл.¹³⁷ Еще в марте 1994 г. министр внутренних дел Турции Нахыт Ментеше заявлял, что «на войну с терроризмом на Юго-Востоке» потрачено 800 трлн. лир, что составляло тогда 25 млрд. долл.¹³⁸ А в 1994 г. на «борьбу с терроризмом» была выделена сумма, равная 5% валового национального дохода Турции, что в 5 раз превышало сумму, предусмотренную на финансирование ПЮВА¹³⁹. Как сообщало агентство Рейтер, во время конфликта с ПРК была создана «военная экономика», которая устраивала очень многих¹⁴⁰. Имеется в виду, что государство выделяло на войну огромные деньги, значительное количество которых разворовывалось, многие жители курдских районов получали от государства деньги на войну с ПРК, и для значительного числа эти доходы являлись единственными.

«Потуги» Анкары в деле «социально-экономического развития Востока и Юго-Востока» после захвата Оджалана вскоре сошли на нет. Это была обычная пропагандистская кампания турецких властей. При этом совершенно очевидно, что «узко-экономический» подход к курдской проблеме и сведение ее к проблеме «отсталости Востока и Юго-Востока» не может принести никаких реальных позитивных результатов. Влиятельные военные руководители Турции также признавали обреченность такого подхода. Так, например, в октябре 2000 г., т.е. спустя полтора года после «угрозы» турецких властей подвергнуть «Восток и Юго-Восток» «инвестиционному штурму», которого,

правда, жители региона так и не дождались, заместитель начальника Генштаба Турции Яшар Буюканит считал, что «делать упор лишь на экономическом и социальном развитии при игнорировании измерения идентичности Юго-Востока будет недостаточным»¹⁴¹. Учитывая, что все разговоры об экономическом стимулировании «Востока и Юго-Востока» – лишь пропагандистские увертки и не имеют ничего общего с реальностью, так как государство, напротив, делает все, чтобы консервировать отсталость региона, игнорирует отсутствие рабочих мест и тем самым провоцирует миграцию этнических курдов в западную часть страны, ситуацию в курдском регионе следует признать критической.

Согласно данным ООН, индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП)¹⁴² Турции составлял в 1998 г. 0,778 пунктов (74-е место). Однако этот же показатель Юго-Восточной Анатолии составлял 0,585 пункта, что сравнимо с показателями беднейших стран Африки¹⁴³.

Согласно исследованию, проведенному в конце 2004 г. Обществом деловых людей Эгейского региона, 1,5 млн. чел. в Турецком Курдистане живут в день на 1 долл., а 7 млн. чел. – на 2 долл. Этот регион является самым отсталым в Турции. Наиболее высокий уровень безработицы отмечается в Урфе, Диярбакыре, Мардине, Ширнаке и др. городах Турецкого Курдистана¹⁴⁴. При этом, как отмечает близкий к ДПК сайт *Kerkuk Kurdistan e* в своем материале, озаглавленном «В северном (Турецком. – Н.М.) Курдистане нет жизни», хотя Курдистан является зоной, богатой водой, около трети населения здесь не имеет доступа к очищенной воде, в то время как в Мраморноморском регионе этот показатель составляет 3%. При этом, как говорится в указанном материале, «турки и апочисты за [последние] 25 лет разграбили и опустошили Курдистан. Миллионы курдов изгнаны с насиженных мест. Пастбища Курдистана до сих пор пусты. ...Турки не разрешают курдам пользоваться пастбищами. Турки миллионами курдских детей пополнили криминальный мир. Десятки тысяч курдских девушек и женщин стали проститутками... Согласно международной статистике, Диярбакыр занимает первое место по распространению проституции»¹⁴⁵ (по-видимому, имеется в виду в Турции. – Н.М.).

По расчетам турецких экономистов, из урбанизированных провинций наиболее высокий индекс человеческого развития имеют провинции Стамбул, Анкара, Измир и Ялова. Ко второй

группе урбанизированных провинций с высоким уровнем человеческого развития относят Анталю, Конью, Эскишехир, Газиянтеп, Килис и Сивас. То есть среди провинций с преобладающим городским населением лишь Газиянтеп и Килис представляют этногеографический Курдистан в группе с высоким ИРЧП. Средний индекс человеческого развития среди урбанизированных провинций у Карабука, Аданы, Кириккале, Эрзурума и Эдирне. В этом списке лишь Эрзурум представляет Курдистан. Зато низкий уровень ИРЧП среди урбанизированных провинций имеют исключительно провинции этногеографического Курдистана – Сиирт и Батман.

Среди провинций со значительным сельским населением к первой группе провинций с высоким ИРЧП относятся Сакарья, Балыкесир, Мугла и Денизли, ко второй группе – Айдын, Маниса, Текирдаг, Болу, Биледжик, Чанаккале, Ушак, Трабзон, Самсун, Афьон, Кутахья, Артвин и Испарта. К первой группе провинций со средним ИРЧП среди провинций со значительным сельским населением относятся Орду, Ичель, Чорум, Кайсери, Бурдур, Киркларели, Малатья, Синоп, Невшехир, Чанкири, Байбурт, Гююшхане и Амасье. В этой группе провинций лишь Малатья представляет Курдистан. Ко второй группе относятся – Токат, Ризе, Диярбакыр, Йозгат, Гиресун, Киршехир, Караман, Мардин, Кастамону, Элязыг, Адияман и Османие. В этой группе находятся сравнительно благополучные по меркам этногеографического Курдистана Диярбакыр, Мардин, Элязыг, Адияман и Османие. Низкий ИРЧП среди провинций со значительным сельским населением также исключительно у курдских регионов – Эрзинджана, Карса, Вана, Шанлыурфы, Тунджели, Караманмараша, Агри, Игдира, Битлиса, Хакяри и Ширнака.

Среди провинций с преобладающим сельским населением высокого ИРЧП не имеет ни одна курдская провинция (к первой группе относится Коджаэли, а ко второй – Зонгулдак, Бартин, Хатай, Нигдэ и Аксарай). Среднего ИРЧП нет ни у одной провинции, а низкий имеют также исключительно курдские Ардаган, Муш и Бингель¹⁴⁶. Таким образом, низкий ИРЧП во всех группах провинций имеют лишь курдские провинции.

Уезды с низкими ИРЧП также в основном существуют в курдских провинциях. Среди урбанизированных провинций уезды с низким ИРЧП есть в Киркларели и Эрзуруме (Сиирт и Батман, как отмечалось, полностью относятся к провинциям с низким ИРЧП).

Среди провинций со значительным сельским населением из провинций с высоким ИРЧП округа с низким ИРЧП имеют Сакарья, Балыкесир, Мугла и Денизли, а со средним Токат, Диярбакыр, Гиресун, Караман, Мардин, Кастамону, Элязыг, Малатья, Синоп и Адияман¹⁴⁷. Таким образом, из курдских провинций лишь в Газиантепе, Килисе (который фактически является отростком Газиантепа) и Османие нет округов с низкими ИРЧП.

Если в Анкаре на одного преподавателя приходится 29 студентов, то в Ширнаке – 86 студентов¹⁴⁸. Как заявлял в конце декабря 1997 г. в интервью Turkish Daily News госминистр по делам ПЮВА Мехмет Салих Йылдырым, уровень безграмотности на Востоке и Юго-Востоке Анатолии составляет от 60 до 65%, 32% школ в регионе было закрыто (из-за боевых действий и ликвидации многих поселений)¹⁴⁹.

В 2000 г. депутат ВНСТ от Вана (представитель Партии верного пути) Хусейн Челик подготовил 76-страничный доклад под названием «Ситуация в Восточной и Юго-Восточной Анатолии в свете макроэкономических индикаторов», который включал разделы по образованию, здравоохранению, сельскому хозяйству, промышленности, туризму, торговле, миграции. Как говорилось в докладе, «в сфере культуры и образования, как и в других областях, Юго-Восточная Анатолия является регионом, получившим наименьшую пользу от всех реформ с момента основания Турецкой Республики». Так, в Диярбакыре 61,4% девочек от 7 до 13 лет не посещали школу. За Диярбакыром следуют Эрзурум и Урфа, где не ходят в школу соответственно 59,4% и 46,3% девочек. Начальную школу посещают 68,9% детей Восточной Анатолии и 70,94% Юго-Восточной Анатолии, в то время как общетурецкий показатель составляет 89,03%. Средние классы посещают в Восточной Анатолии 33,7%, в Юго-Восточной Анатолии – 28,27% всего, в Турции – 53,14%. В старших классах учатся 25,84% детей Восточной Анатолии, 18,7% – в Юго-Восточной Анатолии, 38,72% – в целом по Турции. В университеты идет учиться 10,95% молодежи Восточной Анатолии, 3,88% – Юго-Восточной Анатолии, 22,87% – в Турции¹⁵⁰. При этом среди девочек этот показатель, как правило, значительно ниже. Трудности с получением образования в Турецком Курдистане – традиционное явление. Так, в первой половине 60-х годов в вилайетах Агри, Мардин и Ван

62% сел не имели начальных школ, в Муше и Диярбакыре – 57%, в Урфе – 53, Элязыге – 49, Хакяри и Эрзуруме – 46%¹⁵¹.

Однако эта ситуация имеет и положительный эффект. По словам того же М.С. Йылдырыма, более половины женщин «Востока» и «Юго-Востока» не говорит по-турецки¹⁵², а также значительная часть мужчин старше 45 лет¹⁵³, что является мощным антиассимиляционным фактором. А система образования в Турции, как известно, служит одним из мощнейших рычагов ассимиляции. А значит, в некоторой степени низкий уровень образования имеет для курдов и позитивное значение. Поэтому турецкие власти в настоящее время предпринимают активные попытки вовлечения курдских девочек в систему образования Турции. Ведь этническая идентичность курдов сохранялась в основном благодаря сильной приверженности национальным традициям курдских женщин, не вовлеченных в ассимиляционные процессы. Достаточно патриархальный уклад жизни семьи удерживал курдских женщин от вовлечения в эти процессы, а в условиях, когда значительная часть мужчин уезжала на заработки в другие регионы, и без того высокая роль женщины в курдской семье становилась исключительной. Поэтому турецкие власти стремятся не только приобщить курдских девочек к образованию, но и разрушить традиционные устои курдской семьи, снизив, в частности, и демографический потенциал курдов. Традиционно проводником этого турецкого ассимиляционного «образовательного» плана является курд по происхождению, министр образования Турции Хусейн Челик (Huseyin Çelik). На это направлено и (о чем будет сказано далее) распространение в Курдистане проституции и наркомании. Разрушение традиционной курдской семьи в условиях глобализации, возможно, представляет объективный и даже неизбежный процесс и не несло бы угрозу курдской идентичности в условиях курдского государства. Однако в условиях, когда Турецкий Курдистан подвергается жесточайшей ассимиляции, эти процессы несут прямую угрозу национальной идентичности курдов и могут иметь катастрофические последствия.

Как писала в феврале 2005 г. английская «Гардиан» со ссылкой на данные UNICEF (детский фонд ООН), около половины всего женского населения Турции не посещает школы. При этом, отмечала газета, школы не посещает и неграмотно почти все женское население «курдского востока», в целом ту-

рецким языком не владеет «значительная часть из 12 млн. этнических курдов». Турецкие власти предлагают семьям, которые будут отдавать своих дочерей учиться в школы, ежемесячное вознаграждение. Как заявлял министр образования, «мы должны убедить родителей в добродетели образования», при этом «в тех частях Турции, которые бедны, находятся на уровне средневековья, чиновники должны целенаправленно проводить эту работу». Активно используются в этом процессе турецкие муллы, как известно, находящиеся под строгим контролем государства. Турецкий министр также лично обратился к сельчанам «Юго-Востока» отдавать своих дочерей в школы. Как признал Х.Челик, вопрос вовлечения в образование женщин «Востока» имеет для него личный характер. Ни одна из сестер Х.Челика, родившегося и выросшего в провинции Ван, не закончила школу, а все четыре брата стали «образованными людьми». Х.Челик заявляет, что обязанность правительства – «ввести население [«Востока» и «Юго-Востока»] в цивилизованный мир. Правительство намерено прекратить все формы дискриминации, особенно в отношении женщин. Образование для девочек является основным из прав человека». При этом особенно подчеркивается, что в 2004 г. впервые за все время расходы Турции на образование (5,5 млрд. фунтов стерлингов) превысили военные расходы страны. Часть средств образовательного бюджета была израсходована на вознаграждение родителям, которые согласились отправить своих дочерей в школы. Как признался турецкий министр, «это официальная взятка. Для того, чтобы подвигнуть бедных людей отправить своих дочерей в школы, мы даем им 20 млн. турецких лир (6 ф. ст.) в месяц – за начальную школу и 35 млн. тур. лир – за среднюю школу. За последние 1,5 года в школах начали учиться 140 тыс. девочек в возрасте от 7 до 13 лет»¹⁵⁴. Следует отметить, что, как писали турецкие СМИ, турецкие власти разработали проект, согласно которому курдские дети до начала обучения в школе будут проходить курс турецкого языка¹⁵⁵. Эти подготовительные курсы для курдских детей будут открыты почти во всех областных центрах Турецкого Курдистана – в Адиямане, Агри, Батмане, Бингеле, Битлисе, Джуламерке, Диярбакыре, Дертиме, Газиантепе, Элязыге, Ардагане, Эрзинджане, Эрзуруме, Игдире, Килисе, Малатьяе, Мардине, Муше, Карсе, Урфе, Сиирте, Ширнаке и Ване¹⁵⁶. Турецкие власти весьма деятельно взялись за процесс ассимиляции курдских детей через вовле-

чение в турецкую систему образования. При этом, как отмечал министр Х.Челик, турецкие власти не могут игнорировать тот факт, что на «Востоке» и «Юго-Востоке» проживает около половины всех детей Турции¹⁵⁷. Таким образом, Турция пытается ответить на курдский этнодемографический вызов.

Примечательно, что весьма высокий уровень неграмотности наблюдается и в Иракском Курдистане. Так, по данным министерства образования Иракского Курдистана (Эрбиль), в регионе в 2001–2002 гг. уровень безграмотности составлял почти 40% населения. И это, учитывая значительные усилия курдских властей на ликвидацию безграмотности, организацию различных курсов, открытие новых школ и т.д.¹⁵⁸ Так, общий уровень грамотности в провинции Эрбиль по состоянию на 2001–2002 гг. составлял 63%, при этом уровень грамотности среди женщин был 50%, среди мужчин – 76%. В целом образованию в Иракском Курдистане придается весьма важное значение. Так, за период с 1990–1991 по 2002–2003 учебный год количество учащихся на территории РегПК (Эрбиль) выросло в 1,8 раз (с 300 до 545 тыс.), учителей – в 2,2 раза (с 12 до 26 тыс.). При этом если в провинции Эрбиль количество учащихся и учителей выросло соответственно в 1,5 и 1,7 раз, то в Дохуке – в 2,4 и 5,2 раз. Указанный разрыв можно объяснить следующими обстоятельствами. Эрбиль являлся центром курдской автономии, соответственно здесь по сравнению с Дохуком был значительно выше образовательный уровень населения, лучший доступ к образованию и т.п. После создания в Иракском Курдистане «зоны безопасности» курдские власти начали энергично улучшать ситуацию с образованием в Дохуке, где во многих деревнях и селах население было лишено возможности получать образование.

В Сулеймании уровень грамотности несколько выше – 81%, и министерство образования сулейманийского РегПК совместно с ЮНЕСКО реализует программу ликвидации безграмотности, однако в провинции ощущается острая нехватка образовательных учреждений – детских садов, школ и др.¹⁵⁹

Еще одной проблемой в Иракском Курдистане является отсутствие в большинстве сел средних школ. Как правило, в сельской местности имеются лишь начальные школы. Учитывая достаточно патриархальные устои курдских семей, большая часть девушек не имеет возможности получить среднее образование, так как семьи не отпускают их в город для про-

должения учебы. Такие запреты серьезно ощущаются даже в Сулеймании¹⁶⁰, наиболее «продвинутой» части Курдистана.

В Диярбакыре, население которого составляет более 700 тыс. чел. (а по некоторым данным, даже более 1 млн.), существует всего лишь одна городская публичная библиотека. Между тем, согласно стандартам Федерации ассоциаций международных библиотек (IFLA), как минимум одна библиотека должна приходиться на 200 тыс. чел. населения. Правда, одна библиотека существует при Тигрисском университете, но она находится за пределами города, и круг ее пользователей ограничен студентами. По стандартам той же IFLA, на каждые 2 тыс. чел. должен приходиться один библиотекарь, в то время как в Диярбакыре всего 26 библиотекарей. Фонд городской публичной библиотеки Диярбакыра содержит лишь 36 тыс. книг¹⁶¹.

По уровню здравоохранения Турецкий Курдистан является наименее развитым регионом в Турции. Согласно докладу «Ситуация в Восточной и Юго-Восточной Анатолии в свете социально-экономических индикаторов», на одного врача в Юго-Восточной Анатолии приходится 7602 жителя, а Восточной Анатолии – 5309 жителей. Между тем в среднем по Турции на одного врача приходится 2141 чел. Таким образом, уровень обеспеченности врачами в Турецком Курдистане на 10000 чел. в 3–4 раза ниже, чем в среднем по стране. При этом еще хуже обстоит ситуация со стоматологами. В Юго-Восточной Анатолии на одного стоматолога приходится 21504 чел., в Восточной Анатолии – 17448 чел., в то время как в среднем по стране – 5453 чел.

Как утверждает в упомянутом докладе Х.Челика, учитывая, что в целом в Турции положение в области здравоохранения является тяжелым, ситуация в Восточной и Юго-Восточной Анатолии близка к катастрофичной. По словам депутата Х.Челика, члены ВНСТ большую часть своего времени вынуждены тратить на организацию медицинской помощи избирателям.

В этом докладе отмечалось также, что среди всех провинций Турции первое место по детской смертности занимает Эрзурум, следом за ним идет Диярбакыр. Весьма низок и охват вакцинацией детей. Так, если в Бурсе прививки сделаны почти 60% детей, что составляет самый высокий показатель по всей Турции, то наименьшее количество детей, которым сделаны прививки, отмечается в Эрзуруме и Диярбакыре – соответственно 18,6% и 23,5%.

Несмотря на то, что в Турции в каждой деревне имеются т.н. *медицинские станции*, которые должны осуществлять функции лечебных учреждений, в Восточной и Юго-Восточной Анатолии они заняты лишь тем, что направляют людей в больницы административных центров провинций. Часто в этих учреждениях нет ни одного врача. В регионе все больницы испытывают нехватку медицинских кадров. В Ване, например, в одной из больниц Ведомства по социальной защите вместо 40 врачей работает лишь 8. А в наиболее отсталых провинциях региона – Хакяри и Ширнаке врачебную деятельность осуществляют практиканты¹⁶². В середине 2000 г. 25 тысяч жителей Хакяри отправили даже президенту Ахмету Недждету Сезеру и другим руководителям петицию с просьбой прислать врачей различных специальностей в медицинские учреждения Хакяри¹⁶³. В начале мая 2005 г. жители городка Чукурджа (курд. название Чале) провели акцию протеста, потребовав от властей направления в Чукурджу врача. Из-за отсутствия врача здесь накануне умер ребенок. А 8 тысяч жителей городка для лечения вынуждены отправляться в административный центр провинции Хакяри. Выступая на митинге, представитель местной администрации заявил, что власти должны принудительно направить в Чукурджу врача, поскольку его нет здесь уже 8 месяцев, добровольно ехать сюда никто не соглашается, а те врачи, которые приезжали в городок, «сбегали» через несколько дней¹⁶⁴.

В последние годы жители региона нередко едут лечиться даже в Иран (Иранский Курдистан), поскольку это значительно дешевле, чем получить медицинскую помощь в крупных городах Турции¹⁶⁵.

В провинции Хакяри местные жители не имеют возможности получить стоматологическое лечение. Когда такая помощь нужна чиновникам (государственным служащим), они обращаются в государственную больницу Хакяри, а там им рекомендуют ехать в Ван, что в 220 км от Хакяри. Поэтому они предпочитают ехать в Иран, что ближе территориально и обходится дешевле. Сложнее положение обычных людей. Надо заметить, что Иран для привлечения пациентов не требует от турецких граждан, направляющихся на лечение, даже приобретения виз на таможенном пункте в Эсендере¹⁶⁶.

Однако более популярным стало лечение турецких курдов в Иракском Курдистане. Основной причиной этого были воз-

росшее качество медицинских услуг в этом регионе, их дешевизна и, что самое главное, отсутствие (как и в Иранском Курдистане) языковых проблем. Как заявлял в интервью TDN в августе 1998 г. председатель Диярбакырской палаты врачей (ДПВ), языковые проблемы являются весьма значительной преградой для лечения многих жителей «Юго-Востока». По его словам, в своих докладах ДПВ неоднократно обращала внимание, что врачи, знающие курдский язык, более успешны в своей медицинской практике¹⁶⁷. Совершенно очевидно, что многие пациенты в Турецком Курдистане в силу незнания турецкого языка не могут объяснить врачам свои проблемы, что, конечно же, затрудняет лечение. Поэтому, как заявляли представители иракских курдов, «пациенты из пограничных районов юго-востока Турции приезжают на лечение в наш регион». По их словам, «в первую очередь это обусловлено тем, что пациенты могут описать симптомы на родном языке. И, во-вторых, медицинские услуги в нашем регионе весьма дешевы»¹⁶⁸.

Лечение турецких курдов в Южном Курдистане, особенно по языковым причинам, далеко выходит за рамки медицинских проблем отдельных людей. Это является еще одним весьма важным объективным аргументом в подтверждение необходимости формирования общекурдистанского пространства. В целом ситуация с медицинским обслуживанием в Иракском Курдистане значительно лучше, чем в Турецком Курдистане. По некоторым показателям Иракский Курдистан превосходит даже Турцию. В Иракском Курдистане 1 врач приходится на 1587 чел., 1 стоматолог – на 18,5 тыс. чел., 1 фармацевт – на 22,2 тыс. чел., 1,34 койко-место на 1 тыс. чел.

Кроме того, среди деловых людей Турции в связи с событиями в Ираке и перспективами развития Южного Курдистана зреет беспокойство по поводу возможного грядущего массового переселения курдов в Южный Курдистан. Как заявлял в октябре 2003 г. председатель Турецкого союза сельскохозяйственных палат (ТЗОВ) Шамси Байрактар, если «Восточный и Юго-Восточный регионы Турции не будут развиваться, население в массовом порядке начнет эмигрировать в северный Ирак». С этим мнением согласен и председатель Турецкой ассоциации сельского хозяйства (ТЗД) Ибрагим Йеткин. По его словам, сельское хозяйство и животноводство, являющиеся основными отраслями хозяйства Восточной Анатолии, в последние годы находятся в кризисе, вследствие чего в регионе

высок уровень безработицы. Многие сельские жители живут лишь на жалование в 290 млн. лир, которое государство платит «сельским стражам», и заявляют, что в случае, если государство перестанет платить им это жалование, они будут переселяться в Иракский Курдистан. Многие из жителей уже покупают продукты по более низкой цене из Южного Курдистана. Поэтому, по мнению Ш.Байрактара, для предотвращения массового исхода людей необходимо масштабное инвестирование средств в сельское хозяйство и животноводство региона. Кроме того, по словам Байрактара, «в то время как правительство борется с недопущением ПРК в страну (из Ирака. – *Н.М.*), контрабандные товары из северного Ирака наносят серьезный ущерб местному сельскому хозяйству»¹⁶⁹.

Как уже отмечалось, значительное количество населения в Турецком Курдистане существует на жалование, получаемое «сельскими стражами». Наибольшее количество сельских стражей по состоянию на начало августа 2000 г. было в Ване – 8186 чел. В Хакяри было 7596 сельских стражей, Ширнаке – 7520, Диярбакыре – 5842, Сиирте – 4809, Битлисе – 3759, Мардине – 3565, Батмане – 3445, в Бингеле – 2678, Мараше – 2342, Элязыге – 2307, Агри – 2207, Муше – 2036, Адьямане – 1633, Малатье – 1343, Урфе – 1112, Карсе – 675, Газиантепе – 593, Игдире – 479, Дерсиме – 377, Ардагане – 113 и Килисе – 37. Всего в 22 провинциях Турецкого Курдистана насчитывалось 62654 «сельских стражей»¹⁷⁰. Количество «сельских стражей» выше в тех регионах, в которых была выше интенсивность конфликта.

Можно сказать, что в Турции во время войны с ПРК была создана целая индустрия войны. И если государству и другим крупным структурам война предоставляла возможность обогащаться на миллиарды долларов, то для простых жителей Турецкого Курдистана зарплата «сельских стражей» стала основным источником существования многих семей. Как передавал корреспондент агентства «Рейтер» Ральф Боултон из Турецкого Курдистана в июне 2000 г., т.е. вскоре после прекращения конфликта, один из сельских охранников говорил: «У меня 12 детей и зарплата охранника – это все, что я получаю. Как я буду жить, если распустят охрану? У меня давно нет ни коров, ни овец»¹⁷¹.

Стоимость содержания системы «сельских стражей», которую в своем обширном докладе от 6 октября 2004 г. об условиях приема Турции в ЕС призывал отменить Анкару Брюссель, по состоянию на конец 2004 г. составляла ежегод-

но около 230 трлн. тур. лир (170 млн. долл.). Каждый «сельский страж» получает ежемесячно около 340 млн. тур. лир. Всего в Турции насчитывалось в конце 2004 г. 89293 «сельских стража», в т.ч. 58993 «временных сельских стража» и 30300 «добровольных сельских стражей». При этом «сельские стражи» сами стали большой головной болью для государства, поскольку именно они совершали значительное количество преступлений. Кроме того, как отмечал ширнакский юрист из Партии отечества Салих Йылдырым, бывший в 90-х годах депутатом ВНСТ и министром по делам ПЮВА, ранее эти люди работали в сельском хозяйстве и являлись производителями. Теперь система «сельских стражей» превратила их исключительно в потребителей и иждивенцев. «После наступления в регионе мира, они тяжело возвращаются к старой жизни», и необходим долгий период, чтобы отвести их от оружия и приучить к работе на земле¹⁷².

Следует отметить, что тяжелое экономическое положение в Курдистане турецкие власти используют для борьбы с курдскими традициями, благодаря которым народ на протяжении долгого времени успешно противостоял ассимиляционным процессам. Так, хорошо известно, что турецкие власти уже несколько десятилетий контролируют наркобизнес¹⁷³. Власти, мягко говоря, не препятствуют распространению среди населения Турецкого Курдистана наркотиков. Как писал курдский сайт *Kerkuk Kurdistan*, с 90-х годов турецкие власти для разрушения традиционной структуры курдского общества стали целенаправленно поощрять развитие на территории Турецкого Курдистана такого чуждого феномена для курдского менталитета, как проституция. Подъему проституции на территории Турецкого Курдистана, по мнению сайта, способствовала также деятельность ПРК, под предлогом «освобождения женщин» пытающейся сломать вековые устои взаимоотношений в курдской семье. Курдский писатель Ахмет Сумбул, исследовавший проблему проституции в Турецком Курдистане в книге под названием «Проституция» (курд. название – Fihûş), делает однозначный вывод, что этот процесс полностью находится под контролем властей. Как отмечает в своем исследовании А.Сумбул, лишь в Диярбакыре открыто 600 борделей. Совершенно очевидно, утверждает сайт, что воровство и грабежи в Курдистане также находятся под контролем турецких властей¹⁷⁴. Сайт *Kerkuk Kurdistan* писал также, что «турки запре-

щают издание курдских произведений», однако начинают создавать и распространять порнографические фильмы с текстами на курдском языке¹⁷⁵.

Kerkuk Kurdistane считает, что власти Турции распространение проституции и наркотиков рассматривают как часть своей стратегии разрушения Курдистана. Они, «с одной стороны, под видом предоставления свободы женщинам способствуют расцвету проституции, с другой – под предлогом борьбы с отсталостью разрушают структуру курдского общества». При этом, как считает *Kerkuk Kurdistane*, в немалой степени реализации этой стратегии турецких властей способствовала политика ПРК, направленная на «выдергивание» молодежи и, в частности, девушек из семей, создание атмосферы конфликта «отцов и детей» и т.д.¹⁷⁶

Как писала в феврале 2005 г. газета TDN, проституция на «Юго-Востоке» получила в последние годы значительное распространение. Газета отмечает, что ранее этот регион был известен «убийствами чести» (родственники убивали девушку либо женщину за порочащее семью поведение), однако теперь в регионе возникла «другая реальность» – не менее 400 семей существуют за счет проституции 13-летних девочек. Как заявляет сотрудник Диярбакырского центра изучения проблем женщин (DIKASOM) Хандан Гошкун, [на «Юго-Востоке»] одни мужчины совершают убийства чести, другие, напротив, вынуждают заниматься проституцией, торгуют женщинами. О резком росте масштабов проституции заявляют и представители другой женской организации – Диярбакырская женская платформа (ДЖП). Адвокат из отделения прав женщин Диярбакырской коллегии адвокат Хамиет Изол отмечает, что произошло «заметное увеличение женской проституции и торговли молодыми девушками. Вдобавок к этому возникла торговля мальчиками». Х.Изол объясняет резкое увеличение масштабов проституции длительным конфликтом в регионе, потерей мужчинами работы, смертью кормильцев во многих семьях и т.д., подчеркивая при этом, что главной все же является курдская проблема, а не экономические условия. Отрицает бедность как причину широкого распространения проституции в курдском регионе и другой исследователь этой проблемы Рахим Каракаш из ДЖП, заявляющая: «В Курдистане бедность была всегда. Но никогда не было проституции». Примечательно, что Х.Гошкун, проводившая изучение этого вопроса, сообщила о противодействии этим иссле-

дованиям со стороны турецкой полиции, отрицающей и замалчивающей широкое распространение проституции¹⁷⁷.

Из-за многолетнего конфликта на территории Турецкого Курдистана, уничтожения турецкими властями тысяч деревень, изгнания курдов с родных мест, отсутствия рабочих мест в курдском регионе и т.п. множество курдских юношей переселилось в крупные города западной Турции (в основном в Стамбул, Измир и Бурсу), где они попали в сети преступных организаций. Как писала турецкая газета «Zaman», за неполные 9 месяцев 2004 г. лишь в Стамбуле было арестовано более 500 юношей старше 18 лет, почти все они по происхождению были курдами¹⁷⁸.

Как метко отметил председатель Торгово-промышленной палаты Адиямана (ATSO) Зафер Эрсой (Zafer Arsoy), ранее из-за «угрозы терроризма» внутренний и внешний капитал не приходил в регион, однако «теперь мы не имеем оправдания». Примечательно, что мнение представителей каждого региона коррелировало с уровнем экономического развития и проблемами, стоящими перед определенными провинциями. Так, например, председатель Торгово-промышленной палаты одной из наиболее богатых провинций этногеографического Турецкого Курдистана – Караманмараша (KATSO) Мехмет Балдук (Mehmet Balduk) заявлял: «Не имеет значения, поможет ли нам государство или нет, жители региона (Юго-Восточной Анатолии. – Н.М.) сами должны действовать. Никто другой нам не поможет. Мы сами должны управлять своим развитием». Председатель торгово-промышленной палаты Эрзинджана Музаффер Сакир (Muzaffer Sakir) видел истоки террора в отсталости региона. По его мнению, «если проблемы инфраструктуры и транспорта будут решены, развитие региона встанет на устойчивую основу». Председатель Торгово-промышленной палаты Карса Мехмет Йылмаз (Mehmet Yilmaz) выражал надежду, что прекращение войны¹⁷⁹ сделает привлекательными инвестиции в сельское хозяйство и животноводство, а также привлечет значительное количество туристов¹⁸⁰.

Однако постконфликтная эйфория и надежды на стремительное развитие региона вскоре сошли на нет.

При этом население Юго-Востока ожидало не только притока инвестиций, но и рассмотрения проблем в комплексе. Во время поездки в Диярбакыр в октябре 1999 г. президента С.Демиреля, премьер-министра Б.Эджевита, спикера ВНСТ

Йылдырыма Акбулута и др. население меньше всего устраивали их щедрые экономические обещания, народ ожидал начала значительных изменений в целом в жизни региона. Как писала тогда *TDN*: «Необходимо прекратить обещания экономического развития; народ региона видел так много политиков, приходивших и уходивших с большими обещаниями и «инновационными» экономическими программами и пакетами, что он теперь глух к подобной риторике. Мало того, что обещания экономического развития не осуществились, население региона с горечью видит, как средства, выделяемые на их нужды, уходят в западные районы страны.

Народ Диярбакыра говорит о мире, бюрократы в Анкаре говорят об инвестициях. Народ Диярбакыра говорит об амнистии (прощении), политики говорят о победе над терроризмом...

Местное население не интересовалось разговорами о строительстве новых бизнес-центров (а Демирель присутствовал на церемонии открытия крупного торгового центра площадью 60 тыс. кв. м по дороге из Диярбакыра в Эргани, а также нескольких новостроек в Лидже, осуществленных известным турецким бизнесменом, главой компании *Toprak Holding*, уроженцем Лидже Халысом Топраком – заводы по производству подсолнечного масла, комбикорма, обработке мрамора и др.). ...Оно надеялось, что Демирель помнит свой... лозунг: «Это ваша страна, это ваше государство... В этой стране свободы достаточно для каждого». И на что население региона действительно рассчитывало, это что президент помнит свои слова, произнесенные в начале 90-х годов: о «курдской реальности»¹⁸¹.

Как верно подмечали некоторые аналитики, Анкара «нуждается в политике по отношению к Юго-Востоку», она должна не просто давать обещания, а увеличить инвестиции¹⁸².

В начале 2000 г. все больше аналитиков стало отмечать, что с момента победы над терроризмом на Юго-Востоке в этом регионе так ничего и не изменилось. Об этом писал известный турецкий публицист Мехмет Али Биранд. По его мнению, «Юго-Востоку не уделяется должного внимания». Хотя «хребет ПРК сломлен», «силы безопасности держат ситуацию под контролем», «Оджалан арестован и делает заявления о прекращении борьбы», и «в регионе началась новая эра, полная надежд», политики, которые должны прийти на смену военным, выполнившим свою миссию, никак не могут начать действовать. А «на Юго-Востоке существует напряжение», в реги-

оне «превалирует безработица», «растет число самоубийств», «две трети населения – это люди в возрасте до 20 лет, и они живут в ужасных условиях», «встает проблема сельских стражей», «трудности, с которыми сталкиваются муниципалитеты, находящиеся под контролем HADEP (прокурдская Партия народной демократии. – *H.M.*), все растут». При этом, по мнению Биранда, «новый подход в новой эре должен иметь много измерений. Лишь экономические предосторожности и наполнение региона деньгами не могут решить существующие проблемы. Они должны переплетаться с социальными, культурными и политическими аспектами.

Наиболее важно, чтобы, в первую очередь, мы отбросили наши неправильные взгляды о Юго-Востоке... Важно, чтобы бюрократы, полицейские, солдаты и прокуроры, работающие в регионе, перестали смотреть на местное население как на потенциальный криминалитет. Они должны использовать методы компромисса, а не давление. Каждый должен признать, что время конфронтации окончательно закончилось, поэтому надлежит предпринимать конструктивные шаги»¹⁸³. Следует отметить, однако, что похожие мысли высказывал в своей статье в конце февраля 2004 г. известный турецкий журналист И.Чевик¹⁸⁴.

Премьер-министр Бюлент Эджевит посетил Диярбакыр в июне 2000 г., его визит также был оценен местными предпринимательскими кругами весьма скептически. В распространенном вскоре после поездки турецкого премьера заявлении председателя ассоциации молодых предпринимателей Юго-Востока (GUNGIAD) Абдулкадыра Акбоза (Abdulkadir Akboz) говорилось, что местные предприниматели возлагали большие надежды на приезд Эджевита в Диярбакыр, особенно в связи с программой восстановления деревень, демократизации и трансформации Губернаторства Региона Чрезвычайного положения (ОНАЛ)¹⁸⁵ в Губернаторство экономической координации. Как отмечал А.Акбоз, население региона надеялось, что с прекращением конфликта остальные негативные факторы могут быть легко преодолены. Ведущие неправительственные организации региона представили Б.Эджевиту анализ всех проблем Юго-Восточной Анатолии, за что турецкий премьер выразил благодарность, однако призвал предпринимателей региона набраться терпения. Между тем терпение населения региона уже давно на пределе. Так, например, в подготовленном Торгово-промышленной палатой Диярбакыра (DTSO) для Б.Эджевита специальном докладе о

социально-экономическом положении региона с приложением рекомендаций по решению существующих проблем в качестве первоочередных мер предлагалось: объявить регион зоной экономического бедствия, осуществить конституционные реформы, амнистировать лиц, оказывавших помощь нелегальным организациям, создать Фонд развития Юго-Востока, ускорить процесс возвращения вынужденно перемещенных лиц, отменить запрет на использование летних пастбищ (этот запрет был введен в рамках «борьбы с терроризмом»), снизить цены на энергоносители, развить систему железнодорожных путей, замедлить темпы приватизации в регионе.

Кроме того, в этом докладе, подписанном также председателями торговых бирж и торгово-промышленных палат Мардина, Кызылтепе, Ширнака, Джебзире, Нусайбина, Силопи, Урфа, Сиверека, Батмана, Сиирта и Элязыга, особое внимание было уделено приграничной торговле. Предприниматели Юго-Востока резко критически оценили решение правительства страны от 28 апреля 2000 г. о 50-процентном сокращении объема нефтеторговли через Хабур¹⁸⁶.

Военное руководство страны также заявляло о необходимости разработки плана преодоления неравномерности в развитии Юго-Востока. А начальник Генштаба Хусейн Кывыркоглу даже предлагал создать министерство по делам Юго-Востока, против чего резко выступило правительство, посчитавшее, что такое ведомство станет своего рода «государством в государстве»¹⁸⁷.

Следует отметить, что развитие экономики сдерживало и существовавшее с конца 70-х годов до 2002 г. военное и чрезвычайное положение в курдских районах, что делало регион в инвестиционном плане малопривлекательным. Как заявлял в мае 2000 г. независимый депутат ВНСТ от Хакяри Эвлия Парлак, находясь 22 года в условиях чрезвычайного и военного положения, жители Востока и Юго-Востока средних лет (30–35 лет) уже забыли, что такое нормальная жизнь¹⁸⁸.

В сентябре 2000 г. Диярбакыр посетил государственный министр и заместитель премьер-министра Турции и лидер Партии националистического движения (МНП) Девлет Бахчели (Devlet Bahçeli), которого тепло встретили местные власти, представляющие Партию народной демократии (НАДЕР). Это была первая поездка Д.Бахчели в Диярбакыр в ранге вице-премьера, до этого за последние 25 лет лишь трижды посещавшего неофициальную столицу Турецкого Курдистана. При

этом один раз Д.Бахчели, прибывший в Диярбакыр вместе с легендарным основателем и лидером МНР Алпарсланом Тюркешем (Alparslan Turkes), из-за яростных протестов местных жителей так и не смог выйти в город.

5 сентября 2000 г. на встрече с экономическими кругами региона турецкому вице-премьеру было вручено девять аналитических обзоров, подготовленных Диярбакырскими организациями промышленников и предпринимателей и муниципалитетом Большого Диярбакыра, с перечнем необходимых мер для исправления негативной экономической ситуации в регионе. Основой предложений местных предпринимателей являлись проекты «возвращения в деревни», необходимости объявления региона зоной экономического бедствия, расформирование Региона чрезвычайного положения (OHAL), развитие приграничной торговли и т.д. Председатель GUNSIAD Бадреттин Карабога (Bedrettin Karaboga) предложил турецким властям создать Центр стратегических исследований Юго-Востока, в который вошли бы представители университетов, администрации, политических партий, неправительственных организаций и деловых кругов. Кроме того, предприниматели региона просили Д.Бахчели окончательно решить вопрос приграничного пункта на Хабуре, который турецкие власти часто закрывают, разминировать земли, выработать программу занятости для «сельских стражей». Деловые круги просили Д.Бахчели содействовать сооружению автомагистрали Диярбакыр – Трабзон, которая связала бы регионы Юго-Восточной Анатолии с Черноморским побережьем. Во врученном турецкому вице-премьеру мэром Диярбакыра обзоре «Городские проблемы Диярбакыра», отмечалось, что этот город, ставший центром миграционных потоков, превратился в «мега-деревню». Муниципальные власти Диярбакыра предлагали объявить город зоной экономического бедствия, выделить земельные участки для массового строительства домов, просили средства для решения инфраструктурных проблем и ликвидации безработицы¹⁸⁹.

Напомним, что о проектах «возрождения Юго-Востока и Востока» заявляет и «пытается» осуществить каждое турецкое правительство. Так, например, весной 1997 г. премьер-министр Турции Неджметтин Эрбакан «пытался» найти поддержку у лидеров парламентских фракций для осуществления пакета мер, направленных на восстановление экономики «восточно-анатолийского региона». Несостоявшийся план премьера-исламиста под

названием «Воздействие на Восток» (*«Affection for the East»*) должен был включить около 600 новых проектов, осуществляемых силами 30 министерств страны, и предоставить региону значительные «инвестиционные налоговые льготы»¹⁹⁰. Спустя несколько месяцев новый правительственный план по Юго-Востоку представлял в парламенте уже новый премьер Турции Месут Йылмаз. В его программе, в частности, говорилось, что «проблемы, с которыми сталкивается Юго-Восточная Анатолия, обусловлены не этническими, а географическими и социально-экономическими факторами, господством феодальной структуры и внешним вмешательством»¹⁹¹. 55-е правительство обещало рост инвестиций, реформы в области распределения земель, развитие сельского хозяйства и животноводства¹⁹².

16 сентября 1997 г. Совет министров Турецкой Республики провел даже выездное заседание в Сиирте, в результате которого был принят «амбициозный пакет реформ», направленных на «стремительное развитие Юго-Восточной Анатолии». Выступая сразу же после этого заседания правительства премьер-министр Месут Йылмаз заявлял, что «реформы в Юго-Восточной Анатолии» являются наряду с реформами в области образования приоритетными направлениями деятельности правительства страны. Заместитель премьер-министра Б.Эджевит обещал, что чрезвычайное положение будет отменено в ноябре 1997 г. и сменится «периодом инвестиций»¹⁹³.

Примечательно, что проекты развития «отсталых районов Анатолии» предлагались не только правительством страны. В октябре 1997 г. свой проект под названием План развития Восточной и Юго-Восточной Анатолии (турецкая аббревиатура – DGAP) представил независимый депутат ВНСТ от Стамбула Бюлент Танла, этот план, по его словам, должен был спасти регион от социального взрыва. Для осуществления проекта предлагалось создать Организацию развития Восточной и Юго-Восточной Анатолии (турецкая аббревиатура – DGKK) под руководством министра, которая бы координировала социальное и экономическое развитие региона. Этот проект, по сути, являлся самым комплексным из всех предлагаемых. Наиболее примечательным было то обстоятельство, что курдский регион рассматривался в нем в целостности, то есть Юго-Восточная и Восточная Анатолия как бы образовали единый экономический район, охватывающий всю территорию Северного (Турецкого) Курдистана. Центром нового экономического региона и штаб-

квартирой DGAP предлагался промышленно развитый Эрзурум, а звеньями этой «Большой восточно-анатолийской экономики» планировались районы Диярбакыра, Урфы и Элязыга, где намечалось создание свободных экономических зон и промышленных парков. Одним из основных стимулов развития стало бы освобождение региона от налогов на 10 лет¹⁹⁴. Однако, как и многие другие, этот проект остался лишь на бумаге.

В середине августа 1996 г. председатель Турецкого союза торговых палат и бирж (ТОВВ) профессор Орхан Моргул заявил, что эта авторитетная в деловом мире Турции организация взялась за подготовку «Программы стратегического развития» (Юго-Востока). Эта социально-экономическая программа должна была включать Адияман, Шанлыурфа и Диярбакыр. Стоимость исследования оценивалась в 3 трлн. лир (в текущих ценах). Основными целями программы декларировались изучение инвестиционных возможностей провинций и создание экспортоориентированных производств. Для финансирования инвестиций планировалось создать Банк Юго-Востока и Востока. В случае успешного осуществления программы предполагалось расширить ее географию за счет Эрзурума, Игдира, Карса, Вана и Элязыга. Программа развития, по мнению руководителей ТОВВ, должна была предотвратить массовую миграцию населения Юго-Восточной Анатолии на Запад страны.

В августе 1998 г. турецкая пресса сообщала о начале исследований по подготовке Проекта Восточной Анатолии (ПВА) (Dogu Anadolu Projesi – DAP), который должен был напоминать ПЮВА и охватить провинции Восточной Анатолии (этногеографического Курдистана) Элязыг, Эрзинджан, Малатю, Агри, Карс, Игдир, Ардаган, Муш, Ван, Бингель, Битлис, Тунджели, Халяри, а также Восточно-Черноморского региона – Гюмюшхане и Байбурт.

Уже в следующем месяце по поручению Государственной плановой организации Кавказский университет в Карсе, университет им. Ататюрка в Эрзуруме и университет в Ване начали подготовку этого проекта. Срок его подготовки был определен в 1–1,5 года, стоимость в 1,5 трлн. лир. Этот план должен был охватить 16 провинций (14 провинций Восточной Анатолии и 2 провинции востока Черноморского региона), 17 направлений – население и занятость; положение женщин и структура семьи; сфера услуг, торговля, строительство; финансы и банковская система; новые поселения; культура и туризм; здравоохранение; образование; сельское хозяйство, водоснабжение и лесное хо-

зайство; городская и сельская инфраструктура; транспорт и коммуникации; животноводство; промышленное производство; добыча полезных ископаемых; энергетика, а также развитие малого предпринимательства и ремесленного дела. Планировалось, что первые инвестиции пойдут в 2000 г.¹⁹⁵ Однако и этому проекту суждено было остаться лишь на бумаге.

Об экономическом возрождении Юго-Востока говорил и президент Турции Ахмет Недждет Сезер во время своей первой поездки в качестве главы государства по Юго-Восточной и Восточной Анатолии в мае 2001 г. Выступая перед местным населением в деревне Есилова недалеко от турецко-иракской границы, он отметил, что проблема терроризма в регионе решена¹⁹⁶. Поэтому, по словам Сезера, за этим должно последовать содействие экономическому развитию региона. Выступая в селении Дереджик, турецкий президент провозгласил: «Одним из основных наших приоритетов сегодня – как государства и нации – является возрождение экономической и социальной жизни на Востоке и Юго-Востоке и поднятие уровня благосостояния наших граждан в этом регионе»¹⁹⁷.

Представляющий в ВНСТ Сиирт премьер-министр Турции Реджеп Тайип Эрдоган также во время посещения этой провинции в мае 2003 г. обещал уменьшить разрыв между «западом и востоком Турции». Как заявлял Эрдоган, благосостояние «востока Турции должно достичь уровня ее запада». По словам турецкого премьера, правительство приняло решение о новых инициативах для улучшения экономической ситуации¹⁹⁸. На самом деле такие декларации кочуют из программы одного правительства в программу другого.

Следует отметить, что выбор жителями Сиирта своим депутатом ВНСТ Эрдогана в немалой степени был обусловлен именно его экономическими обещаниями. Как известно, во время выборов в парламент в ноябре 2002 г. Эрдоган не смог пройти в парламент, так как ему было запрещено заниматься политической деятельностью. Поэтому премьер-министром страны в результате победы на выборах Партии развития и справедливости (АКР) стал Абдулла Гюль. После внесения некоторых конституционных изменений Эрдоган получил право заниматься политической деятельностью и весной 2003 г. баллотировался в Сиирте как кандидат в депутаты ВНСТ, где осенью население не смогло избрать своего представителя в парламент. При этом, как отмечали многие социологи, голоса в

пользу Эрдогана, жители Сиирта ожидали, что, став вскоре после избрания в парламент главой турецкого правительства, Эрдоган поможет Сиирту так же, как в свое время благодаря Тургуту Озалу развивалась Малатья, дважды избиравшая этого политического деятеля в парламент.

Во время посещения Муша в конце августа 2003 г. премьер-министр Эрдоган также заявил, что правительство сделает города с подушевым ВВП менее 1,5 тыс. долл. центрами привлечения частных инвестиций¹⁹⁹ (при среднедушевом ВВП в 2002 г. – 2584 долл.), хотя совершенно очевидно, что вряд ли правительство сделает что-либо в этом направлении.

Уже было сказано, что почти каждое турецкое правительство декларировало решимость покончить с «отсталостью на Востоке и Юго-Востоке». Как весьма точно отмечал еще в 80-х годах прошлого века Н.В. Комахидзе, «на протяжении 60 лет сменявшие друг друга правительства приходили к власти с обещаниями ликвидировать это неравенство (в социально-экономическом развитии между западными и восточными районами страны. – Н.М.) и создать условия для быстрого роста отсталого востока страны. Программы всех правительств содержали обещания мер, направленных на децентрализацию производства, его равномерное развитие и распределение по стране, на прогресс производственной и социальной инфраструктуры в периферийных зонах, создание различных льгот для частных предпринимателей с целью их капиталовложений в восточных районах и т.д. Эти программные наметки были обречены на заведомую неудачу»²⁰⁰. Н.В.Комахидзе приводит некоторые выдержки из программных заявлений турецких правительств относительно отсталости Востока:

«Наша цель – выволить восточные районы Турции из первобытных условий жизни. Все возможности правительства будут поставлены на службу проживающим в этих районах людям» (из программы второго правительства А.Мендереса, 9 марта 1951 г.).

«Мы поднимем Восток, проложим дороги, полностью осуществим план электрофикации всех восточных сел. Восток уже в наше время будет освобожден от участи представлять собой место ссылки» (из программы третьего правительства А.Мендереса, 17 июля 1954 г.).

«Будут приложены все усилия и мобилизованы все возможности для обеспечения человеческих условий жизни насе-

лению, проживающему в наших восточных районах» (из программы первого правительства Дж.Гюрселя, 30 мая 1960 г.).

«Полностью будут претворены в жизнь предусмотренные первым пятилетним планом мероприятия, направленные на подъем до уровня современной цивилизации городов и населения восточных районов с осуществлением экономических мер в соответствии с принципами социальной справедливости» (из программы первого коалиционного правительства И.Иненю, 20 ноября 1961 г.).

«Все наши усилия мы направили на подъем на Востоке. Построим дороги, вызволим села от мерцания лучинок и обеспечим электроэнергией. Построим плотины и превратим Восток в источник энергии» (из программы правительства С.Демиреля, 27 октября 1965 г.). (Эта цель – построить плотины и превратить Восток в источник энергии – почти уже выполнена, однако она, как уже отмечалось, ничего не дала самому региону. Электроэнергия, вырабатываемая на Востоке, идет промышленным предприятиям за пределами Востока. – *Н.М.*)

«Подъем и развитие страны будут начаты с Востока. До того пока Восток и народ Востока не будут вызволены из теперешних условий жизни, нельзя ничего говорить о каком-либо развитии в Турции. Наше правительство осуществит подъем Востока» (из программы первого правительства Б.Эджевита, 26 января 1965 г.).

Выступая в меджлисе в ноябре 1978 г. во время обсуждения четвертого пятилетнего плана развития, премьер-министр Бюлент Эджевит, отмечая несправедливое распределение доходов в стране, заявлял: «Если говорить об отсталости в развитии восточных и особенно юго-восточных районов, то они имеют свои особенности. Четвертый пятилетний план ставит своей первоочередной задачей развитие этих районов».

То же самое обещал, выступая 19 декабря 1983 г. в меджлисе, премьер-министр Тургут Озал, назвав одной из главных задач правительства «специальные меры, направленные на подъем наименее развитых в социально-экономическом отношении восточных районов страны»²⁰¹.

О необходимости улучшения социально-экономической ситуации в Восточной и Юго-Восточной Анатолии говорил и премьер-министр 57-го коалиционного правительства Бюлент Эджевит, представлявший программу правительства Турции в ВНСТ 4 июня 1997 г.

А в начале августа 1998 г. президент Сулейман Демирель обещал преодолеть отсталость Юго-Востока в течение 10 лет. В преддверии проведения в Урфе в октябре 1998 г. ярмарки ПЮВА С.Демирель заявлял: «Мы преодолеем отсталость, которая на протяжении долгого периода господствует на Юго-Востоке, в течение 10 лет». При этом достижение обещанного результата турецкий президент связывал лишь с завершением к 2010 г. Проекта Юго-Восточной Анатолии²⁰².

«Восточный вопрос» является, по сути, перманентным вопросом любой избирательной кампании в Турции и частью политики турецких властей, направленной на манипулирование сознанием населения, посредством разного рода обещаний. После же победы на выборах той или иной партии конкретно мало что делается для реализации программных установок. Как писал еще в 1965 г. М.Э.Бозарслан, «в отдельные периоды много говорят о необходимости развития Востока. Не остается ни один политик, который бы не подчеркнул, что Восток отстал, что по отношению к нему допускается беззаконие, что ему надо отдать предпочтение. Однако об этом говорят только во время избирательных кампаний. Оппозиция обвиняет правительство, последнее же – предшествующие власти. Все вместе признают, что Восток надо развивать. Кто же им в этом мешает?»²⁰³

Как писал в июле 2000 г. главный редактор TDN Ильнур Чевик, «на протяжении ряда лет различные правительства, сменявшие друг друга, предлагали свои «экономические пакеты» для решения проблем края (Юго-Востока. – *Н.М.*). На самом деле все эти «пакеты» были полны лишь пустых обещаний и не имели никакого успеха. Население Юго-Востока оставалось в тяжелом положении»²⁰⁴.

Разрыв между западными и восточными районами страны не только не уменьшался, но и увеличивался. Так, например, с 1963 до 1974 г. доля 18 илов Восточной и Юго-Восточной Анатолии, которая почти полностью представляет собой территорию Курдистана, в прибавочной стоимости промышленного производства снизилась с 7,8% до 4%. При этом более 42% от этого показателя приходилось на долю только Батманского нефтеочистительного завода, в то время как в 1963 г. на него приходилось лишь 34,3%²⁰⁵.

Вместе с тем руководители Турции все время заявляют о значительном экономическом потенциале Восточной и Юго-Восточной Анатолии. Так, например, Б.Эджевит в свою быт-

ность главой 42-го правительства страны в конце 1978 г. заявил: «В наших восточных районах есть все возможности развиваться самостоятельно и даже оказывать помощь другим районам. Например, Восточная Анатолия несравненно богаче водными источниками, чем другие районы. Если мы используем эти ресурсы, сельское хозяйство будет развиваться быстрыми темпами и станет более разнообразным. Этот район очень богат также минеральными ресурсами, а животноводство находится на таком уровне, что может обеспечить мясом всю страну. Как курильщик, я заявляю, что табак лучшего в мире качества произрастает в наших восточных районах. Другой возможностью для развития является наличие богатых туристических мест. Восточные районы, имея такие возможности, должны развиваться быстрее»²⁰⁶.

* * *

Территориальное размещение промышленности в Курдистане крайне неравномерно. Центр территории Курдистана, который составляют горные районы крайней юго-восточной части Турецкого Курдистана, севера Иракского и Иранского Курдистана, является наиболее неразвитым в индустриальном отношении регионом. Сравнительно развитые индустриальные зоны в Курдистане находятся на периферии его территории и являются его приграничными районами, в которых наиболее сильно ощущается контроль центральных властей и проживает значительная часть населения некурдской принадлежности. В частности, это относится к Эрзуруму, Газиантепу, Марашу, Малатье, Мосулу, Киркуку и Керманшаху. Кроме них, в Курдистане промышленные центры, под которыми понимается «группа производств, компактно размещенных на сравнительно небольшой территории и в большинстве своем не связанных технологически между собой»²⁰⁷, расположены в районах Элязыга, частично Диярбакыра и Батмана. При этом индустриальное развитие Мосула, Киркука, Керманшаха и Батмана было обусловлено нефтяными месторождениями этих районов, а Элязыга – горнорудными ресурсами. Промышленность в этих районах в большей мере ориентирована на добычу, первичную переработку и перекачку курдистанского сырья. Так, например, в настоящее время в Турецком Курдистане местная промышленность специализируется в основном на переработке выращиваемых в регионе ПЮВА сахарной свеклы и хлопка. Электроэнер-

гию, производимую на территории Курдистана, также следует рассматривать в качестве сырья (хотя и возобновляемого), выкачиваемого из Курдистана. В Иракском Курдистане промышленность связана с переработкой углеводородного сырья.

Н.В.Комахидзе на территории Турецкого Курдистана выделяет три экономических подрайона: Северо-восточный и Юго-восточный сельскохозяйственные подрайоны и Юго-восточный (так называемый Хакярский) сельскохозяйственный овцеводческий подрайон.

Северо-восток Турецкого Курдистана, включающий Эрзурум, Эрзинджан, Карс, Агры, Муш и Ван, традиционно представляет собой животноводческий регион (мясо-молочное скотоводство). «Наличие крутых гор с труднодоступными склонами уменьшает возможности хозяйственного освоения этого района. Основной отраслью хозяйственной специализации является животноводство – в первую очередь это крупный рогатый скот²⁰⁸. В Карс-Эрзурумских яйлах, которые славятся благоприятными природными условиями (во время прохладного лета яйла покрываются сочными травами) давно сложилось высокотоварное молочное производство²⁰⁹. Другие важные отрасли хозяйственной специализации – картофелеводство и зерноводство. Весьма серьезное внимание уделяется разведению сахарной свеклы, хлопка в илах Эрзинджан, Эрзурум и Игдырской зоне ила Агры»²¹⁰. В Эрзуруме и Карсе находятся крупнейшие мясокомбинаты подрайона. В 60-х годах в Карсе, который можно назвать центром молочного производства страны (к примеру, годовое потребление молока в Карсе составляет на душу населения 400 кг, в то время как в Стамбуле лишь 18 кг), была сооружена первая в Турции фабрика по выработке молочного порошка. Основная часть получаемого здесь молока перерабатывается на частных сыроварнях, где производятся сыры весом 100 кг. Следует отметить, что во многом схожа хозяйственная деятельность курдского населения по обе стороны армяно-турецкой границы, где молочное производство является одним из самых распространенных и считается, пожалуй, наиболее высококачественным не только в регионе, но и далеко за его пределами. Десятикилограммовые сыры, получаемые из смешивания коровьего молока с овечьим, традиционно пользуются широкой популярностью в западных районах страны и экспортируются за рубеж²¹¹.

Хакярский сельскохозяйственный овцеводческий район является самой отсталой частью Турции с «труднодоступным

расположением и низкотоварным сельским хозяйством, в основном потребительского назначения»²¹². Вследствие сложных физико-географических и природно-климатических условий значительная часть территории этого подрайона малопригодна для хозяйственного использования. Хозяйственная деятельность концентрируется в этом регионе в основном в ущельях рек и предгорьях.

Юго-восточный сельскохозяйственный (земледельческий и животноводческий) подрайон, который можно назвать Большой Юго-Восточной Анатолией, включает в себя Газиантеп, Урфу, Мардин, Диярбакыр, Сиирт, Битлис, Адыяман, Малатью, Элязыг, Тунджели и Бингель. Первые четыре ила этого подрайона еще до начала осуществления ПЮВА отличались по сравнению с остальными значительно более высоким уровнем экономического развития. Экономическую основу этого подрайона традиционно «составляют зерновое хозяйство и шерстно-мясное животноводство (овцы, козы, ангорские козы). Наряду с ними в хозяйственной деятельности населения большое место отводится производству высокотоварных культур (фисташки, хлопок, сахарная свекла)» и плодоводству²¹³.

В целом следует отметить, что территория Турецкого Курдистана традиционно является одним из крупнейших центров торгового скотоводства. Так, например, в конце 60-х годов XX в. поставки мяса из «17 восточных вилайетов» покрывали 50% национального рыночного спроса на этот продукт. Примечательно, что после принятия в 1937 г. закона о создании союзов экспортеров первым возник в Карсе «Союз экспортеров живого скота восточных вилайетов», а после войны в Курдистане был образован второй союз экспортеров живого скота с центром в Ване. Кочевое мясо-шерстное производство (главным образом овцеводство), господствовавшее в Курдистане в феодальную эпоху, в настоящее время в своей классической форме почти не сохранилось. Оно эволюционировало в отгонно-пастбищное скотоводство, ибо «перекочевки с летних пастбищ на зимние и обратно совершают не племена, а их стада»²¹⁴. Ныне и отгонно-пастбищное скотоводство в связи с широким развитием в Курдистане капиталистических отношений претерпело значительные изменения: большая часть животноводческого сектора сконцентрирована в крупных предприятиях.

Как уже отмечалось, развитию сельскохозяйственного производства в Курдистане в немалой степени препятствовала

удаленность от торговых путей и городов, транспортная замкнутость, которая сдерживала производство в масштабах местных потребностей. Поэтому наиболее перспективными и развитыми являются районы, лежащие на пути к рынкам западной части Турции.

Осуществление с конца 70-х годов на самой плодородной и богатой гидроресурсами части Турецкого Курдистана Проекта Юго-Восточной Анатолии обусловило индустриализацию этого отсталого в промышленном отношении региона. Особенно стремительно развивается западный район региона ПЮВА, включающий Газиантеп и Мардин. На них приходится львиная доля экспорта региона – 91% (доля Газиантепа в экспорте региона ПЮВА составляет 73%, Мардина – 18%, Диярбакыра – 5%, Адиямана, Урфы – по 2%, Сиирта – 0,5%). В Газиантепе в 2000 г. было более 600 текстильных фирм, в промышленности занято более 90 тыс. чел., что на 20 тыс. больше, чем в 1998 г. Кроме текстильной промышленности, здесь развитое сельское хозяйство. Например, на Газиантеп приходится 90% турецкого экспорта фисташек. В 2000 г. экспорт сельскохозяйственной продукции принес этой провинции около 1 млрд. долл. Кроме того, в Газиантепе работают ликеро-водочные предприятия (которые на территории Турецкого Курдистана существуют также лишь в Диярбакыре).

Следует отметить, что Газиантеп традиционно является наиболее развитым районом этногеографического Курдистана. Так, по данным переписи 1927 г., Газиантеп занимал 7-е место по числу предприятий обрабатывающей промышленности (2016), отставая лишь от Стамбула (8634 предприятия), Измира (3522), Бурсы (3209), Балыкеси́ра (2597), Кони́ (2245) и провинции Маниса (2122). По количеству лиц, занятых в обрабатывающей промышленности Газиантеп также занимал 7-е место (7887 чел.), уступая лишь Стамбулу (42582 чел.), Измиру (27821 чел.), Зонгулдаку (11325 чел.), Балыкеси́ру (11102 чел.) и Айдину (10259 чел.)²¹⁵. При этом по числу текстильных предприятий Газиантеп уступал лишь Стамбулу (соответственно 426 и 1963), хотя по количеству занятых на этих предприятиях лиц (1282 чел.) отставал от Стамбула (10653 чел.), Кейсарии (4281 чел.), Измира (3921 чел.), Аданы (3052 чел.), Бурсы (2872 чел.), Мерсина (2201 чел.) и Испарты (1923 чел.)²¹⁶. Из чего видно, что в Газиантепе было сравнительно много мелких текстильных предприятий.

В Мардине и Газиантепе организованы «Свободные зоны». В Мардине СЗ была создана в Организованной индустриальной зоне²¹⁷ Мардина в соответствии с решением правительства Турции от 27 сентября 1994 и начала действовать 21 ноября 1995. Это была вторая СЗ на территории Турецкого Курдистана и 8-я во всей Турции. Площадь Мардинской СЗ составляет 516 тыс. кв. м. Здесь действует 35 фирм. Оператором Мардинской СЗ является компания MASBAŞ, созданная решением кабинета министров страны. Основной пакет акций этой компании принадлежит администрации провинции Мардина, муниципалитету Мардина, Организованной индустриальной зоне Мардина, часть акций принадлежит частным инвесторам. Работу компании инспектирует Ведомство внешней торговли и Директорат Мардинской СЗ. Мардинская СЗ имеет весьма удобное географическое положение: до Хабура – 202 км, до границы с Сирией – 60 км, до Урфы (столицы региона ПЮВА) – 185 км, до Газиантепа (важного промышленного и коммерческого центра) – 323 км, до Диярбакырского аэропорта – 96 км, до автомагистрали Европа – Средний Восток – 20 км, до станции Мардин железной дороги Стамбул – Багдад – 2 км.

СЗ в Газиантепе была создана по решению турецкого правительства от 14 июля 1998 г., начала действовать в сентябре 1998 г. Площадь СЗ составляет 1,137 млн. кв. м. Газиантепская СЗ находится вблизи магистрали Газиантеп – Караманмараш и имеет выходы к портам Мерсина и Искендеруна. Эта зона создана для содействия экспорту местных товаров²¹⁸.

Следует отметить, что СЗ были образованы в Турции ради создания благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций и технологий в экспортоориентированные производства и т.п. Закон о Свободных зонах (№ 3218) был принят 6 июня 1985 г., а первые СЗ были открыты в Мерсине и Анталье в 1987 г. СЗ являются безналоговыми зонами, получаемые здесь доходы не облагаются ни налогом на доходы, ни корпоративным налогом, ни налогом на добавленную стоимость. Доходы, полученные в СЗ, могут беспрепятственно и полностью вывозиться в любую страну мира. При этом в отличие от многих других созданных в мире СЗ выработанная в турецких СЗ продукция может реализовываться внутри страны, в других регионах.

К концу 2002 г. в Турции существовала 21 СЗ. Одновременно с Мардинской СЗ на территории Турецкого Курдистана была создана Эрзурумско-Восточноанатолийская СЗ (7-я по счету СЗ

в Турции). Объем торговли в Эрзурумско-Восточноанатолийской СЗ в 1998 г. составил 476 тыс., в 1999 г. – 613 тыс., в 2000 г. – 1789 тыс., в 2001 г. – 1881 тыс., в 2002 г. – 177 тыс., а в 2003 г. – 83 тыс. долл. Даже поверхностный взгляд на эти цифры позволяет сделать вывод о мизерных оборотах этой СЗ. Как заявлял в июне 2001 г. вице-президент Учредительной и управляющей компании регионов свободной торговли Восточной Анатолии (DASBAS), в реальности за прошедшие несколько лет (с 1995 г.) почти ничего не сделано с точки зрения стимулирования экономики в этом регионе, а свободная зона существует лишь на бумаге²¹⁹.

По состоянию на конец 1999 г. в свободных зонах Турции существовало 2497 фирм, в т.ч. 406 иностранных и 2091 – местная. Общий объем торговли СЗ за 1988–1999 гг. составил более 32 млрд. долл. При этом если в 1988 г. объем торговли СЗ равнялся 153 млн. долл., то в 2003 г. этот показатель достиг 16,6 млрд. долл.

Однако на долю курдских провинций приходится лишь мизерная часть торговли СЗ – от менее чем 0,27% в 1997 г. до 1,06% за 2003 г. При этом основной рост объемов приходится на Газиантеп, в котором объемы торговли с начала действия СЗ в 1999 г. по 2003 г. выросли с 0,7 млн. долл. до 157 млн. долл., т.е. почти в 240 раз. На долю Газиантепа в 2003 г. приходилось почти 89% торговли свободных зон, существующих на территории этно-географического Северного Курдистана, Мардина – 11%, а на Эрзурумско-Восточноанатолийскую СЗ – менее 0,001%.

Еще одна свободная зона непосредственно примыкает к территории Турецкого Курдистана – СЗ Адана-Юмурталык, созданная в 1999 г. Этот район, как уже отмечалось, весьма важен для Юго-Восточной Анатолии с точки зрения выходов и на мировые рынки, и на запад Турции.

Кроме Газиантепа стремительно развивается еще одна провинция на западе Турецкого Курдистана – Караманмараш. Во внешней торговле этого ила львиную долю составляет текстильная продукция. Объемы внешней торговли за период с 1989 по 1999 год выросли почти в 200 раз, или в абсолютных объемах с 393 тыс. долл. до 79 млн. долл. В Караманмараше, являвшемся еще совсем недавно полудеревней, в настоящее время существует несколько сот текстильных предприятий, производящих ежегодно 250 тыс. т хлопковой пряжи, что составляет 30% от общетурецкого показателя, 28 тыс. т тканей (7%) и т.д. Кроме того, в Караманмараше действует единственный во всем Курдистане

сталелитейный завод. Необходимо добавить, что и в Газиантепе, и Караманмараше, этих наиболее развитых регионах Турецкого Курдистана, курды составляют меньшинство населения.

Быстрое развитие западной части Турецкого Курдистана, в то время как его восточные районы почти не имеют перспектив для развития, выявляет весьма опасную с точки зрения курдистанской геоэкономики тенденцию. Если раньше можно было говорить о неравенстве в социально-экономическом развитии Турции с точки зрения общей отсталости почти всех районов Турецкого Курдистана, т.е. Восточной и Юго-Восточной Анатолии (западные районы Турецкого Курдистана незначительно опережали по своему экономическому развитию его восточные районы), то в последние два десятилетия стремительная индустриализация Газиантепа и Караманмараша серьезно углубила социально-экономические различия между курдскими районами. Обособленная индустриализация этих районов таит в себе опасность их декурдизации и полной пространственно-экономической ассимиляции. Промышленная отсталость курдского региона в Турции как бы подталкивала к воспроизводству традиционных структур курдского общества, которые в свою очередь представляли собой один из важнейших механизмов этнической защиты против ассимиляции. Реализация Проекта Юго-Восточной Анатолии, развитие крупного сельскохозяйственного производства и быстрый рост легкой промышленности наряду с ликвидацией деревень разрушают традиционную структуру курдского общества как самосохраняющейся системы.

При этом следует отметить, что несмотря на все программы и заверения властей о перспективах развития Восточной Анатолии, можно со всей категоричностью утверждать, что они являются лишь пропагандистскими увертками турецких властей. Практически не предпринимается никаких усилий для промышленного развития этого региона. Отсталая Восточная Анатолия лишена и доступа к энергоносителям. Добываемые на территории Курдистана энергоресурсы (включая и вырабатываемую в рамках ПЮВА электроэнергию) направляются на промышленное потребление в центральные и западные районы Турции, а импортируемые энергоносители почти полностью «обходят» Восточную Анатолию. Так, например, BOTAŞ прогнозирует мизерные объемы потребления газа для промышленных нужд из Восточно-Анатолийской газотранспортной системы в центрах провинций Восточной Анатолии к 2002 г.

Промышленное потребление газа Агри, Игдира, Вана и Эрзинджана, вместе взятых, в 2020 г. составит 58 млн. куб. м. В Игдире промышленное потребление газа будет отсутствовать вовсе, а в Ване составит 3 млн. куб. м. Из центров курдских с этногеографической точки зрения провинций лишь в Эрзуруме, являющемся традиционно развитым районом Курдистана, но находящемся на его обочине, промышленное потребление голубого топлива составит ощутимые объемы – 267 млн. куб. м. Между тем в Сивасе, Йозгате, Кайсери этот показатель составит около 200 млн. куб. м, а в Конье – почти 600 млн. куб. м. При этом следует отметить, что в Восточной Анатолии в отличие от региона ПЮВА не вырабатывается большое количество электроэнергии. Таким образом, согласно прогнозу государственной компании BOTAŞ, промышленность в центрах курдских провинций Восточной Анатолии будет отсутствовать.

Прогноз BOTAŞ об объемах потребления газа из Восточно-Анатолийской, Южной и Гюрджистан (Грузия)-Эрзурумской газотранспортных систем некоторых провинций

Центры провинций	Потребление газа в 2020 г. по прогнозу BOTAŞ (млн. куб. м)	
	В промышленности	Населением
1. Восточно-Анатолийская газотранспортная система		
Агри	25	29
Игдир	0	26
Ван	3	49
Эрзурум	267	150
Эрзинджан	30	32
Сивас	189	97
Йозгат	204	29
Кайсери	227	183
Киршехир	112	36
Конья	586	256
2. Южная газотранспортная система		
Малатья	311	144
Караманмараш	249	86
Газиантеп	79	386
Хатай (Искендерун)	2627	45
Адана	468	225

Ичель (Мерсин)	994	145
Османие	24	32
Элязыг	101	82
Адияман	18	91
3. Газотранспортная система Грузии – Эрзурум		
Артвин	0	6
Ардаган	0	5
Карс	13	30

Составлено по: www.botas.gov.tr/eng/naturalgas/ng_city_d.html

Для сравнения: потребление газа для промышленных нужд из газотранспортной системы Самсун – Анкара составит в 2020 г. в Самсуне 67 млн. куб. м, Чоруме – 183 млн. куб. м, Кириккале – 322 млн. куб. м, Амасье – 50 млн. куб. м; в Измире (Эгейская газотранспортная система) – 947 млн. куб. м.

Таким образом, исходя из этих данных, можно предположить, что на территории Турецкого Курдистана наиболее промышленно развитыми центрами провинций останутся Эрзурум, Малатья, Караманмараш, Газиантеп и Элязыг.

Урфа, Диярбакыр, Карс, Муш, Сиирт, Ширнак и Хакяри во все останутся без газопотребления. Однако если первые две провинции имеют значительные электроэнергоресурсы, то остальные провинции, за исключением Карса, составляющие своеобразное ядро всего этногеографического Курдистана и будучи наиболее неассимилированными районами Турецкого Курдистана, похоже, обречены на отсутствие промышленной базы.

Схожая ситуация отмечается и в Сирийском Курдистане, который продолжает оставаться отсталой периферией. При этом мало что делается для преодоления этой отсталости. Так, например, средний процент осуществления промышленных и сельскохозяйственных объектов по Сирии составил за период 1991–1995 годов в Дамаске –67%, Дамасской области – 52%, Алеппо – 60%, Хомсе – 49%, Латакии – 61%, Сувейдии – 47%, Хасаке – 0%²²⁰ (! – Н.М.). Таким образом, по курдским районам страны выявлен наиболее высокий процент неосуществленных проектов. Сравнительно высокий процент в Сувейдии по сравнению с Хасаке объясняется, по-видимому, тем, что на Сувейдию, как уже отмечалось, приходится значительная часть сирийской нефтедобычи.

* * *

Объем экспорта из региона ПЮВА колеблется в пределах 2%, что, конечно же, является мизерным уровнем как с точки зрения размеров региона, численности его населения, так и декларируемых турецкими властями целей его приоритетного развития. Как известно, турецкие власти всегда говорят о значительных экспортных перспективах региона ПЮВА.

Абсолютные объемы экспорта оттуда также колеблются, не превышая 640 млн. долл. После более чем 50-процентного роста экспорта в 1997 г. (с 405 млн. долл. в 1996 г. до 619 млн. долл. в 1997 г.) в 1998 г. произошел спад – более чем на 12% (до 547 млн. долл.). В 1999 и 2000 годах уровень экспорта держался примерно на этом же уровне (соответственно 577 и 556 млн. долл.). В 2001 г. объем экспорта из региона ПЮВА вырос на 15% (до 640 млн. долл.)²²¹, а в 2002 г. снизился на 8% – до 584,89 млн. долл.²²²

Экспорт из региона ПЮВА (1996–2001 гг.)

(млн. долл.)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Турция	23 220	26 250	26 970	26 590	27 770	31 180
Регион ПЮВА	405	619	547	577	556	640
Доля региона ПЮВА в экспорте Турции	1,74	2,3	2,02	2,1	2	2

Источник: Southeastern Anatolia Project. Latest state. 2001, с. 16. // www.gap.gov.tr...

Более 80% экспорта региона ПЮВА приходится на Газиантеп.

Основными регионами экспорта продукции региона ПЮВА являются Ближний Восток и страны ЕС. Например, в 1996–1997 годах из региона ПЮВА на Ближний Восток экспортировалось 58–61%, а в страны ЕС – 14–16%. Значительная часть экспорта региона ПЮВА идет также в страны Центральной Азии – 12 и 11% соответственно в 1996 и 1997 годах. В страны Америки экспортируется более 3%.

Экспорт продукции из региона ПЮВА (1996–1997 гг.)

Страны и регионы	1996 г.		1997 г.	
	млн. долл.	%	млн. долл.	%

ЕС	56,5	13,98	97,2	15,7
Другие европейские страны	9,8	2,43	18,9	3,05
Ближний Восток	232,6	57,56	380,6	61,49
Центральная Азия	47,1	11,66	65,9	10,65
Другие страны СНГ	7,6	1,88	14,6	2,36
Другие страны Азии	7,7	1,91	5,4	0,87
Африка	6,3	1,56	4,1	0,66
Америка	17,9	4,42	19,4	3,14
Другие страны	18,6	4,6	12,9	2,08
Итого	404,1	100,0	619,0	100,0

Источник: Главный секретариат Союза экспортеров Юго-Восточной Анатолии.

Следует отметить, что практически все перечисленные регионы представляют собой весьма перспективные рынки сбыта для продукции региона ПЮВА. Например, в 2001 г. экспорт сельскохозяйственной и промышленной продукции из этого региона в страны Африки составил 17,599 млн. долл., увеличившись по сравнению с 2000 г. на 42,6% (в 2000 г. экспорт в Африку составил 12,336 млн. долл.). По данным Ассоциации экспортеров Юго-Восточной Анатолии, экспорт продукции животноводства составил 176 тыс. долл., хлеба – 2,634 млн. долл., сухофруктов – 1,086 млн. долл., текстильной продукции – 13,703 млн. долл.²²³

В страновом разрезе наибольшая доля экспорта региона ПЮВА приходится на Сирию – около 10%, которая импортирует главным образом полуфабрикаты из хлопка, холст, фисташки и др. Вторым крупнейшим рынком экспорта региона ПЮВА является Италия, импортирующая, кроме указанных товаров, сухофрукты. На эти две страны вместе с Саудовской Аравией, Казахстаном и Ливаном приходится чуть менее трети всего экспорта.

Основные рынки сбыта экспорта региона ПЮВА (1996–1997 гг.)

Страны	1996 г. (млн. долл.)	1997 г. (млн. долл.)
Сирия	41,2	64,8
Италия	13,2	38,8
Саудовская Аравия	39,2	32,0
Казахстан	16,6	30,5
Ливан	26,7	28,6
США	16,5	17,6
ФРГ	14,0	14,0

Узбекистан	10,0	12,9
Кыргызстан	13,9	12,9
Румыния	5,6	11,9
Россия	11,9	10,5
Франция	7,8	9,1
Израиль	3,1	8,3
Бельгия	2,2	8,2
Великобритания	9,1	7,4
Азербайджан	3,9	4,9
Другие	176,1	306,6
Всего	404,4	619,1

Источник: Главный секретариат Союза экспортеров Юго-Восточной Анатолии.

В структуре экспорта из региона ПЮВА основное место занимает текстиль. На него приходится около 60% экспортной выручки, на зерно – около 15%.

Структура экспорта из региона ПЮВА (2001 г.)

	Сумма (тыс. долл.)	Доля
Текстиль	348 839	60
Зерно	95 420	15
Сухофрукты	53 545	8
Живой скот и молочные продукты	18 601	3
Др.	88 270	14
ИТОГО	640 675	100

Источник: Southeastern Anatolia Project. Latest state. 2001, с. 17.

В 2002 г. рост экспорта продукции из текстиля составил почти 10% – 385,252 млн. долл.²²⁴

В 2001 г. экспорт в страны ЕС вырос на 30% и составил 190,444 млн. долл. Из них 164,752 млн. долл. приходилось на текстиль, 21,6 млн. долл. – на сухофрукты, 3,075 млн. долл. – на зерно, 1,017 млн. долл. – на продукты животноводства. В страновом разрезе большая часть экспорта региона ПЮВА в ЕС приходилась на Италию – 63,799 млн. долл., ФРГ – 32,997 млн. долл., Великобританию – 27,885 млн. долл.²²⁵ Следует отметить, что рост экспорта в Италию составил 66,1%, Германию – 20,8%, а Великобританию – 4,2%²²⁶.

В 2002 г. объем экспорта в страны ЕС снизился на 5,7% – до 179,313 млн. долл.²²⁷

Экспорт в страны Азии составил 12,733 млн. долл., в т.ч. в Иран – 5,328 млн. долл.²²⁸

Значительная часть экспорта из региона ПЮВА приходилась в 2001 г. на арабские страны, основными импортерами продукции региона ПЮВА из которых являлись Сирия и Саудовская Аравия. Однако если объем экспорта в Сирию упал на 4,8%, составив 31,46 млн. долл., то экспорт в Саудовскую Аравию вырос на 67% (28,668 млн. долл.)²²⁹.

Следует отметить высокую общемировую долю некоторых отраслей сельского хозяйства курдских районов. Так, например, в Малатье выращивается ежегодно 80 тыс. т абрикосов, что является самым высоким показателем в Турции. Благодаря этому Турция занимает 1-е место в мире по производству свежих абрикосов. За ней следуют Испания, Италия, Великобритания, Иран, Франция, Греция, США. Эти страны, вместе взятые, производят 100 тыс. т свежих абрикосов, т.е. чуть больше, чем в Малатье, где более 4 млн. абрикосовых деревьев. Другими странами, выращивающими абрикосы в значительно меньших объемах, являются Монако, Пакистан, Сирия, Китай, ЮАР, Венгрия, республики бывшей Югославии, Румыния. Всего на провинцию Малатья, площадь которой составляет чуть более 12 тыс. кв. км, приходится 10–15% мирового производства свежих абрикосов и 65–85% сушеных абрикосов. При этом абрикосы Малатьи отличаются высоким качеством и отменным вкусом. Более 95% абрикосов экспортируется в США и страны Европы. В 1999 г. доходы от экспорта абрикосов составили 128 млн. долл., в 2000 г. – 111 млн. долл. Выращиванием абрикосов в Малатье занимаются 50 тыс. семей или более 60% населения провинции. В ближайшие годы планируется удвоить объемы урожая абрикосов²³⁰. Ежегодно в июне в Малатье на озере Пинарбаши, являющемся одним из наиболее привлекательных мест провинции, проходит абрикосовый фестиваль.

Экспорт региона ПЮВА в значительной мере осуществляется через средиземноморские порты Турции – Искендерун и Мерсин. Можно сказать, что с развитием этого региона и увеличением его экспортного потенциала экспорт центральных районов Турецкого Курдистана в большей степени ориентируется на Средиземноморье в отличие от традиционных путей через черноморские порты (Трабзон).

В отраслевом разрезе в экспорте из региона ПЮВА преобладает текстильная продукция. При этом около половины текстильного экспорта приходится на ковры. Основная часть экспорта этой продукции направляется в Казахстан, Азербайджан, Узбекистан, Румынию, Саудовскую Аравию, Италию, Бельгию, Грецию, Израиль, Алжир, Соединенные Штаты, ФРГ, Испанию, Великобританию, Ирак и Россию²³¹. Текстильная продукция является локомотивом роста экспорта региона ПЮВА.

По мнению турецких властей, Юго-Восточная Анатолия может стать житницей всего Ближнего и Среднего Востока. Так, например, выступая на открытии в Джезире (провинция Ширнак) симпозиума «Джезире со времен Ноя до наших дней», организованного Тигрисским университетом (Диярбакыр) и местной администрацией Джезире, госминистр Турции по делам ПЮВА Салих Иылдырым заявил, что потенциально Турция может прокормить 650 млн. чел. При этом, по словам турецкого министра, особую роль в увеличении производства сельскохозяйственной и пищевой продукции может сыграть Юго-Восточная Анатолия²³².

Регион Восточной Анатолии, т.е. северо-восток Турецкого Курдистана в большей степени ориентирован на постсоветское Закавказье и Российскую Федерацию. Так, например, в 1999 г. произошел резкий спад экспорта из этого региона – на 49%. Этот факт председатель союза экспортеров Восточной Анатолии Исмаил Окур объяснял в значительной степени произошедшим в 1998 г. финансовым кризисом в России. При этом, как заявлял Исмаил Окур, для увеличения объемов экспорта из Восточной Анатолии необходимо в первую очередь развивать инфраструктуру региона, что включает в себя: завершение строительства гражданского аэропорта в Эрзуруме, железнодорожной линии между Турцией и Грузией и возобновление железнодорожного сообщения между Карсом и Арменией. Все это может способствовать развитию приграничной челночной торговли²³³.

* * *

Одним из основных видов деятельности населения в Турецком Курдистане является также оказание услуг по обеспечению транзита между иракскими курдами, с одной стороны, и Турцией, с другой.

Сложности с Ираком, различные военно-политические кризисы вокруг него сразу же негативно отражались на экономической ситуации в Турецком Курдистане. Как известно, значительное ухудшение экономической ситуации в Турецком Курдистане наблюдалось после вторжения Ирака в Кувейт и введения против Ирака экономических санкций. То же самое можно сказать и о военной кампании США против Ирака. Как заявлял мэр Диярбакыра, «США планируют ударить по Ираку, но страдать будем мы. Наши убытки должны быть компенсированы, так как юго-восточный регион является регионом, наиболее пострадавшим от войны в Персидском заливе». Председатель Ассоциации промышленников и предпринимателей Юго-Востока (GUSIAD) Бадреттин Карабога сообщил, что начавшийся приток туристов в регион полностью перечеркнут обострением ситуации вокруг Ирака. «Капитал постепенно уходит из региона. Все инвестиции в связи с угрозой войны откладываются. Многие мелкие и средние предприятия закрылись, так как работали на иракский рынок»²³⁴. Ситуацию с экономическим положением на Юго-Востоке Б.Карабога оценивал одним словом – «трагическая»²³⁵.

До свержения баасистского режима экономическое положение в Турецком и Иракском Курдистане во многом зависело от транзита иракской нефти. При обострении международной обстановки и уменьшении транзитных потоков экономике региона наносился значительный ущерб. Так, например, по словам председателя Диярбакырской ассоциации промышленников и предпринимателей (DUSIAD) Шейхмуса Акбаша (Seyhmus Akbas), усиление напряженности в регионе после трагических событий в США 11 сентября 2001 г. вызвало прекращение поставок иракской нефти через таможенный пункт на Хабуре, что стало значительным негативным фактором в экономике Юго-Востока Анатолии²³⁶. Особенно зависели от транзитной нефтяной торговли приграничные провинции.

Экономика Иракского Курдистана также при прекращении нефтяных поставок сталкивалась со значительными трудностями. Так, когда 11 января 2003 г. иракские власти закрыли дороги, связывающие территории, находящиеся под контролем курдских властей, с районами, подконтрольными центральным властям (Киркук – Сулеймания и Киркук – Эрбиль), цена одного литра бензина подскочила в пять раз – с одного до пяти динаров. Это вызвало значительную панику на южнокурдистанском топливном

рынке. Действия иракских властей объяснялись согласием курдов организовать в Эрбиле встречу иракской оппозиции²³⁷.

Турция постоянно использовала возможность закрытия Хамбура для «наказания» иракских курдов. Особенно эта политика получила распространение с 1999 г. Между тем следует отметить, что и курдские власти отвечали Анкаре тем же, блокируя доступ турецких товаров в Ирак. Так, например, в начале августа 2003 г. госминистр Турции, курирующий внешнюю торговлю, Куршад Тюзмен, заявляя об увеличении в два раза стоимости экспорта в Ирак, отмечал, что «незаконные поборы иракских курдов негативно влияют на конкурентоспособность турецких товаров на иракском рынке». Поэтому, заявлял турецкий госминистр, правительство Турции планирует стимулировать бизнесменов на использование для торговли с Ираком пути через Сирию, в частности, восстановить железнодорожное сообщение между Турцией, Сирией и Ираком – от Газиантепа до Багдада²³⁸.

Установление государственного контроля с турецкой стороны над поставками иракской нефти в 1999 г. только за три месяца дало в бюджет страны 10 трлн. лир одного налога на добавленную стоимость. По оценкам турецких чиновников, ежегодные налоговые доходы от пограничной торговли нефтью должны были составлять 1 млн. долл. Так, например, лишь со 2 сентября 1999 г., т.е. когда был установлен государственный контроль над ввозом в Турцию иракской нефти, по 3 декабря того же года поставки иракской нефти в Турцию составили 281,8 млн. литров. Ввезенное топливо размещалось в хранилищах специально созданной государственной *Turkish Petroleum International Company Ltd. (TPIC)*. Для ввоза указанного количества иракской нефти TPIC было уплачено 54,4 трлн. лир (включая НДС). Прибыль компании составила 65,7 трлн. лир²³⁹. В целом в Турцию из Ирака в 1999 г. было ввезено около 1 млн. т нефти²⁴⁰.

Что касается Южного Курдистана, то особенно со второй половины 90-х годов прошлого века можно наблюдать тенденцию опережающего экономического развития этого региона в сравнении с остальным Ираком.

При этом следует отметить следующее.

Южный Курдистан традиционно являлся наименее развитой частью Ирака. Центральные власти Ирака инвестиции, как правило, направляли в район проживания арабов-суннитов. Однако во время операции Анфаль и неудачного восстания курдов 1991 г. Иракский Курдистан был полностью превращен в разоренный край. Миллионы людей оказались на грани выживания, сотни тысяч курдов потеряли кров. Иракская армия разрушила около 4 тыс. поселков и сел. Власти подвергли разрушению и сравнительно крупные города. Так, были взорваны Кала Диза (Каладзе), Хаджи-Омран, Чуарта. В значительной степени была уничтожена и опустошена Халабджа. Сотни тысяч людей были выселены из родных мест и жили под открытым небом. Большая часть Иракского Курдистана стала непригодной для проживания и сельскохозяйственной деятельности из-за установленных иракской армией мин. Иракский Курдистан почти полностью зависел от гуманитарной помощи, которая, конечно же, не могла удовлетворить и минимальных потребностей жителей региона. Курдистан находился под двойным эмбарго (иракским и международным), которое было введено в отношении Ирака. Во время гуманитарного кризиса после поражения курдского восстания 1991 г. ежедневно от голода и холода умирало около тысячи человек. Вся оставша-

яся целой техника инфраструктурных объектов и материалы вывозились в Иран. Как писал в своем докладе, представленном Комитету по международным делам Сената США в ноябре 1991 г., Питер Гэлбрейт²⁴¹, «за короткое время» он увидел «более 30 больших бульдозеров, по крайней мере, 7 гигантских кранов и сотни большегрузных грузовиков. Техника компаний Вольво, Коматсу, Катерпиллар и Кавасаки, по-видимому, находится в хорошем состоянии. Вдоль дороги, ведущей к границе, были припаркованы грузовики, груженные оборудованием. Курды рассказывают, что контрабандно через границу вывозятся целые фабрики». При этом, как говорилось в докладе, «значительная, если не большая часть торговли связана с инфраструктурой и другими товарами из контролируемой правительством части Ирака, вывозимыми в Иран через удерживаемую курдами территорию (с соответствующей платой за транзит)». Почти то же самое (в несколько меньших размерах) происходило и на ирако-турецкой границе. Запреты курдских лидеров на вывоз в Иран и Турцию материалов не исполнялись и полностью игнорировались населением, оказавшимся на грани выживания.

После проведения в мае 1992 г. парламентских выборов в Курдистане и формирования регионального правительства экономическая ситуация в регионе начала несколько улучшаться. Однако периодическое закрытие турецкой границы весьма болезненно сказывалось на ситуации. Сильнейшим же ударом по чаяниям иракских курдов явился братоубийственный конфликт между ПСК и ДПК, начавшийся в мае 1994 г. и продолжавшийся несколько лет.

Реальное улучшение экономической ситуации стало заметным со второй половины 90-х годов, начала осуществления программы ООН «Нефть в обмен на продовольствие» и раскола регионального правительства – на правительство в Эрбиле (которое, по сути, являлось квази-легитимным преемником единого регионального правительства) и правительство в Сулеймании (являвшееся, по сути, сепаратистской структурой Талабани и ПСК).

Хотя курдские лидеры все время заявляют, что после создания на территории Курдистана «зоны безопасности» курдские администрации приступили к строительству рыночной экономики в регионе, в реальности процесс экономического развития двинулся лишь после начала функционирования программы «Нефть в обмен на продовольствие». В целом процесс опережающего экономического развития Курдистана по срав-

нению с другими областями Ирака стал заметен благодаря двум условиям:

1. Разделение региона Иракского Курдистана на две администрации, что, как ни парадоксально, послужило сравнительному экономическому расцвету региона, так как ДПК и ПСК получили территорию, на которой осуществляли всю полноту власти, и смогли сконцентрироваться на решении экономических проблем.

2. Начало осуществления программы ООН «Нефть в обмен на продовольствие». 14 апреля 1995 г. Совет Безопасности ООН принял резолюцию № 986. Примечательно, что первоначально ООН предлагала реализовать принципы, отраженные в этой резолюции, еще в августе – сентябре 1991 г., в резолюциях № 706 и № 712.

В соответствии с резолюцией № 986 13–15% (однако в реальности за все время действия программы лишь 13%) заработанных от продажи иракской нефти средств должно было направляться на гуманитарные нужды (закупка продуктов питания, здравоохранение, проекты в области электроэнергетики, водообеспечения, сельского хозяйства, образования, телекоммуникаций и транспорта) районов, находящихся вне контроля центральных властей (или, как упоминалось в резолюции и меморандуме между ООН и правительством Ирака от 20 мая 1996, – «трех северных провинций Эрбиль, Дохук и Сулеймания»). 59% от выручки должно было направляться на гуманитарные нужды «остального Ирака», 25% – в компенсационный фонд (возмещение убытков Кувейту), 2,2% выделялось на затраты по содержанию гуманитарных служб ООН, 0,8% – на содержание инспекторов ООН по оружию массового поражения. (Вначале на нужды «остального Ирака» шло 53%, в компенсационный фонд – 30%, 1% – на осуществление Резолюции СБ ООН.)

Следует отметить, что курдские лидеры понимали, что 13% – весьма незначительная квота для курдов. Масуд Барзани в интервью немецкому еженедельнику «Die Zeit» 5 сентября 2002 г. заявлял, что хотя доля населения региона, контролируемого курдами, составляет 15–17% всего населения Ирака, центральные власти определили 13%, и соответственно курдские районы получают лишь 13% в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие»²⁴². Поэтому нередко курдские представители говорили даже о двукратном увеличении этой квоты – «до 26–27%, в крайнем случае, не менее 25%», в соответствии с долей курдского населения Ирака²⁴³.

Меморандум между ООН и правительством Ирака был подписан лишь спустя год после принятия резолюции – в мае 1996 г. Закачка нефти в трубопровод Киркук – Юмурталык началась в декабре 1996 г., а в марте 1997 г. Ирак получил в рамках этой программы первые продукты питания. Каждая фаза программы была рассчитана на 180 дней (6 месяцев). На территории курдских администраций программу от имени багдадского правительства в контакте с местными администрациями осуществляли агентства ООН, а в «остальном Ираке» – правительство страны. Следует отметить, что несмотря на неоднократные жалобы представителей курдских правительств на неоправданно высокие зарплаты чиновников ООН, их деятельность все же, бесспорно, эффективнее деятельности центрального правительства. Кроме того, можно предположить, что деятельность курдских администраций была бы не намного эффективнее деятельности центральных властей. В рамках первых 13 фаз по состоянию на 10 января 2003 г. программы было экспортировано иракской нефти на 61,2 млрд. долл. 13-процентная доля курдских районов составила почти 8 млрд. долл.

Однако, как заявляла, выступая в июне 2002 г. в Вашингтонском институте Ближнего Востока, министр реконструкции и развития регионального правительства в Эрбиле Насрин Барвари, освоение этих денег идет слишком медленно, потрачено менее 40% средств, в то время как остальные средства лежат на счетах в западных банках²⁴⁴.

Вместе с тем следует отметить и весьма низкую эффективность курдских правительственных учреждений. Как заявлял лидер ПСК Джалал Талабани, выступая 25 мая 2001 г. перед группой иранских предпринимателей в Сулеймании, «сегодня мы имеем доступ к достаточным финансовым ресурсам и кредитам, но мы не способны абсорбировать их; мы надеемся, что Исламская Республика, как и раньше, поможет иракским курдам тратить эти кредиты»²⁴⁵. Как заявлял Талабани, хотя «[экономическое] положение иракских курдов улучшилось благодаря осуществлению резолюции СБ ООН № 986, Курдистан не сможет стать развитым регионом без помощи Ирана»²⁴⁶.

Жалобы курдов на высокие затраты служб ООН не выдерживают никакой критики. По-видимому, их главной причиной было желание курдских властей получать денежные средства непосредственно, а не на освоение конкретных проектов. В лучшем случае, если бы средства курдские администрации получали напрямую, они направлялись бы на рост потребления и увеличение таким

образом внутреннего спроса в регионе. Ведь известен факт, что ежегодно получаемые сотни миллионов долларов таможенных доходов так и не стали базой для инвестиционного бума в регионе и не послужили созданию новых производств и секторов экономики.

Неспособность курдских администраций осваивать выделяемые в рамках ООН средства стала настоящей бедой для экономики региона. Более того, как известно, после свержения баасистского режима США решили числящиеся за курдскими администрациями (в рамках 13%) средства в сумме около 4 млрд. долл. внести в новый иракский фонд, что вызвало возмущение курдских лидеров. Однако эти средства курды не смогли отстоять, и американцы направили их в общий фонд восстановления Ирака. Таким образом, реальная квота курдских администраций за время существования программы «Нефть в обмен на продовольствие» составляла не 13%, а около 4–6%. За время существования указанной программы 13-процентная доля курдских администраций составила около 9 млрд. долл., из них лишь около половины средств было освоено.

При этом следует отметить, что иногда на средства, предназначенные для Иракского Курдистана, строились объекты на территории, контролируемой центральными властями. Например, на деньги, предназначенные на развитие электроэнергетики Курдистана, была построена электростанция в Дибисе²⁴⁷.

Критикуя неэффективность служб ООН в Иракском Курдистане и лишние траты ее чиновников (сотрудник ООН, например, инженер из Бангладеш, работавший в Иракском Курдистане, получал в 300 раз больше своего курдского коллеги)²⁴⁸, курдские чиновники тем не менее считали, что «Резолюция СБ ООН № 986 – наиболее важная поддержка нашего региона». «Резолюция № 986 означает для нашего региона все. Она означает здравоохранение, образование, экологию, электроэнергию, коммуникации и т.д. Она значит все...»²⁴⁹

Хотя на территории, управляемой курдскими властями, отсутствуют крупные промышленные предприятия, и местная экономика в значительной степени основана на транзитных услугах (часто нелегальных и контрабандных), что делает ее крайне зависимой от многих внешних факторов, в последние годы созданы и восстановлены некоторые промышленные объекты, вплоть до добычи (в основном в Койсанджаке) и переработки нефти на вновь сооруженном небольшом нефтеперерабатывающем заводе вблизи Сулеймании. В начале 1998 г. возобновил работу це-

ментный завод в Таслудже, восстановленные мощности которого позволяют выпускать 7 тыс. т цемента в неделю²⁵⁰, или более 350 тыс. т в год. Следует отметить, что цементный завод в Таслудже является единственным государственным предприятием на территории, контролируемой курдскими администрациями.

По состоянию на 2001 г. в Ираке было 18 цементных заводов. Южная цементная государственная компания (*Southern Cement State Company*) включала в себя два завода на юге страны, Иракское цементное государственное предприятие (*Iraqi Cement State Enterprise*) – 8 заводов в центральной части страны, Северная общественная цементная корпорация (*Northern Public Corporation for Cement*) – 7 заводов в северной части страны, на территории этно-географического Курдистана, в т.ч. Аль-Таамим в Куркуке, Бадуш-2 и Бадуш-3 к северу от Мосула, Хамам аль-Алил-1 и Хамам аль-Алил-2 к югу от Эрбиля, Синджар в Синджаре и Таслуджа в Сулеймании. Из этих заводов, как отмечалось, на территории, контролируемой курдскими администрациями, находится лишь завод в Таслудже (в Сулеймании). Именно заводы Северной корпорации производят значительно меньше цемента, нежели могут выпускать. Крупнейшим цементным заводом Северной корпорации является Киркукский цементный завод мощностью около 2 тыс. т цемента в день. В настоящее время планируется восстановить мощности этого завода. Стоимость восстановления составляет около 2 млн. долл. Кроме того, на территории Сулеймании находится еще один крупный цементный завод – Сарчинарское государственное цементное предприятие (*Sarchinar State Cement Enterprise*).

Показатели иракских цементных заводов (т в день)

Наименование компании	Цемент		Клинкер	
	Мощности	Производство	Мощности	Производство
Южная	5 690	2 049	5 465	2 001
Иракская	4 794	1 168	4 600	1 120
Северная	3 725	376	3 617	429
ИТОГО	14 209	3 593	13 682	3 550
Доля Северной корп. в общей доле (%)	26,22	10,46	26,44	12,08

Источник: *Tom Everett-Heath, Digby Lidstone, Richard Thompson. Industrial Revolution. // MEED, 4 April 2003, Vol. 47, No 144, с. 5.*

В феврале 2005 г. было объявлено, что со II квартала 2005 г. компания Orascom Construction Industries (OCI) начнет в Иракском Курдистане, в местечке Базиан строительство цементного завода мощностью 2,5 млн. т в год. Строительство этого завода стоимостью 300 млн. долл. продлится чуть более 2 лет. В настоящее время эта компания проводит также восстановительные работы на цементном заводе в Таслудже, который в начале 2006 г. сможет производить 2,3 млн. т цемента в год. После реализации этих проектов совокупное ежегодное производство цемента этой компании на развивающихся рынках составит 20 млн. т.

В 2001 г. лишь на территории Сулейманийского Регионального правительства было заасфальтировано 32 тыс. кв. км дорог, а само производство асфальта возросло за тот же год с 19,5 тыс. т до 83 тыс. т. Развивается сельское хозяйство, особенно птицеводство. За 2001 г. в этом же регионе было прорыто несколько сотен артезианских колодцев, закуплено 5 тыс. единиц сельскохозяйственной техники, 10 тыс. т минеральных удобрений и пестицидов. В промышленности после открытия второй очереди цементного завода в Сарчинаре значительно увеличился выпуск этого важного строительного материала, что полностью обеспечивает нужды курдских провинций. Табачная фабрика освоила производство новой марки сигарет высшего класса «Сан». Развивается туризм. За 2001 г. были построены две пятизвездные гостиницы и первая очередь гостинично-туристического комплекса в Дукане. Наблюдается бурное развитие мобильной связи²⁵¹.

Растет число супермаркетов, стадионов и парков. Ныне на территории обеих курдских администраций действует более 200 радиостанций и 30 телеканалов. Во всех крупных городах открыты интернет-кафе. Происходит внедрение современных средств связи и высоких технологий, главным образом интернета и сотовой связи, при том что на территории, находившейся под контролем баасистских властей, пользование мобильной связью или спутниковыми антеннами было запрещено, а интернет находился под жестким контролем властей.

Как справедливо отмечали некоторые обозреватели, характеризующие современный мир глобализационные процессы и сопутствующие им технологические новинки значительно углубляли региональные различия в общеиракском масштабе –

между территориями, контролируемые курдской администрацией и районами, подвластными центральным властям²⁵².

Однако несмотря на все позитивные процессы в экономике Иракского Курдистана и его опережающее развитие по сравнению с остальной частью Ирака, необходимо отметить существующие значительные негативные аспекты южнокурдистанской экономики. Как известно, основные доходы курдских администраций формировались за счет таможенных пошлин. По признанию премьер-министра правительства в Сулеймании Бархама Салиха, эти сборы давали около двух третей регионального бюджета²⁵³. При этом следует учитывать, что регион, контролируемый ПСК, все же не так сильно ориентирован на транзитную торговлю по сравнению с территорией, контролируемой администрацией ДПК, хотя также существенно зависит от торговли с Ираном. Так, в 1997 г. доля таможенных доходов (Ибрагим-Халил) составила более 91% всех доходов РегПК, в 1998 г. – почти 85%.

Таможенные и совокупные доходы РегПК* (1993–1998 гг.)

Год	Совокупные доходы (млн. «курдских» динаров**)	Таможенные доходы (млн. «курдских» динаров)	Доля таможенных доходов в совокупных доходах РегПК (%)
1993	103,2	60	58,1
1994	125	115	92,0
1995	–	–	–
1996	67,5	60	88,9
1997	163	149	91,5
1998	225	191	84,9

Источник: Khasro Pirbal. Kurdistan, A Regional Profile. *An Economic Study about Iraqi Kurdistan.* //

www.mapage.noos.fr/piling/politique/pol_pirbal2_chap_3.htm#transit.

* До 1996 г. существовало единое РегПК. В сентябре 1996 г. после того, как ДПК взяла под контроль Эрбиль, там было создано новое РегПК, подконтрольное ДПК, власть которого распространялась лишь на провинции Эрбиль и Дохук. Позднее в Сулеймании было создано отдельное РегПК.

** Средний курс динара в эти годы составлял около 18,5 динаров за 1 долл.

Это означает, что местная экономика имеет довольно рахитичную структуру. Регион превращен в большой перевалочный пункт и контрабандный коридор. Добавленная стоимость, с которой местные администрации могли бы взимать налоги, играет мизерную роль. Подобная структура региональных доходов означает почти полное отсутствие местного производства (не только товаров, но и услуг) и мелкого бизнеса, ведь трудно себе представить ситуацию, при которой местное производство процветает, а власти не могут собрать налоги, довольствуясь лишь пошлинами. По сути, курдские администрации жили лишь за счет геостратегической (транспортно-коммуникационной) ренты, используя выгоды местонахождения региона.

В Иракском Курдистане на протяжении 90-х и до настоящего времени при почти полном отсутствии производства отмечена гипертрофия отраслей непромышленной инфраструктуры. При этом из-за отсутствия производства произошло неравномерное развитие отраслей и внутри производственной инфраструктуры. Так, гипертрофированы значение транспорта и торговли и почти не развиты связь и финансово-кредитная сфера. Несмотря на значительную роль транспорта в экономике Иракского Курдистана, нельзя говорить о развитии этой ключевой отрасли, формирующей инфраструктуру народного хозяйства. Подобная значимость транспорта в Иракском Курдистане зиждилась на экономическом эмбарго международного сообщества в отношении Ирака и вывозе иракской нефти через территорию курдских администраций. То же самое можно сказать и о торговле, которая за неимением внутреннего производства в основном обслуживала импорт²⁵⁴. Кабельная телефонная связь развита слабо, беспроводная телефония (сотовая связь) мало распространена, почтовая связь почти не действует, услуги по доступу в интернет минимальны. Так, например, курдские власти с конца 90-х годов говорят о буме в области пользования интернетом, однако, например, по состоянию на декабрь 2001 г. на всей территории Иракского Курдистана с населением около 4 млн. чел. было лишь 5 тыс. пользователей интернетом, в то время как, например, в Израиле – свыше миллиона, в ОАЭ – свыше полумиллиона²⁵⁵. При этом существует лишь несколько интернет-кафе в крупных городах, в университетах и в администрации.

Похоже, именно намерением создать нормальные экономические условия было обусловлено стремление курдских

властей сформировать полноценную банковскую систему, без которой невозможно функционирование современной экономики. (Хотя следует отметить, что на протяжении 90-х годов в этом направлении не было сделано почти ничего.) В середине августа 2001 г. в Эрбиле премьер-министр Регионального правительства Нечирван Барзани объявил об открытии Центрального банка Курдистана. Официальное название вновь созданного банка – Центральный Региональный банк. Как заявлял Н.Барзани, Банк должен сыграть большую роль в создании инфраструктуры Курдистана для привлечения инвестиций и увеличения торговли с соседними странами, в первую очередь с Турцией и Ираном²⁵⁶. Примечательно, что создание общерегионального кредитного учреждения на территории Иракского Курдистана вызвало обеспокоенность в Турции, где увидели в этом еще «один шаг на пути создания курдского государства»²⁵⁷. В настоящее время на территории Иракского Курдистана функционирует несколько банков, владельцами которых являются курдские администрации, а также отделения и филиалы крупнейших иракских банков. Эти структуры осуществляют ограниченное количество банковских операций. В Сулеймании лишь недавно были созданы Земельный и Сельскохозяйственный банки с уставным капиталом 15 млн. долл.

Кроме того, надо признать, что бюджеты регионов, подконтрольных Барзани и Талабани, вследствие крайне малых объемов не являлись факторами, влияющими на развитие экономики в Иракском Курдистане. Так, например, бюджет региона, подконтрольного ДПК, значительно более богатого, чем Сулейманийский регион, составлял в 2002 г. лишь 1,5 млрд. курдистанских динаров²⁵⁸, чуть более 80 млн. долл., правда, в 2004 г. вырос почти в 4 раза, составив более 300 млн. долл.²⁵⁹

Однако несмотря на все сложности, Иракский Курдистан по уровню благосостояния населения опередил районы, находившиеся под контролем баасистских властей. Таким образом, впервые в истории Курдистана его отдельные части по экономическому развитию и уровню жизни опережали метрополию.

Выгодность экономических связей с районами, подконтрольными курдским администрациям в Эрбиле (ДПК) и Сулеймании (ПСК), похоже, осознавали и баасистские власти. В середине 2001 г. в Сулеймании впервые после объявления в 1991 г. центральными властями экономической блокады курдским районам страны в этом центре администрации ПСК для обсуждения

торгово-экономических вопросов побывала высокопоставленная делегация Торговой палаты Ирака. В ходе переговоров с представителями Сулейманийской торговой палаты было решено способствовать развитию торговли с курдскими районами²⁶⁰. Как сообщила 15 июня 2001 г. влиятельная арабская газета «Аш-Шарк аль-Аусат» со ссылкой на курдские источники, иракское правительство решило открыть два центра беспошлинной торговли в приграничных со «Свободным Курдистаном» зонах, по одному в регионах контроля ДПК и ПСК для «борьбы с контрабандной торговлей» между территориями, подконтрольными центральному правительству, и «Свободным Курдистаном»²⁶¹.

Однако после свержения баасистского режима привилегия курдов может довольно быстро улетучиться. Курдские власти не контролировали экономические процессы. Основные «успехи» экономики Иракского Курдистана имели основой сравнительно широкую либерализацию в силу слабости властей, а не проведения четкой экономической политики. Например, как известно, развитие современных средств связи и телекоммуникаций в Багдаде блокировалось властями страны. Однако можно предположить, что после свержения режима Саддама Хусейна Багдад и другие города Ирака станут переживать технологический бум. Разрешение всего этого в Багдаде лишит экономической привлекательности Иракский Курдистан. Следует, однако, отметить, что сложная военно-политическая обстановка на территории Арабского Ирака не позволяет пока говорить об экономическом развитии этих территорий.

Кроме того, после свержения баасистского режима курды утратили один из важнейших источников дохода – поступления за нелегальную торговлю нефтепродуктами через иракско-турецкую границу. А эта контрабандная торговля нефтью давала около 40% доходов администрации ДПК (всего таможенные доходы, по самым минимальным оценкам, давали не менее двух третей дохода эрбильской администрации). Как известно, с приближением войны турецкие власти закрыли таможню на иракско-турецкой границе. Да и в целом таможенные доходы обеих курдских администраций резко снизились. Были ликвидированы внутрииракские таможни, отделявшие Курдистан от остальной части страны. По некоторым данным, доходы курдских администраций упали до 10% от довоенного уровня. Поэтому прекращение торговли создало ощутимый кризис в системе исполнения бюджета региона. Региональные власти не смогли продолжать платить зарплату

бюджетникам и обращались к Соединенным Штатам с просьбой выделить денежные средства на эти цели.

Правда, администрация ДПК пыталась преодолеть уменьшение таможенных доходов ростом таможенных пошлин. Так, если традиционно с каждого грузовика, пересекающего иракско-турецкую границу, администрация ДПК взимала около 30 долл., то в конце июня эта сумма была увеличена в четыре раза – до 120–150 долл. Однако турецкие торговцы бойкотировали нововведения, и под давлением ООН администрация ДПК вернула пошлины на прежний уровень²⁶².

В июне 2003 г. Соединенные Штаты выделили 30 млн. долл. наличности для выплаты зарплаты бюджетникам на территории курдских администраций за апрель. Однако представители региональных правительств выразили недовольство мизерной суммой, выделяемой Соединенными Штатами: этих средств, считали они, хватит лишь на некоторые категории бюджетников, при этом на пешмерга не хватит ничего. Как заявил премьер-министр правительства в Эрбиле Нечирван Барзани, «в настоящее время мы находимся в наихудшей ситуации. Нет налогов, стоит торговля. Более того, программа ООН «Нефть в обмен на продовольствие», дававшая большую часть доходов региона, также не действует. А эти деньги превышали бюджет региона и были очень важным вкладом в его экономику.

Поэтому учитель, ранее получавший от 120 до 410 долл., теперь получит 50 долл. Потери будут более ощутимы для высокооплачиваемых слоев. К примеру, судьи, получавшие около 850 долл., получают 250 долл.»²⁶³.

Эти 30 млн. долл. были рассчитаны на выплату зарплат 300 тыс. бюджетников обеих курдских администраций. Предполагалось, что на каждого чиновника, таким образом, придется по 100 долл., что, конечно же, значительно меньше довоенного уровня. При этом особые трудности заключались в выплате денежных средств десяткам тысяч пешмерга, которые перестали получать деньги с начала 2003 г.²⁶⁴

В начале июля 2003 г. профессора курдистанских вузов провели масштабную демонстрацию против существенного уменьшения их заработной платы. Если до войны доход профессора составлял около 500 долл. в месяц, то после свержения баасистского режима эта сумма упала до 110–160 долл.²⁶⁵

На 2004 г. Временная коалиционная администрация (ВКА – Coalition Provisional Authorities, CPA) Ирака в бюджет курдского

автономного региона постановила выделить 1,864 млрд. долл. Об этом сообщил глава администрации ПСК Бархам Салех. Планируемые виды расходов по обеим курдским администрациям показаны в таблице.

**Средства, выделенные ВКА
курдским администрациям на 2004 г.**

Виды расходов	РегПК-Эрбиль	РегПК-Сулеймания	РегПК-Э/РегПК-С
Жалованье бюджетникам ²⁶⁶	259,82	204,7	1,27
Проекты восстановления	360	340	1,06
Другие расходы	350	350	1,00
ИТОГО	969,82	894,7	1,08
ИТОГО	1864,52		

Составлено по: www.hawlati.com, issue no. 156.

Следует отметить, что суммы, выделяемые ВКА в 2004 г., несколько больше сумм, выделенных во II полугодии 2003 г. Так, за последние 6 месяцев 2003 г. ВКА выделила двум курдским администрациям 609 млн. долл., в т.ч. РегПК в Эрбиле 348,1 млн. долл., в Сулеймании – 261,3 млн. долл.

Свержение баасистского режима и последующее включение Иракского Курдистана в общеиракское пространство не могло не поставить вопросы о доле курдского региона в иракском бюджете. Вопрос доли Курдистана в бюджете страны стал предметом торга между курдскими администрациями, с одной стороны, и центральной властью, с другой. Так, осенью 2004 г. при подготовке бюджета на 2005 г. иракское правительство выделило курдам квоту в 8% иракского бюджета, что вызвало возмущение курдских администраций. В Багдад на переговоры срочно отправились министры финансов обеих курдских администраций²⁶⁷. В итоге доля Курдистана в иракском бюджете была определена в 17%, однако курдские власти и эту квоту считают заниженной на несколько процентов.

Несмотря на некоторые экономические успехи курдских администраций, не была решена основная задача – создание платежеспособного среднего класса. Более половины населе-

ния курдского региона не способно прокормить себя и полностью зависит от распределения продовольствия в рамках различных гуманитарных программ. Кроме того, это население не имеет возможности оплачивать коммунальные услуги, вследствие чего в регионе тормозится развитие этой инфраструктуры. Все проекты осуществляются правительством или международными организациями в благотворительном режиме. Весьма низка в регионе экономическая активность населения. Почти 10% всего населения региона, управляемого курдскими администрациями, получает зарплату из бюджета.

Заслуживает внимания ситуация, складывающаяся в денежном обращении Иракского Курдистана. Как известно, до иракского вторжения в Кувейт в августе 1990 г. иракская валюта печаталась за рубежом – в Швейцарии и Великобритании. В преддверии «Бури в пустыне» иракские власти начали печатать в большом количестве динары внутри страны для покрытия увеличивающихся расходов в условиях экономической блокады, что стало причиной высокой инфляции. В результате этого «швейцарские» динары (так после значительной эмиссии внутри страны стали называть дензнаки, напечатанные за рубежом) оказались дороже «иракских», что, однако, не имело под собой никакой логической экономической основы. Для исправления этой уродливой ситуации в денежном обращении страны, а также в немалой степени для «денежно-кредитного удушения» администрации иракских курдов Багдад в 1993 г. провел денежную реформу, отменив хождение напечатанных за рубежом динаров. Однако курдская администрация, не имея иного выхода, для предотвращения денежного голода, точнее отсутствия всяких денег, оставила напечатанные за рубежом иракские динары в качестве валюты региона, превратив их фактически в курдскую квазивалюту, что является уникальным примером в истории мировых финансов, когда часть страны, хотя и не находящаяся под контролем центральных властей, сохраняет отмененные центром банкноты в качестве валюты, не имея при этом ни печатного станка, ни возможности заказать печатание банкнот, ни золотовалютных запасов, ни органа, регулирующего денежное обращение. Новая курдская квазивалюта фактически опиралась лишь на доверие населения в границах курдской администрации и субъектов местной экономики. При этом возникла совершенно неожиданная ситуация: если на конец 2002 г. за 1 доллар давали чуть более 10 «курд-

ских» динаров, то за ту же единицу американской валюты можно было купить почти 2000 «новых» «саддамовских» динаров. А 9 января 2003 г. курс доллара по отношению к «швейцарскому» динару на валютном рынке в Сулеймании (точнее, он называется «долларовым рынком», по-курдски «Bazari Dolar-geke») достиг самой рекордно низкой отметки – за 100 долл. в Иракском Курдистане давали 726 «швейцарских» динаров²⁶⁸.

При этом в 1992 г. курс доллара к иракскому динару составлял 1 к 90, в 1995 г. – 1 к 45. В середине 1998 г. за 1 ам. доллар давали 17 «курдских» динаров, или 1200 «багдадских» динаров. В начале 2001 г. курс доллара по отношению к «курдскому» динару составлял 19 динаров за доллар, а к «иракскому» – 1800 динаров. В июле 2002 г. за доллар давали 15 «швейцарских» динаров.

Однако отсутствие возможности поддерживать денежное обращение посредством введения в оборот новых банкнот при износе старых породило проблему дефицита наличности. В немалой степени именно этим фактором была обусловлена стремительная ревальвация «курдского» динара. Кроме того, по некоторым данным, валютные спекулянты как в Иракском Курдистане, так и в Ираке и прилегающих странах стали запасаться «швейцарскими» динарами в преддверии американской военной операции против Ирака, надеясь на дальнейший рост курса «старых» динаров в отношении «новых». Как заявлял один из лидеров ПСК, бывший министр экономики в Региональном правительстве в Сулеймании Аднан Муфти, «эта ситуация (значительная ревальвация «швейцарского» динара. – Н.М.) обусловлена не финансовыми причинами», а политическими – ожиданием смены режима в Багдаде и мнением, что «швейцарский» динар опять станет валютой страны²⁶⁹.

По некоторым данным, за кризисом наличности в Иракском Курдистане стояли действия иракских властей, скупавших огромные суммы «курдистанской» квазивалюты. Центральные власти пытались таким образом ввергнуть курдский регион в глубокий экономический кризис.

14 декабря 2002 г. правительство в Эрбиле под руководством Нечирвана Барзани провело заседание, касающееся проблемы 45-процентной девальвации американской валюты. Особо была отмечена проблема, возникшая в связи с этим с осуществлением проектов в рамках программы «Нефть в обмен на продовольствие». Многие подрядчики, заключившие контракты, когда доллар стоил 16–18 динаров, с сентября 2002 г.

вслед за резким ростом курса динара сочли невыгодным осуществление работ²⁷⁰.

Поэтому в октябре 2002 г. обе курдские администрации решили увеличить использование американского доллара для преодоления этого дефицита. Предполагалось даже, что зарплата служащим этих администраций будет выплачиваться в американской валюте. При этом обе курдские администрации для решения проблемы ликвидности пригрозили принять соответствующие правовые меры для того, чтобы заставить спекулянтов вернуть в обращение «старые» динары²⁷¹. Как сообщали в начале декабря 2002 г. источники в службе безопасности региона, подконтрольного ПСК, в Каларе были арестовано три человека, работающих на иракские власти. У арестованных было обнаружено «огромное количество иностранной валюты» – 760 тыс. долл., 93 млн. туманов (Иран) и 23 млн. «новых» иракских динаров. Согласно данным сил безопасности, задержанные признали, что были посланы иракскими властями для скупки «швейцарских» динаров для того, чтобы создать «валютный хаос в Курдистане»²⁷². Следует отметить, что, конечно же, у компаний, действующих в Иракском Курдистане, не было возможности захеджировать свои валютные ожидания, застраховав таким образом риски, связанные с колебанием курса.

По мнению вице-премьера правительства в Эрбиле Сами Абдурахмана (которое он озвучил на заседании правительства 23 января 2003 г.), основными причинами роста курса «курдского» динара по отношению к американскому доллару являлись:

1. Высокая зарплата, выдаваемая в долларах 3–4 тысячам сотрудникам различных миссий ООН.

2. Долларовые переводы родственникам в Иракский Курдистан из-за рубежа.

3. Все затраты проектов ООН осуществляются в долларах.

4. Износ «курдских» динаров при невозможности их эмиссии.

5. Нехватка банкнот.

Как известно, курдские власти так и не смогли создать индустриальную базу. Экономика региона носит транзитный и торговый характер. Рынки Иракского Курдистана завалены импортными товарами. При этом импортируются не только, например, все виды электротоваров и техники, но и продовольствие. Ревальвация «швейцарского» динара еще больше стимулировала импорт в регион, окончательно добывая местного производителя.

Однако совершенно очевидно, никаких действенных мер для возвращения в оборот «швейцарских» динаров у курдских администраций не было и не могло быть, так как у них отсутствовал главный рычаг регулирования денежного обращения – право эмиссии. Проводимые спецоперации против валютных спекулянтов не могли иметь никакого успеха и были направлены лишь на запугивание валютных спекулянтов. Эти спецоперации являлись актом отчаяния и показателем беспомощности курдских администраций в деле регулирования денежного обращения региона. В нормальной рыночной экономике спекулянты, в том числе и валютные, являются одним из многочисленных винтиков, и никому не приходит в голову проводить против них спецоперации. Кроме того, в регионе отсутствует банковско-кредитная система, которая могла бы безналичными расчетами решить некоторые проблемы наличности. Более того, государственные служащие и сотрудники бюджетной сферы, получая заработную плату в американских долларах, расходовали их на товары, цены на которые были номинированы в местной квазивалюте, что также увеличивало ее курс. Как заявлял агентству Ассошиэйтед Пресс директор Регионального Банка Курдистана Адехам Карим Дарвиш, «если бы мы имели право хотя бы печатать новые деньги (банкноты. – *Н.М.*), мы решили бы проблему наличности. Но, так как (курдское) правительство не является правительством, мы не можем делать ничего подобного»²⁷³. Частичным решением проблемы мог бы быть выпуск региональными властями каких-либо квазиденежных документов. Это могли бы быть векселя или любые другие ценные бумаги. При этом следует учитывать, что ценные бумаги, как и безналичные расчеты посредством банковской системы, в первую очередь смогли бы регулировать отношения между предприятиями. Говорить о кредитных и банковских карточках для населения в Иракском Курдистане было бессмысленно. Поэтому наличность являлась для региональных властей весьма значительной проблемой. Однако курдские власти вряд ли смогли бы даже ограниченно выпускать ценные бумаги по следующим причинам:

1. Политический фактор. Любой такой документ, выпущенный курдами, сразу же вызвал бы бурю обвинений в сепаратизме. Курдские власти вряд ли предприняли бы какие-либо действия в этом направлении.

2. Технический фактор (существование двух администраций). Наличие двух эмиссионных центров в Иракском Курдистане стало бы сильнейшим фактором фрагментации региона. ДПК и ПСК вряд ли смогли бы договориться о принципах функционирования единого эмиссионного центра.

Примечательно, что в 1993 г. иракские курды даже рассматривали возможность введения в качестве валюты региона турецкой лиры. Как заявлял в конце мая 1993 г. пресс-секретарь МИД Турции Волкан Вурал (Volkan Vural), турецкое правительство рассматривало вариант разрешения использования лиры в Северном Ираке. Курдская сторона предложила Турции дать согласие использовать турецкую лиру после того, как иракские власти отменили хождение 25-динаровых купюр, после чего, по утверждению некоторых экономистов, регион потерял треть своего богатства²⁷⁴. Заместитель министра по делам казначейства и внешней торговли Кемал Кабаташ (Kemal Kabataş) заявлял, что Анкара могла бы предоставить курдской администрации турецкие лиры в обмен на отмененные Багдадом 25-динаровые банкноты, если западные страны окажут Турции финансовую помощь. Кемал Кабаташ говорил о необходимости формирования «валютной корзины» для Северного Ирака, состоящей из различных валют, в т.ч. американского доллара и британского фунта²⁷⁵. Однако Турция, хронически испытывающая проблемы девальвации своей валюты, так и не решилась на включение Иракского Курдистана в зону турецкой лиры.

После свержения баасистского режима была очевидна необходимость введения новой иракской валюты. Естественным образом вставал вопрос об обмене «курдских» динаров на новые иракские деньги или на доллары США.

В начале июня 2003 г. в Багдад отправилась делегация из Регионального правительства в Сулеймании по поводу решения этой проблемы. Курдская администрация предлагала американцам согласиться на обмен «курдских» динаров на американскую валюту по курсу: 1 доллар = 6 «курдским» динарам. Американцы настаивали на курсе: 1 доллар=20 «курдским» динарам²⁷⁶. При этом по состоянию на 1 июня 2003 г. курс «курдского» динара составлял 1 долл. = 3,7 динара. Однако после того как премьер-министр правительства в Сулеймании признал, что с американцами проводятся переговоры по поводу отмены «швейцарского» динара, курс этой валюты начал сни-

жаться, что привело также к увеличению цен. В Сулеймании население проводило даже демонстрации с требованием к региональному правительству не девальвировать «швейцарский» динар, так как многие имели в них сбережения и использовали в повседневной жизни²⁷⁷.

Если в 2002 г. для курдских властей проблемой являлась ревальвация курдской квазивалюты, причиной которой была нехватка наличности и сбои в денежном обращении, то после свержения баасистского режима и подготовки к введению новой иракской валюты проблемой для иракских курдов стала девальвация курдской квазивалюты. Итогом девальвации и применения обменного курса 1 «курдский» динар = 150 «саддамовских» динаров стала утрата иракскими курдами, которые были основными держателями «курдского» динара, части своих накоплений.

После свержения баасистского режима администрация Пола Бремера объявила о введении осенью 2003 г. нового иракского динара. Курс нового динара определялся так: 1 новый динар = 1 старому «саддамовскому» динару. При этом за 1 «курдский» динар американцы определили цену в 150 «саддамовских» динаров. Обмен старых банкнот на новые, изготовленные в Испании и Великобритании, происходил с 15 октября 2003 г. до 15 января 2004 г.

* * *

После свержения баасистского режима в октябре 2003 г. курдское правительство создало для привлечения иностранных инвестиций Корпорацию развития Курдистана (Kurdistan Development Corporation – KDC). KDC, входящая в структуру министерства общественных работ РегПК (в Эрбиле), имеет два офиса – в Лондоне и Эрбиле, а также представителей в Дохуке, Сулеймании, Багдаде, Вашингтоне и Бостоне. Основателями корпорации являются, в частности, Сиаманд Банаа, бывший представитель РегПК (Эрбиль) в Великобритании, ныне являющийся послом Ирака в Нидерландах, и бывший глава иракского центробанка, ныне посол Ирака в Великобритании Салах Аль-Шайхли. После перехода Сиаманда Банаа на работу в иракский МИД его на должности руководителя корпорации сменила дочь Сами Абдурахмана, бывшего вице-премьера РегПК, погибшего в результате теракта в Эрбиле 1 февраля 2004 г., работавшая ранее журналистом в «Financial Times».

Курдская администрация предлагает бизнесменам, инвестирующим в Курдистане, возможность вывоза 100% прибыли, другие преимущества, например, освобождение от налогов, в частности от налога на землю сроком на 15 лет.

8–10 декабря 2003 г. в Курдистане KDC был организован «бизнес-саммит». Это была первая деловая конференция в Ираке с 1954 г. Курдские издания с большим интересом передавали выступление подполковника Джима Бульона (*Jim Bullion*) из 404-го батальона по Гражданским делам, имеющего бизнес в сфере телекоммуникаций в США, Китае, Филиппинах и Индонезии, который заявил, что Иракский Курдистан представляет для инвесторов даже более привлекательное место, нежели Китай начала 90-х годов. Отметив необходимость быстрого развития банковской сферы для выхода на мировые рынки капитала, Д.Бульон перечислил позитивные факторы инвестиционного климата Курдистана:

- наличие значительных водных ресурсов (для ирригации, питья, производства электроэнергии);
- благоприятный климат и весьма хорошие сельскохозяйственные возможности;
- культурно-исторические и географические достопримечательности, способствующие туристической привлекательности;
- три крупных города с развитой сетью услуг, являющихся, по сути, сформированными рынками;
- географическая близость к киркукской нефти и газу, НПЗ в Байджи, а также наличие нефтяных запасов собственно на территории, подконтрольной курдским администрациям;
- наличие границ с тремя странами, которые могут стать большими рынками и важными торговыми партнерами;
- сооружение аэропортов, что сделает регион важным региональным и международным центром авиаперевозок.

В Сулеймании для помощи потенциальным инвесторам в 2004 г. был создан Совет по содействию инвестициям (ССИ). Кроме того, Региональным правительством в Сулеймании основан Институт реконструкционных проектов (ИРП), занимающийся организацией тендеров по крупным проектам, имеющим жизненно важное значение для региона (строительство зданий, дорог, коммуникаций и других инфраструктурных проектов). В марте 2004 г. Сулейманийская администрация приняла решение, предоставляющее определенные привилегии инвесторам. В частности, они на пять лет получили освобождение от

налогов и таможенных пошлин, разрешение на вывоз всей прибыли из региона. Как заявлял директор ССИ Адил Карим, даже в странах Залива инвесторам не предоставлены такие привлекательные условия. По состоянию на май 2004 г. в Сулеймании осуществлялось около 200 строительных проектов. Приток инвесторов вызвал увеличение стоимости земли на 300% по сравнению с периодом начала американской кампании против Саддама Хусейна²⁷⁸.

Экономическая активность в курдском регионе наряду с высоким уровнем безопасности по сравнению с арабской частью Ирака вызывает значительный приток рабочей силы в курдские провинции. Этнические арабы из арабской части страны, а также проживающие за пределами курдского региона курды стремятся найти работу на курдском севере, где выше уровень заработной платы и степень безопасности²⁷⁹.

Однако значительный (по нынешним иракским меркам) приток инвестиций порождает проблемы для нарождающегося курдского бизнеса. По состоянию на конец марта 2005 г. около 70 курдских фирм на территории, контролируемой РегПК в Сулеймании, оказались в результате конкуренции с иностранными компаниями на грани банкротства. Кроме прессинга конкурентов курдские фирмы испытывают трудности и несут потери из-за значительного роста цен на сырье и материалы и заработную плату (почти в три раза с лета 2003 г.). Некоторая активизация привлечения арабской рабочей силы пока не может решить проблемы с нехваткой рабочих рук. Курды опасаются привлечь на работу значительное количество арабов, полагая, что их приток может обострить проблемы безопасности. Курдские бизнесмены убеждены, что без помощи правительства курдские компании не смогут успешно развиваться. Многие курдские программы в связи с удорожанием материалов и рабочей силы запаздывают по срокам с реализацией заказанных курдской администрацией проектов и подвергаются штрафным санкциям.

Всего по состоянию на конец марта 2005 г. ИРП организовано 750 тендеров, 30% из которых получили иностранные компании. Курдские компании открыто недовольны тем, что значительная часть самых дорогих заказов курдской администрации достается иностранцам. Руководство ИРП объясняет, что иностранные компании более опытные и предлагают более выгодные технические условия. Курдские бизнесмены утверждают, что по многим проектам даже не проводятся тендеры, так как

представители ПСК заранее обещали иностранным компаниям дать определенные заказы. Так, пять проектов, предоставленных курдским компаниям, вскоре были переданы турецким фирмам. Даже чиновники в курдской администрации иногда признают, что «нашей проблемой является смешивание политики с реконструкцией. Люди в администрации Курдистана (речь здесь идет о РегПК в Сулеймании. – Н.М.) строят дружеские отношения с соседними странами за счет таких проектов». Между тем курдские бизнесмены считают, что за исключением некоторых видов строительных работ (например, таких, как прокладка тоннелей), они в силах осуществлять все заказы администрации²⁸⁰.

Строительный бум и стремительное привлечение инвестиций, как видим, также несет определенные проблемы нарождающемуся и не сумевшему еще стать твердо на ноги курдскому бизнесу.

Иракский Курдистан, традиционно являвшийся важным сельскохозяйственным районом Ирака, имеет существенный аграрный экспортный потенциал. Иракский Курдистан может экспортировать в значительном количестве зерновые, сухофрукты, грецкие орехи, семена, шерсть, кожу, молочные продукты и др.

В настоящее время в Курдистане активно развивается птицеводство. В 1996 г. было реализовано 26 небольших птицеводческих проектов на территории провинций Эрбиль и Дохук, годовая продукция которых составила чуть более 200 тыс. бройлеров. В настоящее время осуществляется почти 400 таких проектов, ежегодная продукция которых превышает 4 млн. бройлеров и 120 млн. яиц, что обеспечивает потребность региона.

Активно развивается в Курдистане рыболовство, производство вин, табаководство, выращивание хлопка, садоводство.

Ныне Иракский Курдистан производит около половины всей пшеницы Ирака, 40% ячменя, 98% табака, 30% хлопка и 50% фруктов.

Министерство финансов РегПК (Эрбиль) проводит деятельную работу по созданию в Эрбиле международной ярмарки, которая стала бы одним из центров торговли региона.

Иракский Курдистан переживает строительный бум. Ощущается острая нехватка строительных материалов, в особенности цемента и асфальта. Как заявляла, выступая на Торговом и инвестиционном форуме Иракского Курдистана, организованном Корпорацией развития Курдистана в Лондоне 25

июня 2004 г., министр общественных работ РегПК (Эрбиль) Назанин Воссу (Nazaneen Wossu), нехватка строительных материалов – цемента, бетона, стали, кирпича и асфальта – настолько остра, что любая компания, которая решит инвестировать средства в цементные и кирпичные заводы, обнаружит, что если даже эти заводы будут работать 7 дней в неделю по 24 часа, они все-таки не смогут удовлетворить спрос. Значительную часть стройматериалов, как уже отмечалось, Иракский Курдистан импортирует из Турции и Ирана.

Так, после свержения в Ираке баасистского режима цементные заводы в Турецком Курдистане резко увеличили экспорт цемента в Ирак. Как сообщала в конце ноября 2003 г. TDN, цементные заводы Мардина, Элязыга и Курталана (провинция Сиирт) экспортировали в Ирак за период с августа по ноябрь 2003 г. 228 тыс. т цемента. Курталанский цементный завод, производящий ежегодно 630 тыс. т цемента, в связи с ростом спроса в Ираке планирует увеличить ежегодное производство до 830 тыс. т. Предприятие экспортирует около 25% производимой продукции. При этом цемент экспортируется во все регионы Ирака, однако большая часть приходится на Мосул и Сулейманию. Лишь за период с августа по ноябрь 2003 г. Курталанский цементный завод экспортировал в Ирак 60 тыс. т и договорился о поставках еще 80 тыс. т цемента. Доходы завода от экспорта в Ирак лишь за те четыре месяца составили 7,2 млн. долл., причем проблем с платежами нет никаких. Если в Ираке будет царить мир, цементный экспорт Турции туда составит около 400 тыс. т в год²⁸¹.

За период с 1992 по 1999 г. построено более 1 тыс. км новых автодорог, отремонтировано 600 км дорог, возведено 15 новых мостов. В среднем около четверти бюджета региона идет на строительство. В 2004 г. из бюджета РегПК (Эрбиль) на строительные нужды было израсходовано около 100 млн. долл. Строятся многоэтажные жилые дома и административные здания.

В Эрбиле в настоящее время 170 заводов выпускают бетон, блоки, кафель и др. стройматериалы, примерно столько же предприятий занимается производством металлических изделий, дверей, окон и т.д., почти 30 производят мебель. В Сулеймании 12 предприятий занимаются обработкой мрамора.

Министерство общественных работ РегПК (Эрбиль) разработало 5-летний план на 2005–2010 гг., в рамках которого на развитие инфраструктуры будут израсходованы 5 млрд. долл.

План предусматривает также строительство 55 тыс. жилых домов в Эрбиле и Дохуке.

Курдские власти очень гордятся, что количество миллионов в Иракском Курдистане выросло с 5 в 1991 г. до 1 тыс. в 2003 г., хотя, как известно, этот показатель не является свидетельством экономического развития региона либо уровня жизни²⁸². Следует напомнить, однако, что в 2002 г. иракские власти заявляли: 60% семей в Курдистане живут за чертой бедности, их месячный доход составляет менее 500 дин. (чуть более 30 долл.). А треть из этих 60% семей имеют доход ниже 250 дин. и существуют на грани выживания.

Далеко не все исследователи позитивно оценивают экономическую ситуацию в Иракском Курдистане. В этой связи, например, весьма примечательна позиция Ферейдуна Хильми. В своей статье, вышедшей в конце 2002 г., Хильми весьма жестко критикует позицию премьер-министра правительства в Сулеймании Б.Салиха, мнение которого было опубликовано незадолго до этого в «*Washington Post*»²⁸³.

По его словам, курдские администрации даже не понимают, что означают термины «развитие» и «реконструкция». То, что они называют развитием, на самом деле является строительством новых отелей для богатых гостей или дорог, ведущих к дорогим особнякам и штаб-квартирам в Салахеддине и Калачолане с цветами и аллеями деревьев. Салех пишет: «Десятилетиями Курдистан был наименее развитым регионом Ирака, как в социальном, так и в экономическом отношении, и намеренно недофинансировался Багдадом. Но с конца войны в Персидском заливе курды вступили на путь экономического восстановления и демократизации с неблагоприятных стартовых позиций». Фактически Курдистан сегодня более отстал, так как здесь отсутствует промышленность, нет рабочих мест, много проблем с образованием и здравоохранением и в общем ежедневных условий жизни. Восстановление разрушенных домов и деревень может лишь вернуть статус-кво и не может рассматриваться как развитие. В области электроэнергии, газоснабжения, наличия рабочих мест и в других сферах сейчас хуже, чем в 1990 г. Разница лишь в том, что на счетах в банках имеется 7 млрд. долл.

Во-первых, программа «Нефть в обмен на продовольствие» и защита Запада для курдов едва ли может быть неблагоприятной стартовой позицией. Во-вторых, экономическое восстановление состоит лишь в том, что элита стала богаче.

А талантливая молодежь не имеет никаких перспектив и бежит на Запад, чтобы стать там людьми третьего сорта.

Салех говорит о 4 тыс. восстановленных сел. Мы этого не видим. Мы видим беженцев из Киркука, в бедности и т.д. А в банках – 7 млрд. долл. «Вопреки всему мы возродили Курдистан» (Салех). Но в то время, как Салех и Нечирван возрождают Курдистан, вся молодежь хочет на Запад, хотя во времена Саддама такой тяги эмигрировать не было²⁸⁴.

Нередко бывает, когда замороженные материалами Kurdistan TV и KurdSat, а также Интернета о благополучии Иракского Курдистана курдские интеллектуалы из Европы вмиг разочаровываются, увидев реальную ситуацию. Как писал в своих путевых заметках в марте 2004 г. доктор Нажад Хасро, посещая Курдистан после 10-летней эмиграции, он надеялся увидеть значительный рост благосостояния, как передают курдские СМИ. Однако, наняв такси в Фиш-Хабуре для поездки в Эрбиль, первое, с чем столкнулся автор путевых заметок, была заснеженная плохо асфальтированная дорога, которую никто не расчищал. Спросив шофера, почему никто не расчищает дорогу от снега, он получил следующий ответ: «А кто это будет делать?» При этом следует отметить, что дорога от Фиш-Хабура до Эрбиля (через Дохук) считается осевой для региона, контролируемого ДПК. Контрольно-пропускные пункты (блок-посты), встречающиеся на дорогах, «весьма примитивны и самодельны» и «ничем не отличаются от КПП, созданных после восстания 1991 г.» – «сооружены из камней и ржавых железок» и «не имеют никаких надписей». Ныне существующие КПП ничем не отличаются от КПП, которые устанавливались курдскими партизанами во время войн с центральной властью. При этом никакое такси не берется довезти путника без ночных остановок, так как ночной маршрут считается весьма опасным.

Посетив главную больницу Эрбиля (больница «Рызгари»), Н.Хасро, работавший в ней до эмиграции, т.е. до начала в 1994 г. гражданской войны между ДПК и ПСК, был удивлен условиями, в которых находится больница. «Здание больницы, бывшей когда-то современным медицинским учреждением на 400 мест, деградировано, коридоры больницы в пыли и грязи, больница полна посетителями и пациентами и похожа на... рынок, внутри больницы все курят. Все врачи, с которыми я работал до эмиграции, будучи директо-

ром этой больницы, жаловались на отсутствие интереса к ним и к больнице со стороны правительства. В больнице не хватает лабораторий и медицинской техники, медицинского персонала, за каждым пациентом ухаживает родственник...²⁸⁵ Создается такое ощущение, что время вернулось на 50 лет назад, вокруг господствует апатия, причиной которой, конечно же, не является прежний [саддамовский режим], так как мы имеем самоуправление на протяжении 13 лет... Мы с женой решили прогуляться по городу, чтобы увидеть изменения и озеленение в Эрбиле, о чем почти каждый день передает Kurdistan TV. К нашему удивлению и сожалению, мы не увидели никаких [позитивных] изменений, более того, улицы Эрбиля находятся в более жалких условиях, нежели в 1994 г., с огромным количеством ям, тотальным транспортным хаосом, отсутствием дорожных знаков и т.д. Шофер, возивший нас по городу, сказал нам, что никто из городских чиновников не заботится о городе, а последним, кто заботился об Эрбиле, был Франсо Харири (губернатор Эрбиля, убитый во время теракта. – *Н.М.*). Жители города крайне недовольны ситуацией в Эрбиле. Городские службы никак не завершат ремонт нескольких сот метров одной из улиц. Я не увидел ни одного из миллионов новых деревьев, о которых так много говорят власти, однако невозможно не почувствовать зловония от сточных вод, стекающих прямо на улицы. Я не увидел ничего нового в канализационной системе Эрбиля. Вечером я посетил министра здравоохранения, который жаловался мне на отсутствие мотивации и энтузиазма среди медицинских работников, в том числе и врачей, хотя их зарплата была увеличена в несколько раз и многие из них отправлены на стажировку в Европу, на неэффективность медицинской системы...»²⁸⁶.

Как писал один западный журналист, посетивший Эрбиль, столица курдского региона представляет собой один из беднейших городов мира, в котором открытая канализация соседствует с пешеходной зоной²⁸⁷.

В настоящее время в провинции Эрбиль 12 бюджетных больниц, общее количество койко-мест в которых составляет 1760, а также 4 частные больницы (96 койко-мест). В провинции Дохук больницы имеются в г. Дохук («Азади»), в Захо, Амадии, Акре и детская больница в Сарсанке.

В Иракском Курдистане в настоящее время осуществляют-ся и планируются десятки крупных проектов. Так, за период 2004–2008 гг. на средства международных доноров на территории провинций Эрбиль и Дохук планируется осуществить следующие проекты:

Проекты строительства объектов здравоохранения на территории провинций Эрбиль и Дохук

Эрбиль	Стоимость проекта (в тыс. долл.)
Больница на 400 мест (включая ортопедическое, родильное и нейрохирургическое отделения)	60 000
Больница на 100 мест	15 000
Центр психологической реабилитации	30 000
Детская больница на 200 мест	30 000
Поликлиника	27 000
Кардиологический центр	15 000
Центр переливания крови	300
Институт судебной медицины	300
Роддом в Соране	7 500
Больница в Харире (50 мест)	7 500
Больница в Махмуре (50 мест)	7 500
Больница в Ревандузе (30 мест)	4 500
Строительство иных медицинских учреждений (всего 13 проектов)	24 950
ИТОГО в провинции Эрбиль	229 550
Роддом в Амадии (100 мест)	15 000
Больница в Дохуке (200 мест)	30 000
Гинекологическая больница в Дохуке (200 мест)	30 000
Больница в Захо (200 мест)	30 000
Инфекционная больница в Дохуке (50 мест)	7 500
Медицинский центр в Суммеле	1 000
Детский сад в больнице Азади (в Дохуке)	500
Центр офтальмологии в Дохуке	3 000
Два медицинских центра в Дохуке	500
Три медицинских центра в деревнях	200
Институт судебной медицины	700

Две поликлиники в Дохуке	9 000
Клиника в Захо и Дохуке	1 400
Стоматологическая клиника в Акре	300
Стоматологическая клиника в Захо	300
Оздоровительный клуб в Дохуке	800

...окончание таблицы

Эрбиль	Стоимость проекта (в тыс. долл.)
Фабрика по производству медицинских тканей и марли	6 000
Здания управлений здравоохранения в Амадии, Захо и Акре	1 100
ИТОГО в провинции Дохук	137 300
ВСЕГО В ПРОВИНЦИЯХ ЭРБИЛЬ И ДОХУК	366 850

* * *

Как известно, на протяжении последних нескольких лет на счетах в западных банках, на которых собирались средства от продажи нефти, скопилось несколько миллиардов долларов в рамках 13%, предусмотренных на финансирование проектов программы «Нефть в обмен на продовольствие» на территории Иракского Курдистана. Как заявляли курдские лидеры, из-за преград баасистского режима и некомпетентности бюрократии ООН на счете ООН зависли 4 млрд. долл., предназначенные для курдов. Однако после свержения баасистского режима американцы предложили курдам направить накопленные средства на финансирование общеиракских объектов, что вызвало возмущение лидеров иракских курдов (Масуда Барзани и Джалала Талабани), опубликовавших 9 июля 2003 г. в газете «New York Times» совместное заявление, критикующее американские планы относительно накопленных средств²⁸⁸. Курдские лидеры предлагали даже направить часть средств на финансирование покупки недвижимости переселенным в Киркук арабам, дабы те вернулись в районы их прежнего проживания, предупреждая, что терпение курдов, ожидающих добровольного ухода арабов из Киркука, исчерпано. Однако никаких накопленных денег курдские власти не получили.

В начале июня Временная коалиционная администрация обещала передать курдам денежные средства, полученные в

рамках 13% программы «Нефть в обмен на продовольствие», однако поставила перед курдами условия:

1. Из этих средств должно быть погашено 30% общеиракской задолженности за электроэнергию;

2. Из этих средств должно происходить финансирование провинции Киркук.

Курды, естественно, возражали против этого условия, так как 13-процентная доля рассчитывалась лишь по численности населения провинций Дохук, Эрбиль и Сулеймания без провинции Киркук. В ином случае доля средств, которые были предназначены на финансирование проектов на территории курдских администраций, должна была быть выше 13%. К тому же курды считали, что если Киркук будет финансироваться из их средств, то и контроль над Киркуком должен принадлежать курдам.

При этом американцы говорили лишь о трех счетах, на которых лежат 750 млн., 800 млн. и 700 млн. долл., а курды интересовались судьбой еще 1,25 млрд. долл., предназначенных им.

После свержения баасистского режима курды энергично пытаются восстанавливать промышленность. В конце ноября 2004 г. «Ораском констракшн индастриз» (ОКИ) и Региональное правительство Курдистана заключили 12-летний контракт на восстановление мощности цементного завода в Таслудже. Консорциум ОКИ включает «Фарук Расул групп», крупную курдскую бизнес-группу и крупнейшего держателя акций «Asia-Cell», регионального провайдера мобильной связи в северном Ираке. Региональное правительство Курдистана выбрало консорциум ОКИ, поскольку он обладает «финансовыми и техническими возможностями в реализации подобных проектов и из-за стратегической важности цементного завода, который жизненно необходим для процесса восстановления Курдистана». Консорциум ОКИ будет отвечать за восстановление, эксплуатацию и поддержание в исправном состоянии цементного завода в Таслудже и получит право первого решения об участии в его приватизации, если такой шаг будет предпринят. Цементный завод в Таслудже оборудован двумя линиями по сухому производству цемента, поставленными «ThyssenKrupp Polysius», которые имели первоначальную производственную мощность по 2,3 млн. т цемента в год. Специалисты ОКИ и «Polysius» уже приступили к восстановлению оборудования завода. Восстановление первой линии, которая сейчас производит 300 тыс. т цемента в год, намечено к середине 2005 г., а вторая ли-

ния, которая сейчас простаивает, будет введена в строй к середине 2006 г. Продукция цементного завода требуется населению Курдистана, которое составляет около 4–5 млн. чел. Средняя цена цемента в Курдистане сейчас 80–90 долл. за тонну. Проект цементного завода в Таслудже – это проект ОКИ на рынке цемента в Ираке. Кроме восстановления цементного завода в Таслудже ОКИ и его курдский партнер «Фарук Расул групп» также планируют начать строительство еще одного цементного завода в Курдистане – в горах Базиан. Мощности цементной группы консорциума приближаются к 13 млн. т в год. С учетом 51% доли компании в оборудовании цементного завода в Таслудже и новых инвестиций группы в Пакистане мощности этой группы достигнут 17,5 млн. т к 2006 г.

Восстановление завода в Таслудже имеет огромную важность для Курдистана и для его развития. Нынешние объемы производства цемента на этом заводе не удовлетворяют спрос в регионе. Технический и управленческий потенциал международной компании безусловно пойдет на пользу делу восстановления завода, его персоналу, эффективному управлению производством и росту продажи цемента.

* * *

В эпоху глобализации, когда административные границы уже не являются преградой для движения капиталов, важную роль играет т.н. «экономика диаспоры». Хотя «экономика диаспоры» не связана напрямую с экономикой Курдистана, потенциально она может стать важным ресурсом.

Крупнейшая и значительная диаспора курдов проживает в странах Евросоюза – около 1,4 млн. человек. Большая часть «европейских курдов» проживает в ФРГ (около 70%), приехавших в 60–80-е годы в рамках привлечения турецкой рабочей силы. По данным Ассоциации курдских работодателей, доля курдов в ВВП Евросоюза составляла в 2002 г. 37,5 млрд. немецких марок (19,2 млрд. евро), что равно ВВП Люксембурга. При этом численность курдов в ЕС в 2,5 раза превышает население Люксембурга. По всей Европе насчитывается более 25 тыс. предпринимателей-курдов, создающих 150 тыс. рабочих мест.

280 тыс. курдских домохозяйств ЕС тратят лишь на питание ежегодно 3,4 млрд. марок, в т.ч. 196 тыс. курдских домохозяйств ФРГ – 2,4 млрд. марок. Лишь в ФРГ курдами создано 19,2 тыс. предприятий, 16,4 тыс. (85%) из них являются мелкими пред-

приятными (магазины, супермаркеты, предприятия общественного питания), оставшиеся 2,8 тыс. предприятий – средние и крупные. Всего курдами лишь в Германии инвестировано несколько миллиардов марок. Ежегодный доход курдских домохозяйств ЕС составляет около 10 млрд. марок, из которых 7,7 млрд. идут на потребление, а 2,3 млрд. – на сбережения²⁸⁹.

¹ *История Востока. Т. III. Восток на рубеже средневековья и нового времени. XVI-XVIII вв.* – М., 1999, с. 28.

² *Завриев Д.С.* Восточная Анатолия: экономические очерки. – Тифлис, 1936, с. 104.

³ *Курдистан капитана Маунзеля.* Извлечение Ген. Штаба полковника Десино. // *Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии.* Выпуск LXIV. – СПб, 1896, с. 298.

⁴ *Clawson M., Landsberg H.H., Alexander L.T.* The Agricultural potential of the Middle East. – N. Y., 1971, с. 18.

⁵ В Северный экономико-географический район входят провинции Мосул, из которой впоследствии была выделена провинция Дохук, Эрбиль, Киркук и Сулеймания общей площадью 77,5 тыс. кв. км, что составляет 17,4% площади Ирака. В 60-х годах население этого района составляло 25,6% от общего населения страны. В Мосуле курды составляли 35%, Киркуке – 52,5%, Эрбиле – 100%, Сулеймания – 100% (Гореликов С. Г. Ирак. Экономико-географическая характеристика. – М., 1963, с. 197.).

⁶ *Моисеев П.П.* Аграрный строй современной Турции. – М., 1970, с. 61.

⁷ Там же, с. 62.

⁸ Там же, с. 204.

⁹ *Завриев Д.С.* Восточная Анатолия: экономические очерки. – Тифлис, 1936, с. 84–85.

¹⁰ *ЗСФСР. Персия. Турция.* Экономико-информационный сборник. (Закавказская федеративная палата внешней торговли и Азербайджанская торговая палата). – Тифлис, 1931–1932, с. 468.

¹¹ *Комахидзе Н.В.* Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции в программных установках буржуазных политических партий страны (к вопросу о теории и практике). – Тбилиси, 1985, с. 31.

¹² *Завриев Д.С.* Восточная Анатолия: экономические очерки. – Тифлис, 1936, с. 13–14.

¹³ Там же, с. 14.

¹⁴ Из 14 тогдашних вилайетов Турции к «Восточной Анатолии» относились Эрзурум (санджаки Эрзурум, Эрзинджан, Баязет), Ван

(санджаки Ван, Хакари), Битлис (санджаки Битлис, Муш, Сиирт, Гендж), Диярбакыр (санджаки Диярбакыр, Эргани, Мардин, Сиверек), Элязыз (санджаки Элязыз, Дерсим, Малатья и не отдельный санджак Иншаб из вилайета Алеппо). Урфа являлась самостоятельным санджаком на правах вилайета. (*Основная экономико-политическая сводка № 1 по Турции, направленная В.И. Ленину Отделом Ближнего и Среднего Востока ИККИ. 10 мая 1922 г. // РГАСПИ. Фонд 5. Опись 3. Дело 630. Л. 10*) Таким образом, «Восточная Анатолия» включала основную часть Турецкого Курдистана.

¹⁵ *Основная экономико-политическая сводка № 1 по Турции, направленная В.И. Ленину Отделом Ближнего и Среднего Востока ИККИ. 10 мая 1922 г. // РГАСПИ. Фонд 5. Опись 3. Дело 630. Л. 11.*

¹⁶ Там же.

¹⁷ *Заря Востока*, № 918, 05.07.1925.

¹⁸ *Основная экономико-политическая сводка № 1 по Турции, направленная В.И. Ленину*, л. 13.

¹⁹ Там же. К сожалению, в используемом источнике не указан точно год, к которому относятся приводимые данные.

²⁰ *ЗСФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник*, с. 474.

²¹ Там же, с. 470.

²² Рассчитано по данным: *ЗСФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник*, с. 470–471.

²³ *ЗСФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник*, с. 475.

²⁴ *Основная экономико-политическая сводка № 1 по Турции, направленная В.И. Ленину...* Л. 14–15.

²⁵ Там же, с. 482.

²⁶ *Комахидзе Н.В.* Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции, с. 31.

²⁷ Цит. по: *Никитин В.* Курды. – М., 1964, с. 320.

²⁸ *Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки).* / Всесоюзная торговая палата. Под. ред. В.Петрина (Иран), проф. И.М. Рейснера (Афганистан) и проф. П.М. Фесенка (Синьцзян). – М., 1936, с. 37.

²⁹ *Майзель С.* Структура внешней торговли Ирана в свете хозяйственных ресурсов и потребностей (стенограмма доклада на техникуме при Торгпредстве 23.01.1935 г.). // *РГАСПИ*, ф. 352, оп. 4, д. 356, л. 5.

³⁰ Там же, л. 2.

³¹ *Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки)*, с. 102.

³² Майзель С. Структура внешней торговли Ирана, л. 10–11.

³³ Там же, л. 15.

³⁴ *Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки)*, с. 73.

³⁵ Майзель С. Структура внешней торговли Ирана, л. 15.

³⁶ *Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки)*, с. 37.

³⁷ Майзель С. Структура внешней торговли Ирана, л. 15.

³⁸ *Ibrahim Hamidi*. Syria rediscovers its Kurdish problem. // *Daily Star* (Beirut), 02.09.2002.

³⁹ *Расул Башир*. Курдские политические партии в Ираке и Сирии в 70-е годы. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – М., 1984, с. 13.

⁴⁰ *Bill Samii*. Khatami in Kurdistan. // *Iran Report*, 21 August 2000, Volume 3, Number 32.

⁴¹ Большая часть лесов провинции Курдистан расположена на западе, в уездах Мариван – более 180 тыс. га и Бане – 50 тыс. га.

⁴² См., например: *Gurmesa is under fire*. // *Kurdish Observer*, 25.07.2000.

⁴³ См. по: *Комахидзе Н.В.* Состояние производительных сил в сельском хозяйстве Восточной Турции. // *Турция: история, экономика, политика*. – М., 1983, с. 173.

⁴⁴ *Ecevit: mines will be cleared*. // *Kurdish Observer*, 12.06.2001.

⁴⁵ *Cakmakoglu: we will clear minefields within 2 years*. // *TDN*, 15 February 2002.

⁴⁶ *Mine fields to be cleared for farming in Southeast*. // *TDN*, 13 February 2002.

⁴⁷ *Turkey, Syria take steps to boost trade*. // *TDN*, 9 January 2004.

⁴⁸ Следует отметить, что впервые сообщения об утере турецкими военными минных карт по турецко-сирийской границе появились еще в декабре 1996 г. (*Turkey hindered by own landmines on Syrian border*. // *Reuters*, 06.12.1996.)

⁴⁹ *Ministry denies Syrian border mine maps are lost*. // *TDN*, 31 March 2004.

⁵⁰ *Turkey, Syria to rid border of land mines*. // *TDN*, 16 March 2005.

⁵¹ *Serdar Almayac*. Grazing ban hits stock-breeding in Southeast; should be repealed. // *TDN*, 15 June 2000.

⁵² *Government deputies also criticise current policy on Southeast*. // *TDN*, 15 April 2000.

⁵³ *Valakirina gunden Kurdistane 6 Milyar dolar zerar da aboriye.* (Опустошение сел Курдистана нанесло ущерб экономике в размере 6 млрд. долларов.) // *Rojev*, 17.08.2002

(www.rojev.com/news.asp?id=3578). (курд. яз.)

⁵⁴ *Document: the Turkish government acknowledges the evacuation of 3,428 kurdish villages and hamlets.* // *Bulletin n° 158–159 – May–June 1998* (www.institutkurde.org/ikpweba/publica/bulleti/158159.htm).

⁵⁵ *Гордлевский В.А.* Эксплуатация недр земли в Турции (по документам, изданным А. Рефиком и Ф. Слахо). // *Советское востоковедение*. Том III. – М.-Л., 1945, с. 114.

⁵⁶ *Sevket Pamuk.* The recovery of the Ottoman monetary system in the eighteenth century. // *Ottoman past and today's Turkey*. Edited by *Kemal Karpat*. – Leiden etc; Brill, 2000, с. 193.

⁵⁷ *Гордлевский В.А.* Избранные сочинения. – Т. III. – История и культура. – М., 1962, с. 228.

⁵⁸ Там же, с. 235.

⁵⁹ *Гордлевский В. А.* Эксплуатация недр земли в Турции, с. 114.

⁶⁰ *Комахидзе Н.В.* Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции, с. 46.

⁶¹ *Гордлевский В.А.* Избранные сочинения. – Т. III. – История и культура. – М., 1962, с. 261–262.

⁶² Там же.

⁶³ *670,000 Tons of Minerals extracted in Kurdistan Province.* // *Tehran Times*, 23.07.2001.

⁶⁴ *Объем производства частного сектора в провинции Курдистан составил 2,5 млн. тонн природных ресурсов.* // www.iran.ru, 30.11.2004.

⁶⁵ *Large mineral reserves discovered in W. Azerbaijan.* // *Tehran Times*, 21.10.2001.

⁶⁶ *В ближайшие два года начнется разработка месторождений золота в иранском Курдистане.* // www.iran.ru, 08.06.2004.

⁶⁷ *Объем добычи полезных ископаемых в провинции Чахармахал и Бахтияри перевалил за отметку 1 млн. т.* // www.iran.ru, 15.11.2004.

⁶⁸ *В провинции Чахармахал и Бахтияри было добыто 1 млн. 300 тыс. тонн полезных ископаемых.* // www.iran.ru, 11.01.2005.

⁶⁹ *Development of Deprived Regions, a Priority for Govt.: Aref.* // *Tehran Times*, 05.03.2003.

⁷⁰ *Иран ведет переговоры с американской компанией.* // www.iran.ru, 15.10.2003.

⁷¹ *Gov't reserves special status for western provinces.* // *IranMania.com*, September 30, 2003.

⁷² *Water crisis in 4 provinces, severe shortage in 3.* // *IranMania.com*, July 29, 2004.

⁷³ *The General Elections in Iran: «A Historic Fiasco», Iranian Kurdistan Recorded the Lowest Rate of Participation.* // *Institute Kurde de Paris, Bulletin 227*, February 2004.

www.institutkurde.org/ikpweba/publica/bulleti/#3

Tehran, Isfahan, Kurdistan had lowest turnouts. // *IranMania.com*, February 23, 2004.

⁷⁴ *Bill Samii. Iran: Ethnic politics out of bounds.* // *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 31.03.2005.

⁷⁵ *Talebani Refers to Iran as Only Supporter of Iraqi kurds.* // *Tehran Times*, 27 May 2001.

⁷⁶ *Торговый центр Сулеймания является самым безопасным местом иранских товаров, предназначенных для иракского рынка.* // www.iran.ru, 04.08.2004.

⁷⁷ *В Ираке открыты представительства иранской торгово-промышленной палаты.* // www.iran.ru, 18.02.2004.

⁷⁸ *Иранская провинция Курдистан осуществляет массовый экспорт цыплят и яиц в Ирак.* // www.iran.ru, 06.12.2004.

⁷⁹ *Развивается приграничная торговля Ирана и Ирака.* // www.iran.ru, 30.06.2004.

Через приграничный рынок провинции Западный Азербайджан было экспортировано товаров на сумму \$22млн. // www.iran.ru, 01.07.2004.

⁸⁰ *Iraq, Iran to turn border town into joint marketplace.* // *Sulaimaniya, Iraq Press*, 10.12.2003.

⁸¹ *Экспорт иранских товаров через систему приграничной торговли составил 431 млн. долларов.* // www.iran.ru, 30.03.2004.

⁸² *Kurdistan exports \$139 mln worth of goods.* // *IranMania.com*, January 18, 2005.

⁸³ *Иран помог Ираку яйцами.* // Тегеран, 1 октября 2003. /Корр. РИА «Новости» Николай Терехов/.

⁸⁴ *Iranian Kurds Get Jobs in Northern Iraq, As Islamic Government Continues Sectarian Policies, Kurdish Journalist Says.* // *Radio Farda Newsroom*, 17.08.2004. См. по: *KurdistanObserver.com*, 17.08.2004.

⁸⁵ *В иранском Курдистане строится крупнейшая на Ближнем Востоке резиновая фабрика.* // www.iran.ru, 25.04.2003. (www.rusmet.ru)

⁸⁶ *Увеличение инвестиций в промышленные городки провинции Курдистан.* // www.iran.ru, 11.08.2004.

⁸⁷ Спири́н А. Состояние и перспективы производства тракторов в Иране. // www.iran.ru, 22.01.2004.

⁸⁸ *Bill Samii*. Khatami in Kurdistan. // *Iran Report*, 21 August 2000, Volume 3, Number 32.

⁸⁹ *Экспорт иранского Курдистана в несколько раз превысил импорт*. // www.iran.ru, 14.11.03.

⁹⁰ *Иран возобновляет импорт металлолома из Ирака*. // www.iran.ru, 15.04.2004.

⁹¹ *Kurdestan exports Rls. 27,1 billion worth of non-oil goods last year*. // *Tehran Times*, 25.04.2002.

⁹² *Иранская провинция Курдистан представит всю свою экспортную продукцию в прејскуранте*. // www.iran.ru, 03.06.2004.

⁹³ Следует отметить, что для погашения валютной части стоимости проекта Правительство ИРИ из государственного валютного фонда предоставило необходимую сумму в виде льготного валютного кредита сроком на 10 лет на условиях 3% годовых.

Для погашения риаловой части стоимости проекта были выпущены акции. При этом на внутреннем рынке предполагается продать 46% акций. За счет продажи части акций уже получено 300 млрд. риалов (около 34 млн. долл. США). В настоящее время число акционеров компании составляет 52 тысячи чел. В числе акционеров находятся нефтехимические комбинаты Рази (14% проданных акций), Хорасана (10%), Шираза (10%), Кооперативный фонд (20%) и личный состав КСИР ИРИ (20%). (*Продолжается строительство крупного нефтехимического комбината в Керманишахе*. // www.iran.ru, 21.09.2004; *Kermanshah to produce \$72m petrochemicals*. // *IranMania.com*, 06.10.2004)

⁹⁴ *В провинции Керманишах введены в эксплуатацию 5 промышленных объектов*. // www.iran.ru, 09.07.2004.

⁹⁵ *В Керманишахе будут введены в эксплуатацию 7 крупных промышленных объектов*. // www.iran.ru, 28.07.2004.

В провинции Керманишах начнется эксплуатация 7 промышленных объектов. // www.iran.ru, 23.11.2004.

⁹⁶ *Экспорт товаров, не относящихся к нефтяной промышленности, из провинции Керманишах составил 82 млн. долларов*. // www.iran.ru, 21.03.2002.

⁹⁷ *Экспорт из провинции Керманишах составил 190 миллионов долларов*. // www.iran.ru, 01.03.2004.

⁹⁸ *Экспорт провинции Керманишах увеличился на 177%*. // www.iran.ru, 05.07.2004.

⁹⁹ Президент Ирана открыл в провинции Западный Азербайджан ряд промышленных объектов. // www.iran.ru, 20.09.2004.

¹⁰⁰ 7,4% прибыли провинции Курдистан приходится на долю промышленного сектора. // www.iran.ru, 09.07.2004.

¹⁰¹ *Bill Samii*. Khatami in Kurdistan. // *Iran Report*, 21 August 2000, Volume 3, Number 32.

¹⁰² *President Winds Up Visit to Kurdistan*. // *Tehran Times*, 09.08.2000.

¹⁰³ Экспорт таможи Чахармахал и Бахтияри увеличился на 13%. // www.iran.ru, 08.10.2004.

¹⁰⁴ В провинции Луристан заканчивается подготовка к строительству двух ТЭС с суммарной мощностью 500 МВт. // www.iran.ru, 02.02.2005.

¹⁰⁵ Приватизация сахарного завода в Дизфуле привела к закрытию предприятия и разорению местных свекловодов. // www.iran.ru, 11.10.2004.

¹⁰⁶ *Foreign firms keen on Dezful project*. // *IranMania.com*, 17.11.2004.

¹⁰⁷ В провинции Фарс собран большой урожай орехов. // www.iran.ru, 10.09.2004.

¹⁰⁸ www.kurdistancorporation.com, 26.04.2004.

Seb Walker. Tourists Picnic While Iraq Burns. // *Reuters*, 25.04.2004.

¹⁰⁹ Там же.

¹¹⁰ *Zeugta contributes to Gaziantep's economy*. // *TDN*, 01.08.2000.

¹¹¹ *Li Amedê di 4 salan de hejmara turîstan ji sedî 100 zêde bû*. // *Peyamnêr*, 31.03.2005.

<http://www.peyamner.com/article.php?id=4300&lang=latin> (курд. яз.)

¹¹² *Tatvan promoting tourism with Mt. Nemrut ski festival*. // *TDN*, 16.02.2005.

¹¹³ *Over 225,000 tourists visit «Kurdistan Province»*. // *IranMania.com*, 04.11.2003.

¹¹⁴ *Some 850,000 tourists in Kohkiluyeh and Boyer-Ahmad*. // *IranMania.com*, 28.09.2003.

¹¹⁵ *Majeed R. Jafar*. Under-underdevelopment. A regional case study of the Kurdish area in Turkey. – Helsinki, 1976, с. 3.

¹¹⁶ *Комахидзе Н.В.* Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции, с. 42.

¹¹⁷ *Кондакян Р.П.* Внутренняя политика Турции (1950–1960). // *Страны и народы Ближнего и Среднего Востока*. V. Турция. / Академия наук АрмССР. – Ереван, 1970, с. 34.

¹¹⁸ *Комахидзе Н.В.* Проблема преодоления, с. 68.

¹¹⁹ *Glena Khulqi*. Carpet Industry in Kurdistan. // *Kurdistan News*, April 2002, № 16. A political Monthly published in Iraqi Kurdistan.

¹²⁰ *Iraqi Kurdistan: Business and investment, 2004*. Special Supplement for the Iraqi Kurdistan Trade Forum. London, 25 May 2004, с. 23.

¹²¹ *Problems to be addressed*. // www.enrp.org/general/default.htm#problems

¹²² *The electricity situation in the three northern governorates of Iraq*. // www.enrp.org/general/default.htm#situation

¹²³ www.enrp.org/general/progress.htm

¹²⁴ *Four provinces back the entire country*. // *TDN*, 11 February 2002.

¹²⁵ *Mustafa Sonmez*. The story of Eastern and Southeastern Turkey. // *Turkish Probe*, Issue 443, 15 July 2001. См. по: Institut Kurde de Paris. Bulletin n° 196–197 – July-August 2001. //

www.institutkurde.org/ikpweba/publica/bulleti/196197.htm#6

¹²⁶ Там же.

¹²⁷ Там же.

¹²⁸ Под этногеографической курдизацией и курдистанизацией понимается процесс «географической ассимиляции» некурдистанских с исторической точки зрения земель, однако прилегающих к компактному расселению курдов (Курдистану), в результате массового переселения (как добровольного, так и насильственного) курдов и превращения их в относительное или абсолютное большинство.

¹²⁹ По словам турецкого премьера, ПРК саботировала «каждую службу и каждую инвестицию» в регионе. (*Ecevit announces economic reforms package*. // *TDN*, 2 March, 1999.)

¹³⁰ См. *Turkey plans development for battered Kurdish area*. // *International Herald Tribune*, 2.03.99.

¹³¹ *Leyla Boulton*. Kurds sceptical of investment pledge. Ankara is convinced that promises to boost economic development in the south-east will counter disaffection // *Financial Times*, 24.02.1999.

¹³² *Ecevit launches investment campaign in Southeast*. // *TDN*, 20 February 1999.

¹³³ *Ecevit in Diyarbakir to meet with Emergency rule Region governors*. // *TDN*, 8 March 1999.

¹³⁴ *Ecevit hopeful for results of Southeast economic package*. // *TDN*, 9 March 1999.

¹³⁵ *Ecevit announces economic reforms package*. // *TDN*, 2 March 1999.

¹³⁶ *New economic measures get both thumbs up and down*. // *TDN*, 3 March 1999.

¹³⁷ *International Herald Tribune*, 06.07.1999; *Yilmaz Arinci*. Diyarbakir, Turkey, 29.02.2000 (*Reuters*).

По данным радиостанции «Голос России», расходы Турции на борьбу с «терроризмом» за 1984–1999 гг. составили \$96 млрд. («Голос России», 23.02.1999), по сведениям ИТАР-ТАСС, – 80 млрд. долл. (ИТАР-ТАСС, *Корр. Андрей Палария*, Анкара, 29 марта 2000), а по мнению известного французского исследователя и дипломата Эрика Руло, – \$150 млрд. (*Eric Rouleau*. Turkey's modern pashas. // *Le Monde Diplomatique*, September 2000, с. 105). «Dallas Morning News» и вовсе называет \$179 млрд. (*Tod Robberson*. Kurds battle daily for ethnic survival. // *Dallas Morning News*, 20.10.2000.)

¹³⁸ *TDN*, 25.03.1994.

¹³⁹ *TDN*, 08.01.1994.

Тогда же вице-премьер правительства Турции Мурат Караялчин заявлял, что текущие расходы государства на борьбу с ПРК составляют сумму, равную 6% ВВП. (*TDN*, 17.01.1994).

А «восстание шейха Саида обошлось турецкой казне в 50 трлн. лир, что составило более 25% расходной части годового бюджета страны». (Гасратян М. 75-я годовщина восстания шейха Саида. // *Дружба*, 2000, № 9, с. 42).

¹⁴⁰ *Yilmaz Arinci*. Diyarbakir, Turkey, 29.02.2000 (*Reuters*).

¹⁴¹ *Milliyet*, 02.10.2000.

¹⁴² ИРЧП отражает качество жизни в стране и представляет собой показатель, рассчитанный на основе данных о предполагаемой средней продолжительности жизни, об уровне грамотности, степени охвата системой образования, а также уровне доходов населения.

¹⁴³ *Post-PKK period fires excitement in business circles*. // *Turkish Probe*, issue 319, 21 February 1999.

¹⁴⁴ См. по: *Jiyan li bakurê Kurdistanê nine*. (В северном Курдистане невозможно жить.) // *KK-Nûçe*, 03.12.2004 (курд. яз.).

¹⁴⁵ Там же.

¹⁴⁶ Подр. см: *A. Halis AKDER*. Regional disparities and rural poverty in Turkey: Human Development Approach. // *Regional Development and Rural Poverty (Halis Akder) 2000*.

www.tesev.org.tr/eng/project/hakder.php

¹⁴⁷ Там же.

¹⁴⁸ *Post-PKK period fires excitement in business circles*. // *Turkish Probe*, issue 319, 21 February 1999.

¹⁴⁹ *TDN*, 23.12.1997.

¹⁵⁰ *Report: education in the East and Southeast falls for short*. // *TDN*, 26.06.2000.

¹⁵¹ Даниелян Р.С. Просвещение в Турции (1960–1965 гг.) // *Страны и народы Ближнего и Среднего Востока*. V. Турция. / Академия наук АрмССР. – Ереван, 1970, с. 171.

¹⁵² *Report: education in the East and Southeast falls for short.* // TDN, 26.06.2000.

¹⁵³ TDN, March 1997.

¹⁵⁴ *Helena Smith* in Ankara. Turkey pays families to get girls into the classroom. // *The Guardian*, 22.02.2005.

¹⁵⁵ *Medyaya Tirkan Angaş t dike ku zarokên Kurdan dê seratayî hînî zimanê Tirkî bin.* // *Peyamner*, 25.04.2005.

<http://www.peyamner.com/article.php?id=6934&lang=latin> (курд. яз.)

¹⁵⁶ *Tirk programa asîmlasyonê li Kurdistanê bi lez dixin.* // *KK-Nûçe*, 27.04.2005. (курд. яз.)

¹⁵⁷ Там же.

¹⁵⁸ *Financing Iraqi Kurdistan's literacy effort.* // *Iraq Report*, 27 May 2002, Volume 5, Number 15.

¹⁵⁹ http://www.kurdistancorporation.co.uk/education_brief.html

¹⁶⁰ Подр. см.: *Niaz Muhamed* in Sulaimaniyah. Village girls want to continue their studies at high school, but are disadvantaged by their parents' traditional way of thinking. // *ICR*, No. 118, 25.03.2005.

¹⁶¹ *According to world standards Turkey is deficient of libraries.* // TDN, 14 December 2001.

¹⁶² См.: *Mert Gozde*. Report reveals poor health services in south-eastern Turkey. // TDN, 4 July 2000.

¹⁶³ *Mert Gozde*. Go to Iran to have your teeth pulled. // TDN, 24 August 2000.

¹⁶⁴ *Li Çelê doktor nine.* (В Чале нет врача) //

<http://www.netkurd.com/nuce.asp?id=532>, 07.05.2005. (курд. яз.)

¹⁶⁵ См.: *Mert Gozde*. Report reveals poor health services in south-eastern Turkey. // TDN, 4 July 2000.

¹⁶⁶ *Mert Gozde*. Go to Iran to have your teeth pulled. // TDN, 24 August 2000.

¹⁶⁷ *Saadet Oruc*. Health services improve in N. Iraq. // TDN, 13 August 1998.

¹⁶⁸ *Saadet Oruc*. Health services improve in N. Iraq. // TDN, 13 August 1998.

¹⁶⁹ *TZOB Chairman warns of possible flow of masses to northern Iraq.* // TDN, 17 October 2002.

¹⁷⁰ *What will become of the Village Guard?* // *KurdishMedia.com*, 04 August 2000.

¹⁷¹ Положение на Юго-Востоке страны. // Лондон, 8 июня 2000. Корр. агентства «Рейтер» Ральф Боулон передает из Ванна // Пульс Планеты, 9 июня 2000.

¹⁷² *Murat Utlu*. Nomad guards of Doganli 'Camp'. // 06.01.2005 *Bianet.org*. См. по: *KurdishMedia.com*. 06.01.2005.

¹⁷³ 3 ноября 1996 г. в г. Сусурлук (Балыкесир) в аварию попал автомобиль марки «Мерседес», во время которой погибли три человека и был ранен один пассажир. Спустя несколько часов после происшествия все турецкие СМИ передали, что среди погибших были бывший замглавы полиции Стамбула Хусейн Кочадаг, известный своими крайне правыми взглядами, находящийся в розыске за многочисленные убийства террорист Абдулла Чатлы и его любовница. Раненым оказался депутат ВНСТ из Партии Верного Пути, известный курдский землевладелец Седат Эдип Буджак. 11 ноября 1996 г. прокуратура Стамбульского суда госбезопасности возбудила уголовное дело. Турецкие СМИ пестрели сообщениями о сотрудничестве политиков и правоохранительных органов с мафиозными структурами. Вскоре по подозрению в убийстве «короля азартных игр Турции» Омера Лутфу Тапала (убийство произошло 28 июля 1996 г.) были арестованы трое сотрудников спецназа турецкой полиции, которые, однако, вскоре были освобождены после заступничества министра внутренних дел страны Мехмета Агара. После этого они стали охранниками С.Э.Буджака.

Спустя некоторое время был арестован известный турецкий наркобарон Яшар Оз. При аресте у него обнаружили дипломатический паспорт и официальные документы, подписанные М.Агаром. Согласно этим документам, наркобарон являлся экспертом в МВД. Вскоре после вмешательства официальных властей на свободу был отпущен и Я.Оз.

В прессе появились фотографии, на которых находящийся в международном розыске А.Чатлы был запечатлен с заместителем начальника бюро спецвойск МВД Ибрагимом Шахином и другими высокопоставленными полицейскими на семейных праздниках последних.

В результате расследования, завершено спустя 4 месяца после автокатастрофы, прокуратура обвинила нескольких сотрудников правоохранительных органов в создании вооруженной преступной организации, потребовав их осуждения на сроки от 5 до 9 лет. В обвинительном заключении отмечалось, что лицо, разыскиваемое за многочисленные убийства, находилось в близких отношениях с высокопоставленными сотрудниками правоохранительных органов и депутатом

ВНСТ, который имел оружие, использованное при осуществлении убийств и других преступных операций.

Арестованные были освобождены. Министр внутренних дел ушел в отставку, оставшись депутатом ВНСТ. В декабре, после 8-месячного обсуждения запроса прокуратуры парламент снял депутатскую неприкосновенность с М.Агара и С.Э. Буджака. Однако пока проходило расследование, Агар и Буджак вновь были избраны в парламент и получили депутатский иммунитет. Премьер-министр Месут Йылмаз поручил провести расследование по многочисленным убийствам известных лиц, в т.ч. курдского общественного деятеля Мусы Антера, по фактам нападения на газету «Озгюр Гюндем» (*Ozgur Gundem*), отмыванию денег, наркоторговле и т.д. В результате суда несколько обычных полицейских получили небольшие сроки (до 18 месяцев) за выдачу фальшивых документов террористу А.Чатлы, наркобарон Оз – 15 лет за экспорт наркотиков в США, Ибрагим Шахин – 1 год за злоупотребление служебным положением, которое выражалось в выдаче оружия преступной организации. М.Агар до сих пор является лидером Партии Верного Пути и депутатом парламента. Суд на Буджаком начался после того, как он не прошел в парламент в результате выборов 3 ноября 2002 г. Буджак вначале заявлял, что ничего не помнит об «инциденте», однако впоследствии сказал, что не желает говорить ни о чем, так как это нанесет ущерб государству. Суд над Буджаком продолжается до сих пор.

Как заявлял лидер депутатской фракции Народно-республиканской партии в ВНСТ Халук Коч, «после сусурлукского инцидента нация случайно получила свидетельства, что в стране существует треугольник политика-мафия-бюрократия». (*Susurluk back on the agenda*. // *Turkish Probe*, 03 October 2004, issue 610.)

¹⁷⁴ См. по: *Sûçkirin li Kurdistanê herî kême*. (В Курдистане наиболее низкий уровень преступности). // *KK-Nûçe*, 23.07.2004 (курд. яз.).

¹⁷⁵ См. по: *Xortên kurd li bajarên rojavayê Tirkiyeyê dikevin tora dezgehên sûçkirinê*. (Курдские юноши в городах Западной Турции попадают в преступные организации). // *KK-Nûçe*, 29.09.2004 (курд. яз.).

¹⁷⁶ *Sûçkirin li Kurdistanê herî kême*. (В Курдистане наиболее низкий уровень преступности). // *KK-Nûçe*, 23.07.2004 (курд. яз.).

¹⁷⁷ *Gul Demir*. Prostitution, a growing problem. // *TDN*, 18.02.2005.

¹⁷⁸ См. по: *Xortên kurd li bajarên rojavayê Tirkiyeyê dikevin tora dezgehên sûçkirinê*. (Курдские юноши в городах Западной Турции попадают в преступные организации). // *KK-Nûçe*, 29.09.2004 (курд. яз.).

¹⁷⁹ Турецкие власти борьбу с ПРК называли именно войной. Так, турецкий генштаб еще в 1994 г. рекомендовал турецкой прессе «кризис безопасности» именовать «войной низкой интенсивности». (TDN, 23.02.1994)

¹⁸⁰ *Post-PKK period fires excitement in business circles. // Turkish Probe*, issue 319, 21 February 1999.

¹⁸¹ *New era quietly beginning in the Southeast? // TDN*, 26 October 1999.

¹⁸² *Editorial by Ilnur Cevik. We need a policy for the Southeast. // TDN*, 26 October 1999.

¹⁸³ *Opinion by Mehmet Ali Birand. The alarm bells still ring in the Southeast. // TDN*, 23 February 2000.

¹⁸⁴ *Editorial: Ilnur Cevik. The forgotten southeast. The people of southeastern Turkey want to be remembered by Ankara // TDN*, 28 February 2004.

¹⁸⁵ ЧП было введено в 13 провинциях с 1987 г. и продлялось 46 раз (Бингель, Диярбакыр, Элязыг, Хакяри, Мардин, Сиирт, Тунджели, Ван, Адьяман, Битлис, Муш, с 1990 г. – Батман, Ширнак, получившие статус провинций). Постепенно ЧП было отменено в Элязыге, Адьямане, Мардине, Батмане, Бингеле, Битлисе, с 1999 г. – в Сиирте, в 2000 г. – в Ване, в 2002 г. – Хакяри, Тунджели. 30 ноября 2002 г. ЧП было отменено в Диярбакыре и Ширнаке.

¹⁸⁶ *Ecevit failed to satisfy. // Kurdish Observer*, 14 June 2000.

¹⁸⁷ *Lale Sariibrahimoglu. Gen. Asparuk urges state to invest in Southeast. // TDN*, 26 April 2000.

¹⁸⁸ *People in the Southeast have forgotten what it is like to live a normal life. // TDN*, 10 May 2000.

¹⁸⁹ *Hope of development in southeastern Anatolia. // TDN*, 8 September 2000.

¹⁹⁰ *Erbakan continues seeking support for economic package to Southeast. // TDN*, 11 April 1997.

¹⁹¹ *PM Yilmaz reads government program in Parliament. // TDN*, 8 July 1997.

¹⁹² *Cumhuriyet*, 09.07.1997.

¹⁹³ *Cumhuriyet*, 17.09.1997; *Milliyet*, 17.09.1997.

¹⁹⁴ *Tanla suggest new development model for Southeast. // TDN*, 27 October 1997.

¹⁹⁵ *Eastern Anatolia study underway. The feasibility study for the Eastern Anatolia Project (DAP) will be ready by 2000. // TDN*, 7 August 1998.

¹⁹⁶ *Kemal Ilter. Sezer's first visit to East as president. // TDN, 31 May 2001.*

¹⁹⁷ *Turkey president makes development of minority Kurd areas a priority. // AFP, Ankara, 30 May 2001.*

¹⁹⁸ *Turkish PM repeats age old promises. // KurdishMedia.com, 12.05.2003.*

¹⁹⁹ *Erdogan promises to boost economy in Eastern Anatolia. // TDN, 27 August 2003.*

²⁰⁰ *Комахидзе Н.В. Некоторые аспекты деятельности буржуазных партий Турции, с. 240–241.*

²⁰¹ Цит. по: там же, с. 240–242.

²⁰² *President Demirel: "We will remove the underdevelopment in southeastern turkey within 10 years". // Anadolu Agency, 05.08.1998.*

²⁰³ *Bozarslan M.E. Dogunu Sorunlari. – Ankara, 1965, с. 146. Цит. по: Комахидзе Н.В. Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции, с. 5.*

²⁰⁴ *Editorial by Inur Cevik. Let's address the 'Southeast issue'. // TDN, 21 July 2000.*

²⁰⁵ *Комахидзе Н.В. Проблема преодоления социально-экономической отсталости..., с. 48.*

²⁰⁶ Цит. по: там же, с. 70.

²⁰⁷ *Регионоведение: Учебник для вузов / Т. Г. Морозова и др. – М., 1998, с. 8.*

²⁰⁸ *Комахидзе Н.В. Состояние производительных сил в сельском хозяйстве Восточной Турции. // Турция: история, экономика, политика. – М., 1983, с. 162.*

²⁰⁹ *Моисеев П.П. Аграрный строй современной Турции. – М., 1970, с. 66.*

²¹⁰ *Комахидзе Н.В. Состояние производительных сил в сельском хозяйстве Восточной Турции. // Турция: история, экономика, политика. – М., 1983, с. 162.*

²¹¹ *Там же, с. 172.*

²¹² *Там же, с. 162.*

²¹³ *Там же.*

²¹⁴ *Моисеев П.П. Аграрный строй современной Турции. – М., 1970, с. 63–64.*

²¹⁵ *ЗФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник, с. 495.*

²¹⁶ Там же, с. 497.

²¹⁷ Кроме Мардина две Организованные индустриальные зоны (ОИЗ) существуют в Газиантепе (Газиантеп I и Газиантеп II) и одна

ОИЗ в Урфе. На более чем 300 предприятиях этих ОИЗ работают свыше 34 тыс. чел. Общая площадь, занятая ОИЗ в регионе ПЮВА, составляет более одной десятой площади всех ОИЗ Турции.

На территории региона ПЮВА созданы также 18 Малых индустриальных участков (МИУ): по 6 в Газиантепе и Диярбакыре, 3 – в Урфе, 1 – в Батмане, 1 – в Сиирте и 1 – в Мардине. Общая площадь МИУ в Курдистане составляет около 8% территории МИУ Турции. В них на более чем 5 тыс. предприятиях занято свыше 33 тыс. чел.

²¹⁸ См. сайт Управления внешней торговли при Казначействе Турции: www.igeme.org.tr/eng/turkey/zone1.htm

²¹⁹ *East Anatolia Free Trade region picks up.* // TDN, 11 June 2001.

²²⁰ *Каддур Башур.* Проблемы социально-экономического развития Сирии в 70–90-е годы. Дисс. на соискание ученой степени канд. экон. наук. – М.: Институт востоковедения РАН, 1998, с. 114.

²²¹ Southeastern Anatolia Project. Latest state. 2001, с. 16. //

www.gap.gov.tr...

²²² *Anadolu Agency*, 02.01.2003.

²²³ *GAP's exports to African countries to increase by 42,6 percent.* // *Anadolu Agency: News in English*, 31.01.2002.

²²⁴ *Anadolu Agency*, 28.01.2003.

²²⁵ Southeastern Anatolia Project. Latest state. 2001, с. 17. //

www.gap.gov.tr...

²²⁶ *GAP Region exports products mainly to Italy, Syria, Germany, Saudi Arabia and Britain.* // *Anadolu Agency*, 01.02.2002.

²²⁷ *Anadolu Agency*, 12.01.2003.

²²⁸ Southeastern Anatolia Project. Latest state. 2001, с. 17. //

www.gap.gov.tr

²²⁹ *GAP Region exports products mainly to Italy, Syria, Germany, Saudi Arabia and Britain.* // *Anadolu Agency*, 01.02.2002.

²³⁰ www.malatya.gov.tr/ekonomi/_kayisi.htm

²³¹ *GAP Region exports 194,9 million U.S. dollar of textile products.* // *Anadolu Agency*, 21.01.2002.

²³² *Minister: «Turkey has the potential to feed 650 million people».* // TDN, 9 May 1998.

²³³ *Eastern Anatolia suffers crisis-hit export tumble.* // TDN, 12 January 2000.

²³⁴ Примечательно, что за период с 1980 по 1999 гг. доля соседних стран в общем объеме турецкой торговли упала с 11,8% до 3,7%. В 1990 г. этот показатель составлял 8,1%. (*Turkey hopes to improve trade relations with neighbors.* // TDN, 21 February 2000.)

²³⁵ *Serdar Alyamac*. The war knocks on Turkey's door: chemical weapons fears envelop southeastern Turkey. // *TDN*, 27 December 2002.

²³⁶ *DUSIAD* says US statements and attitudes have affected South-east. // *Anadolu Agency: News in English*, 21.09.2001.

www.anadolujansi.com.tr

²³⁷ *Aram Azez*. Iraq closes its border with South Kurdistan. // *KurdishMedia.com*, 13.01.2003.

²³⁸ *Turkey sees rise in trade with Iraq, accuses Kurds of restrictions*. // *AFP*, 4 August 2003.

²³⁹ *Border trade blossoms in Słopi*. // *TDN*, 16 December 1999.

²⁴⁰ *Turkey imports 1 mln tons of Iraqi diesel per year*. // *TDN*, 11 September 2000.

²⁴¹ С 1993 по 1998 гг. П.Гэлбрейт был послом США в Хорватии. Ныне является одним из активных лоббистов независимости Курдистана.

Впервые Гэлбрейт посетил Иракский Курдистан (Эрбиль, Салахэддин и Шаклаву) в 1984 г. во время работы в комитете по международным делам сената США, исследуя вопросы ирано-иракской войны.

²⁴² www.zeit.de/2002/37/Politik/200237_spaziergang_gen.html

²⁴³ *Brian Murphy*. Iraqi Kurds Eye Oil Revenue Dreams. // *AP*, 21.10.2002.

²⁴⁴ *Браяти*, 13.06.2002 (курд. яз.).

²⁴⁵ *Talebani Refers to Iran as Only Supporter of Iraqi kurds*. // *Tehran Times*, 27 May 2001.

Eamad Mazouri. Kurds, UN funds, and the Regional Governments. // *KurdishMedia.com*, 28.05.2001.

²⁴⁶ *Talebani Refers to Iran as Only Supporter of Iraqi kurds*. // *Tehran Times*, 27 May 2001.

²⁴⁷ *Fereydun Hilmi*. The Greatest Losers on Earth. // *KurdishMedia.com*, 15 December 2002.

²⁴⁸ В конце 90-х годов появилась шутка, что доходы от реализации программы «Нефть в обмен на продовольствие», принятой в соответствии с резолюцией № 986 СБ ООН, распределяются следующим образом: 900 частей для Нью-Йорка, 80 для Женевы и 6 для курдов.

²⁴⁹ См. по: *Saadet Oruc*. Another facit of Iraqi Kurds. // *Turkish Probe*, 09 August 1998, issue 291.

²⁵⁰ *Новый Курдистан*, май 1998, № 5 (12).

²⁵¹ *Премьер-министр подводит итоги первого года*. // *Новый Курдистан*, февраль 2002, № 2 (41).

²⁵² *Globalization magnifies Iraq's regional differences*. // *RFE/RL Iraq Report*, Vol. 4, No. 19, 1 June 2001.

²⁵³ Премьер-министр подводит итоги первого года. // *Новый Курдистан*, февраль 2002, № 2 (41).

²⁵⁴ Как заявлял в ноябре 2000 г. один из лидеров ДПК, 80% товаров, продаваемых на рынках и в магазинах Иракского Курдистана, турецкого производства (*KDP rejects forming ties with PKK. // TDN, 25.11.2000*).

²⁵⁵ См. по: *Karim Zebari*. Internet access in the region. // *Kurdistan News*, June 2001, № 13. A political Monthly published in Iraqi Kurdistan, с. 3.

Karim Zebari. Internet Access in the Region. // *The Kurdistan Observer*, July 23, 2001.

²⁵⁶ *Ahmad R.M.* Kurdistan Central Bank opened. // *KurdishMedia.com*, 19.08.2001.

²⁵⁷ *Iraqi Kurds open new «central bank» building. // Tunceli, Turkey, 21.08.2001 (Reuters)*.

²⁵⁸ *KurdishMedia.com*, 07.01.2002.

²⁵⁹ *New projects unveiled in Kurdish north. // Arbil, Iraq Press, 07.05.2004*.

²⁶⁰ *RFE/RL, Iraq Report*, 27 July 2001. Vol. 4, Nu. 23.

²⁶¹ См. по: *Iraq to open free trade centers with Kurdistan. // The Kurdistan Observer*, 15.06.2001.

²⁶² *Charles Clover and Mark Turner*. Fee rise by Kurds stops Iraq border traffic. // *Financial Times*, 6.06.2003.

²⁶³ *Sabrina Tavernise*. Cash for the Kurds Is Assailed as Inadequate. // *The New York Times*, 03.06.2003.

²⁶⁴ *Neue Zuercher Zeitung*, 19 June 2003. См. по: *Financial difficulties of the northern Iraqi Kurds... // KurdishMedia.com*, 23 June 2003.

²⁶⁵ *Iraqi Kurdish professors protest drastic salary cut by coalition. // 09.07.2003 (AFP)*.

Profesorên Kurdistanê meaşên berê dixwazin. (Профессора Курдистана хотят прежнее жалование.) // *КК-Nûçe*, 09.07.2003 (курд. яз.).

²⁶⁶ Под бюджетниками понимаются все люди, получающие вознаграждение за свой труд из государственных бюджетов, т.е. как бюджетники в обычном понимании этого слова, так и госслужащие.

²⁶⁷ *8% of Iraqi budget allocated to Kurdistan. // Hawlati No.200, 24.11.2004*.

²⁶⁸ *Nermin Osman*. US Dollar at the lowest value in Kurdistan since the Gulf war. // *KurdishMedia.com*, 09.01.2003.

²⁶⁹ *Jon Hemming*. Delicate Iraqi Kurd notes batter mighty US dollar. // *Reuters*, (Sulaymaniyah), 12.01.2003.

²⁷⁰ *Weak US Dollar in Iraqi Kurdistan Market Discussed.* // *KRG-Eribil*, 14.10.2002.

²⁷¹ *KDP and PUK turn to dollar to counter cash crisis.* // Arbil, (Southern Kurdistan), 18.10.2002 (*AFP*).

²⁷² *Bryar Mariwani.* Saddam behind the «Dollar Crisi» in Kurdistan. // *KurdishMedia.com*, 03.12.2002.

²⁷³ *Future of Iraqi Kurds Still Uncertain.* // Irbil, Iraq (*AP*), 29.11.2002.

²⁷⁴ *John Murray Brown.* Kurds seek access to Turkish lira. // *Financial Times*, 28.05.1993.

²⁷⁵ *Lale Sariibrahimoglu.* Treasury head proposes N. Iraq «currency basket». // *TDN*, 07.06.1993.

²⁷⁶ *The Regional Government Wants to Change One US Dollar for 6 Iraqi Dinars, Swiss print.* // *www.hawlati.com*, Issue 127, 11 June 2003.

²⁷⁷ *Kurdish Citizens: The Regional Government Must not Devalue the Dinar.* // *www.hawlati.com*, Issue 128, Wednesday, 28 June 2003.

Nermin Osman. Protest against high value of US Dollar and high price of commodities. // *KurdishMedia.com*, 21.07.2003.

²⁷⁸ *Seb Walker.* Kurds Seek Economic Lift-Off with New Airport. // *Reuters*, 02.06.2004.

²⁷⁹ Подр. см.: *Zena Tarik.* Job Market Flourishes in Kurdish North. Rising investment and stable security have created a boom in the job market in Sulaimaniyah. // *Iraqi Crisis Report (ICR)*, № 92, 29.11.2004.

²⁸⁰ *Talar Nadir* in Sulaimaniyah. // Kurdistan experiences rise in living standards, but companies are going bust. // *ICR* No. 118, 25.03.2005.

²⁸¹ *Southeast to export 400,000 tons of cement to Iraq by year-end.* // *TDN*, 29 November 2003.

²⁸² *Iraqi Kurdistan: Business and investment, 2004.* Special Supplement for the Iraqi Kurdistan Trade Forum. – London, 25 May 2004, с. 13.

²⁸³ *Dr Fereydun Hilmi.* Iraq's Savior. // *KurdishMedia.com*, 15 December 2002.

²⁸⁴ *Dr Fereydun Hilmi.* Iraq's Savior. // *KurdishMedia.com*, 15 December 2002.

²⁸⁵ Следует отметить, что в 2004 г. министр здравоохранения РегПК (Эрбиль) уволил директора больницы «Рызгари» за ненадлежащее исполнение своих должностных обязанностей. // *Hawlati*, 2004, № 181.

²⁸⁶ *Dr. Nazhad Khasraw.* Kurdistan revisited Part two: Impressions about Sulaimany and Arbil (Hawler). // *KurdistanObserver.com*, 16.03.2004.

²⁸⁷ *Jen Banbury*. Rage and danger in Kurdistan. Angry with the U.S. for betraying their dream of independence, the Kurds could ignite an Iraqi civil war. // *The Salon*, July 22, 2004.

²⁸⁸ *Jalal Talabani and Massoud Barzani*. What Iraq needs now. // *New York Times*, 09.07.2003.

²⁸⁹ www.karsaz.org/ozlukbilgileri/TARIHCE_english.htm

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В Курдистане и курдском вопросе в последние два-три десятилетия происходят судьбоносные геоэкономические изменения. Идущие на территории Курдистана геоэкономические процессы имеют не только микролокальное (в рамках отдельных частей Курдистана), локальное (во всем общекурдистанском масштабе), региональное (в рамках стран, имеющих в своем составе части Курдистана), но и макрорегиональное значение. При этом в настоящем исследовании особое внимание придается следующим факторам.

1. Влияние происходящих на территории Курдистана геоэкономических процессов на структуризацию курдского этногеопространства.

Например, реализация Проекта Юго-Восточной Анатолии радикально меняет геоэкономический ландшафт всего Турецкого Курдистана, усиливает и углубляет имеющиеся неравномерности между его частями. Если ранее региональные диспропорции в Турции подчеркивал развитой (по турецким меркам) Запад, среднеразвитая Центральная Анатолия и неразвитой «Восток и Юго-восток», то в настоящее время возникает непреодолимая неравномерность внутри Турецкого Курдистана, которая может стать причиной этногеографического отчуждения. По сути, этот проект, направленный на стремительную индустриализацию западной части Турецкого Курдистана, является в рамках турецкого государства глобализационной попыткой отрезания этого региона от остальных курдских районов, переживающих стагнацию и даже социально-экономическую деградацию. При этом, как известно, западные районы Турецкого Курдистана легко осваиваемы, не имеют в отличие от востока физико-географической защиты в виде гор. Изолированная модернизация Запада Турецкого Курдистана является геоэкономическим ассимиляционным рычагом этих районов, более могущественным, чем военное завоевание и военно-стратегический контроль. Эта модернизация разрушает многочисленные традиционные ячейки курдского общества, которые являлись мно-

говековыми антиассимиляционными механизмами, ввергая эти районы в море турецкой глобализации. Из-за уничтожения курдских деревень, как под предлогом строительства грандиозных водохозяйственных сооружений, продукция которых (электроэнергия) идет в основном на потребление развитому Западу Турции, так и под предлогом «борьбы с терроризмом и сепаратизмом», Турецкий Курдистан переживает быструю уродливую урбанизацию, которая свидетельствует не об уровне развития капиталистических отношений, а скорее о геоэкономической маргинализации курдского общества. Курдские сельчане активно выталкиваются в города, искусственно увеличивая их население, не имеющее экономических основ существования. Насильственное выселение курдских крестьян в города, и без того страдающие высоким уровнем безработицы, делает их уродливыми в социально-экономическом смысле урбанизационными образованиями, вместилищем самых негативных социальных явлений. И без того неразвитая местная промышленность испытывает энергоресурсный голод, при том что курдистанское сырье (нефть и электроэнергия) в огромных объемах экспортируется на запад Турции, для поддержки уже развитой промышленности. Многие тысячи изгнанных из родных мест курдских сельчан, переселившихся в турецкие города, также в основном обречены государством на маргинализацию.

Вследствие масштабных депортаций курдского населения из-за войны в Курдистане, так и выселения курдов под различными предлогами ради осуществления многочисленных экономических, гидротехнических и др. проектов произошла трансформация размещения жителей в курдском регионе. Сложившееся размещение населения Курдистана, и без того далекое от идеала, оказалось разрушенным. В Турецком Курдистане в настоящее время существуют как территории без населения, так и с весьма низкой его плотностью. Если составлять демографическую карту Турецкого Курдистана, целые районы необходимо показывать в качестве ненаселенных или малонаселенных территорий. Произошла стремительная поляризация населения – концентрация вокруг больших и крупных городов, с одной стороны, и образование ненаселенных или малонаселенных зон – с другой. За последние годы было уничтожено несколько тысяч малых городских и сельских поселений. Все это привело к нарушению связности местных систем расселения. Вынужденное оставить родные места население, как пра-

вило, мигрировало в западные и центральные районы страны – Стамбул, Бурсу, Измир, Анкару и др. или оседало в крупных городах собственно Курдистана – в Диярбакыре, Газиантепе, Караманмараше, Урфе, значительно увеличивая нагрузку на городскую инфраструктуру, не рассчитанную на столь масштабный наплыв населения. Для большинства новых переселенцев эти вынужденные для них перемещения являются прямой дорогой на обочину общества.

Произошло резкое снижение демографического потенциала сельских населенных пунктов. Это выражается в уменьшении числа самих поселений, их величины и людности. Следует отметить, что именно сельское население исторически являлось оплотом сохранения национальных традиций, антиассимиляционным барьером на пути туркизации Курдистана. При этом наиболее значительное количество всех потерь в численности сельских поселений пришлось на традиционно повстанческие районы.

Таким образом, осуществление ПЮВА является одним из самых коварных колонизаторских проектов на территории Курдистана. С одной стороны, турецкие власти уничтожают курдские поселения в плодородных районах, лишая традиционное курдское общество геоэкономической основы. С другой стороны, природный ландшафт этих районов подвергается чудовищной эксплуатации, становясь энергетической базой турецкой промышленности.

Иракская политика арабизации Киркука представляла в отличие от ПЮВА «топорную» геоэкономическую политику, обусловленную самим характером багдадского режима.

2. Роль курдистанских ресурсов в создании противоречий между государствами-соседями региона и воздействие этих противоречий на состояние курдского вопроса в целом, и в особенности курдской проблемы в каждой из стран.

Грандиозный колонизационный Проект Юго-Восточной Анатолии стал причиной напряженности в отношениях Турции с Сирией и Ираком, что в некоторой степени обусловило желание последних (особенно Дамаска) использовать ПРК в качестве рычага антитурецкой политики. Однако ограниченная поддержка лишь усилила антикурдские репрессии турецких властей. Поддерживаемый Сирией конфликт в Турецком Курдистане – одна из основных причин, по сути, тотального уничтожения курдов.

3. Геоэкономические аспекты курдской проблемы.

Вопрос Киркука с начала 70-х годов XX в. является одной из основных причин конфликта иракских курдов с центральными властями страны. Именно решение «киркукской проблемы» имеет важнейшее значение как с точки зрения Южного Курдистана, так и в общекурдском смысле.

Особенно большую роль «киркукская проблема» играет после свержения в Ираке баасистского режима. Поддержавшие американцев курды надеются на включение Киркука в административные границы Курдистана. Иракские власти, а также региональные державы видят в стремлении курдов получить Киркук далеко идущие панкурдские намерения и всячески выступают против этого. Курды же стали «заложниками Киркука». Они не могут отступить от Киркука, но не могут никак получить его.

4. Транспортно-коммуникационная эксплуатация Курдистана.

Традиционно исследователи, анализирующие влияние природных ресурсов на политические процессы, обращают внимание лишь на углеводородное сырье и другие полезные ископаемые. Другая часть природных ресурсов, территория, т.е. транспортно-коммуникационный потенциал, часто остаются вне поля зрения. Между тем транспортно-коммуникационная эксплуатация курдского этногеопространства также имеет огромное значение для региона.

Однако следует отметить, что впервые в истории с начала 90-х годов XX в. курды также начали использовать, по мере возможности, свои геостратегические преимущества. Уродливая структура экономики Южного Курдистана, в которой основную роль играют доходы от таможенных поступлений, тем не менее означает взимание обеими курдскими администрациями этого региона своеобразной геостратегической ренты за использование подконтрольных им территорий. Поэтому Анкара и Багдад с такой настойчивостью искали возможность лишения иракских курдов этих преимуществ.

SUMMARY

The monograph of Nodar Z. Mosaki "Kurdistan: resources and policy" is the first in the Kurds' studies devoted to resource and economic aspects of Kurdistan and Kurdish issue.

The water reserves of ethnic and geographic Kurdistan are studied in this book. The author considers economic and domestic issues (the influence of the Project of South-Eastern Anatolia on the structuring of the Kurdish region in Turkey, water problem in the relations between the Kurds and Iraqi authorities) and international political matters (the problem of distribution of water reserves of North Kurdistan in relations between Turkey, Syria and Iraq, the influence of the water problem on the current status of the Kurdish issue and also the "hookup" of Iran to the hydro-strategic oppositions in the region).

The special attention is paid to the consideration of the petrol and political aspect of Kurdistan and Kurdish issue. The problem of Kirkuk is examined in detail, both in historic perspective and in post-Saddam Iraq.

The author analyses transport and communications dimensions of Kurdistan. Its territory, its convenient geographical location is considered as a resource of no less importance than water and oil resources.

Different economical aspects of modern Kurdistan, level of its ecological development, and the projects carried out on its territory are investigated in this work.

БИБЛИОГРАФИЯ

Абдулла Г.И. Курдистан (Население и административно-территориальное деление). – Стокгольм, 1996.

Аверьянов П. Краткий военный обзор Азиатской Турции. Курс старшего класса Николаевской Академии Генерального Штаба, прочитанный в 1907–08 уч. году. Лекции Генерального Штаба полковника Аверьянова. — Спб: Типо-Литография И.Трофимова, 1908.

Афро-Азиатский мир: региональные исторические системы и капитализм: Пробл.-темат. сб. / РАН. ИНИОН. – М., 1999.

Барсегов Ю. Каспий в международном праве и мировой политике. – М.: ИМЭМО РАН, 1998.

Бартольд В.В. Работы по исторической географии. Перепечатка с издания 1965 г. – М., 2002.

Биро П., Дреш Ж. Средиземноморье. – Т. 2. Восточное Средиземноморье. – М., 1962.

Шараф-хан ибн Шамсуддин Бидлиси. Шараф наме. – Т. 1. – М., 1967.

Ближний Восток и современность. – Вып. 3. – М., 1997.

Востоковедный сборник (выпуск третий). – М: Институт Израиля и Ближнего Востока, 2002.

Гасратян М.А. Курды Турции в новейшее время. – Ереван, 1990.

Герасимов О.Г. Ирак. – М., 1984.

Герасимов О.Г. Иракская нефть. – М., 1969.

Голубчик М.М. Политическая география мира. – Смоленск, 1998.

Гордлевский В.А. Избранные сочинения. – Т. III. – История и культура. – М., 1962.

Гореликов С.Г. Ирак. Экономико-географическая характеристика. – М., 1963.

Данциг Б. Турция. – М., 1949.

Дементьев И.А. Иракская Республика. – М., 1961.

Демидов В.А., Жабреев И.П. Перспективы нефтегазоносности и оценка потенциальных ресурсов нефти и газа стран Ближнего и Среднего Востока. – М., 1996.

Жан К., Савона П. Геоэкономика. Господство экономического пространства. – М., 1997.

Завриев Д.С. Восточная Анатолия: экономические очерки. – Тифлис, 1936.

Западная Азия, Центральная Азия и Закавказье. Интеграция и конфликты. – М., 1995.

Иран, Афганистан и Синьцзян (Зап. Китай) (политико-экономические очерки). / Всесоюзная торговая палата. Под. ред. В.Петрина (Иран), проф. И.М. Рейснера (Афганистан) и проф. П.М. Фесенка (Синьцзян). – М., 1936.

ЗСФСР. Персия. Турция. Экономико-информационный сборник. / Закавказская федеративная палата внешней торговли и Азербайджанская торговая палата. – Тифлис, 1931–1932.

История Востока. Т. III. Восток на рубеже средневековья и нового времени. XVI–XVIII вв. – М., 1999.

Каддур Башир. Проблемы социально-экономического развития Сирии в 70–90-е годы. Дисс. на соискание ученой степени канд. экон. наук. – М.: Институт востоковедения РАН, 1998.

Киселев А.В. Секретная миссия на Ближнем и Среднем Востоке. – М., 2000.

Комахидзе Н.В. Проблема преодоления социально-экономической отсталости востока Турции в программных уставах буржуазных политических партий страны (к вопросу о теории и практике). – Тбилиси, 1985.

Конопляник А. При участии Лобжанидзе А. Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. – М., 1998.

Корсун Н.Г. Турция. Курс лекций по военной географии, прочитанных в Военной академии РККА. – М., 1923.

Кочетов Э.Г. Геоэкономика (освоение мирового экономического пространства): Учебник. – М., 1999.

Левин И. Ирак (Современная Месопотамия). – М., 1937.

Макаров А.А. Мировая энергетика и Евразийское энергетическое пространство. – М., 1998.

Максаковский В.П. Географическая картина мира. Ч. 2. – Ярославль, 1998.

Материалы научно-практической конференции «Шелковый путь и Казахстан». Алматы, 2–3 сентября 1998 г. – Алматы, 1999.

Машбиц Я.Г. Комплексное страноведение. – Смоленск, 1998.

Ментешашвили А.М. Курды. Очерки общественно-экономических отношений, культуры и быта. – М., 1984.

Мгои Ш.Х. Проблема национальной автономии курдского народа в Иракской республике (1958–1970 гг.). – Ереван, 1977.

Могилевкин И.М. Метастратегия: проблемы пространства и времени в политике России. – М.: ИМЭМО РАН, 1997.

Мoiseев П.П. Аграрный строй современной Турции. – М., 1970.

Нация и национализм: Пробл.-темат. сб. / РАН. ИНИОН. – М., 1999.

Никитин В. Курды. – М., 1964.

Павлович М. Азия и ее роль в мировой войне. – Петербург: Издание газеты «Новая жизнь», 1928.

Павлович М. Империализм и борьба за великие железно-дорожные и морские пути будущего. – Л., 1925.

Перес Ш. Новый Ближний Восток. / Пер. с англ. – М., 1994.

Петров А.М. Великий шелковый путь (о самом простом, но мало известном). – М., 1995.

Поладян А.П. Курды в VII-X веках (по арабским источникам). – Ереван, 1987.

Марко Поло. Путешествие. – Л., 1940.

Расул Башир. Курдские политические партии в Ираке и Сирии в 70-е годы. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. – М., 1984.

Регионоведение: Учебник для вузов / Т. Г. Морозова и др. – М., 1998.

Россия и страны мира: Стат. сб. / Госкомстат. – М., 1998, с. 16.

Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Выпуск LXIV. – Спб., 1896.

Сирийская Арабская Республика. – М., 1997.

Специальный бюллетень Института востоковедения АН СССР. М., 1988, № 3 (254).

Специальный бюллетень, № 2, ИВ АН СССР. – М., 1959, с. 54.

Страны и народы Ближнего и Среднего Востока. V. Турция. / Академия наук АрмССР. – Ереван, 1970.

Турция: история и современность. Сборник статей. – М., 1988.

- Турция: история, экономика, политика.** – М., 1983.
- Турция в XX веке.** Реф. сб. / РАН ИНИОН. – М., 2002.
- Фадеев А.В.** Россия и Кавказ в первой трети XIX в. – М., 1960.
- Филоник А.О., Рогожина Н.Г.** Юго-Западная и Юго-Восточная Азия: проблемы водных ресурсов (социально-экономические и политико-экологические аспекты). – М.: Институт изучения Израиля и Ближнего Востока, 1996.
- Хамад, Длер.** Национально-освободительное движение в Иракском Курдистане: Историко-политический очерк. – Спб.: Изд-во С.-Петербургского университета, 1999.
- Шарипов У.З.** Политика и нефть в Персидском заливе 70-х и 80-х годов (Запад и государства региона). – М.: ИВ РАН, 1994.
- Южный Курдистан сегодня (уроки кризиса).** – М., 1997.
- Henri J. Barkey and Graham Fuller.** Turkey's Kurdish Auestion. – N.Y., Rouman & Littlefield publishers, inc, 1998.
- The Caspian basin oil and its impact on Eurasian power games.** Ed. By M. Shimizu. – Tokio, 1998.
- Clawson M., Landsberg H.H., Alexander L.T.** The Agricultural potential of the Middle East. – N. Y., 1971.
- Eastern Anatolia Project Master Plan.** Current situation and analysis. Sector transportation and communication. Prepared by consortium: Ataturk University, Firat University, İnönü University, Kafkas University, Yüzüncüil University. 2000. // T.R. Prime Ministry. State Planning Organization Undersecretariat.
- The economic development of Iraq.** Report of a mission organized by the International Bank for Reconstruction and Development at the request of the Government of Iraq. – Baltimore, 1952.
- Edmonds C.J.** Kurds, Turks and Arabs. Politics, Travel and Research in North-Eastern Iraq. 1919–1925. L.: Oxford University Press, 1957.
- Foreign Policy of Turkey at the United Nations between the years 1966–1972.** Public interventions, selected documents, official communications. Volume one. Political and Legal Questions. Compiled and edited by Yuksel Soilemez. – Ankara, 1973.

Edmund Ghareeb. The Kurdish question in Iraq. – Syracuse, 1981.

Abdul Rahman Ghassemlou. Kurdistan and Kurds. – Prague, 1965.

Golbert C. Held with the assistance of Mildred McDonald Held, Cartography by John V. Cotter. Middle East Patterns: Places, Peoples, and Politics. – Boulder (Colo), 1989.

Foreign Policy of Turkey at the United Nations between the years 1966–1972. Public interventions, selected documents, official communications. Volume one. Political and Legal Questions. Compiled and edited by Yuksel Soilemez. – Ankara, 1973.

Kashani-Sabet F. Frontier fictions. Shaping the Iranian nation, 1804–1946. – Princeton, Princeton University Press, 1999.

Michael Gunter. The Kurds of Iraq, Tragedy and Hope. – N.Y., St. Martin's Press, 1992.

Hussein Solomon and Anthony Turton, eds., Water Wars: Enduring Myth or Impending Reality. – Bonn: The African Centre for the Constructive Resolution of Disputes, 2000.

Iraqi Kurdistan: Business and investment, 2004. Special Supplement for the Iraqi Kurdistan Trade Forum. London, 25 May 2004.

Majeed R. Jafar. Under-underdevelopment. A regional case study of the Kurdish area in Turkey. – Helsinki, 1976.

Khadduri M., Ghareeb E. War in the Gulf, 1990–1991. The Iraq – Kuwait conflict and its implications. – N. Y., 1997.

Majid Khadduri. Socialist Iraq. A study in Iraqi politics since 1968. – Washington D. C.: The Middle East Institute, 1978.

Lord Salter. The development of Iraq. A plan of action. Assisted by S. W. Payton. / Iraq development Board. – L., 1955.

The Middle East and North Africa. 1969–1970. Sixteen edition. – L., Europa Publications Limited, 1969.

The Middle East and North Africa. 1999. Forty-fifth edition. – L., 1998.

The Middle East in 1990's: Hearing before the Subcommittee on Europe and Middle East of the Committee on Foreign Affairs. – House representatives, 101 st Congr., 2d sess., Apr. 4. – Wash., 1991.

Middle East Patterns: Places, Peoples, and Politics. – Boulder (Colo), 1989.

Nachmani A. Turkey and the Middle East. – Ramat Gan: Bar-Ilan. Univ., 1999. (Security and Policy studies / Begin-Sadat center for strategic studies. Bar-Ilan univ.; № 42).

Ottoman past and today's Turkey. Edited by Kemal Karpat. – Leiden etc; Brill, 2000.

Nicole and Hugh Pope. Turkey unveiled. A history of Modern Turkey. – N. Y., The Overlook Press, 1998.

Reordering the World. Geopolitical Perspectives in the Twenty-first century. Second edition. Edited by George J. Demko, William B. Wood. Boulder Colo), 1999.

Saddam Hussein on current events in Iraq. Translated by Khakid Kishtainy. – L.: Longman Group Ltd, 1977.

Statistical Abstract, 1986, Thirty Ninth Year. Juny 1986. No 471. / Syrian Arab Republic. Office of the Prime Minister, Central Bureau of Statistics.

Strategic Survey. 1991–1992. – International Institute for Strategic Studies. – L.: Brassey's, 1992.

Nuri Talabani. Iraq's policy of ethnic cleansing: onslaught to change national/demographic characteristics of the Kirkuk Region. Prefaced by Lord Eric Avebury. // www.fortunecity.com/business/laur/791/nouri_kirkuk.htm.

Turkey. Almanac. /A Turkish Daily News Publications. Editor: Ilnur Cevik. – Ankara, 1980.

Turkey. / Translated and Edited in English by: Teoman Fehim./ Published by the General Directorate of Press and Information of the Prime Ministry of the Republic of Turkey. – Ankara, 1988.

The Turkish economy. / TUSIAD. – Istanbul, 1980.

Humphrey Trevelyan. The Middle East in Revolution. – L.: Macmillan and Co Ltd, 1971.

Who's Who in the Arab World. Third edition. 1971–1972. – Beirut: Publitee Publications.

Пресса

На русском языке.

«Азия и Африка сегодня»

«Ведомости»

«Восток»

«Время МН»

- «Время новостей»
- «Глобус»
- «Дипломатический вестник»
- «Дружба»
- «Заря Востока»
- «Известия»
- «Коммерсантъ»
- «Компас»
- «Край родной» (г. Одинцово)
- «Курдистан рапорт»
- «Международная жизнь»
- «Мировая экономика и международные отношения»
- (МЭиМО)
 - «Мировая энергетическая политика»
 - «Независимая газета»
 - «Нефть России»
 - «Новые Известия»
 - «Новый Курдистан»
 - «Пульс планеты»
 - «Республика Армения» (г. Ереван)
 - «Свободная Грузия» (г. Тбилиси)
 - «Советское востоковедение»
 - «Специальный бюллетень Института востоковедения
- АН СССР»
 - «Труд»
 - «Эксперт»
 - «Элементы»

На английском языке.

- Arab News (Saudi Arabia)
- Arab Times (Kuwait)
- “AZG” Armenian Daily
- Bulletin de liaison et d'information. Institut Kurde de Paris
- (на нескольких европейских языках)
 - Christian Science Monitor
 - Daily Star (Beirut)
 - Dallas Morning News
 - ETTELA'AT (International Edition)
 - Guardian
 - Financial Times
 - Foreign Affairs

The Independent
International Herald Tribune
Internationale Politik
Iran Daily
Iran Report
Jordan Times (Amman)
Kurdistan News
Kurdistan Report (London)
Los-Angeles Times
The Middle East
The Middle East Journal
Le Monde
Le Monde Diplomatique
The New York Times
Philadelphia Inquirer
The Salon
Stars and Stripes
The Sunday Times
Survival
Tehran Times (Tehran)
The Times
The Toronto Star
Turkish Daily News (TDN)
Turkish Probe
The Toronto Star
The Wall Street Journal
Washington Post
The Washington Times.

На французском языке.
Journal de Geneve.
Le Monde.

На немецком языке.
Neue Zuercher Zeitung

На турецком языке
Cumhuriyet
Hurriyet
Milliyet
Ozgur Politika

Sabah
Star
Turkiye

На курдском языке

Agirî (латинский шрифт, издает Демократическая партия Иранского Курдистана)

Peşwama Kurd (Вонн, латинский и арабский шрифт, издает Демократическая партия Турецкого Курдистана)

Welat (Стамбул, латинский шрифт)

«Браяти» (Эрбиль, арабский шрифт, издает ДПК)

«Курдистане нуэ» (Сулеймания, арабский шрифт, издает ПСК)

Информационные агентства

ИТАР-ТАСС

РИА «Новости»

AFP (Агентство Франс Пресс)

AP (Associated Press)

Anadolu Agency

Gulan

IRNA

Reuters

UPI

Интернет-издания

www.arabicnews.com (на англ. яз.)

Iraqi Kurdistan Dispatch (на англ. яз.)

Iraq Press (на англ. яз.)

www.kurdinfo.com

KurdishMedia.com (на англ. яз.)

Kurdish Observer (на англ. яз.)

Kurdistan Newslines (на англ. яз.)

Kurdistan Observer (на англ. яз.)

RFE/RL Iraq Report (www.rferl.org/iraq-report.html)

Rojev.(www.rojev.com) (на курд. яз.)

www.kerkuk-kurdistan.com (на курд. и англ. яз.)

www.peyamner.com (на курд. и англ. яз.)

www.iran.ru (на рус. яз.)

IranMania.com (на англ.яз)

www.hawlati.com (англ. яз.)

www.amude.com (на курд. яз.)
www.eurasianet.org (на рус. яз.)
www.regnum.ru (на рус. яз.)
www.politcom.ru (на рус. яз.)
www.iimes.ru (сайт Института Ближнего Востока, ранее –
Институт изучения Израиля и Ближнего Востока).
KBC Newsletter (издание Бизнес-центра Киркука)
www.kirkuk-business-center.org.

Интернет-сайты правительственных органов.
www.mfa.gov.tr (МИД Турции)
www.igeme.org.tr (Управление внешней торговли при
казначействе Турции)
www.gar.gov.tr (Администрация ПЮВА, Турция)
www.malatya.gov.tr (Администрация провинции Малатья,
Турция)
www.krg.org (ПерПК)
www.botas.gov.tr (компания Боташ)
www.kdp.pp.se (ДПК)

Радиостанции:
Курдское радио Тегерана (Radioya Kurdi ya Tehrane) (на
курд. яз.)
«Голос России»
BBC

Архивные материалы

Былова А. Пути сообщения Ирана. 1935. НИИНКП. // РГАСПИ, ф. 532, оп. 4, д. 353.

Ганс Деваль. Связь Персии с мировой экономикой. – Гамбург, 1933. Сокращенный перевод. // РГАСПИ, ф. 532, оп. 4, д. 354.

Конъюнктурный обзор Торгпредства СССР в Персии за II полугодие 1932 г. 1933. // РГАСПИ, ф. 532, оп. 4, д. 355.

Майзель С. Структура внешней торговли Ирана в свете хозяйственных ресурсов и потребностей (стенограмма доклада на техникуме при Торгпредстве 23.01.1935 г.). // РГАСПИ, ф. 352, оп. 4, д. 356.

Основная экономико-политическая сводка № 1 по Турции, направленная В.И. Ленину Отделом Ближнего и Среднего Востока ИККИ. 10 мая 1922 г. // Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Фонд 5. Опись 3. Дело 630.

Шерешевский. Материалы по дорожному строительству Ирана. Декабрь 1936. Н. И. И. Н. К. П. (Научно-исследовательский институт по изучению национальных и колониальных проблем). // РГАСПИ, фонд 532, опись 4, дело 352.