

# Великий Шелковый путь и развитие экспортно-транспортного потенциала регионов

## Погодин Сергей Николаевич

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого  
Заведующий кафедрой «Международные отношения»  
Доктор исторических наук, профессор  
pogodin56@mail.ru

## Чжоу Цзюнь

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого  
Аспирант кафедры «Международные отношения»  
kmo@imop.spbstu.ru

### РЕФЕРАТ

В статье рассмотрены вопросы развития Великого Шелкового пути в начале XXI в. Анализируются условия для развития экспортно-транспортного потенциала регионов. Сделан вывод о том, что Великий Шелковый путь стал связующим звеном между Востоком и Западом. Он играет большую роль в развитии регионов. Китайский проект Экономического Шелкового пути, предложенный в 2013 г., претендует на статус современного Евроазиатского континентального экономического моста.

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Китай, Россия, Великий Шелковый путь, интеграция, регион, экономическое сотрудничество, экспортно-транспортный потенциал, Восток, Запад

Pogodin S. N., Zhou Jun

## The Great Silk Road and the Development of Export and Transport Potential of Regions

### Pogodin Sergey Nikolaevich

St. Petersburg Polytechnic University Peter the Great (Russian Federation)  
Head of Department "International relations"  
Doctor of historical Sciences, Professor  
pogodin56@mail.ru

### Zhou Jun

St. Petersburg Polytechnic University Peter the Great (Russian Federation)  
Postgraduate student, chair "International relations"  
kmo@imop.spbstu.ru

### ABSTRACT

The article discusses the development of the silk road at the beginning of the XXI century. The conditions for the development of export and transport potential of regions. It is concluded that the silk road became a bridge between East and West. It plays an important role in the development of the regions. Chinese project Economic silk road, proposed in 2013, claims to be the modern Eurasian continental economic bridge.

### KEYWORDS

China, Russia, silk road, integration, region, economic cooperation, export and transport potential East, West

В рамках всемирной декады ООН по культурному развитию, в 1987 г. ЮНЕСКО приняла международную программу «Шелковый путь — путь диалога». Целью этой программы стало широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизации народов Центральной Азии. Однако проект предусматривал и установление более тесных культурных и экономических контактов между Востоком и Западом, улучшение взаимоотношений между народами. Итоговая конференция программы «Великий Шелковый путь» прошла в Париже в 1997 г. Тогда же состоялась выставка, показавшая культурные достижения азиатских народов разных столетий.

Были проведены многочисленные научные конференции и семинары, осуществлены международные экспедиции по Великому Шелковому пути, созданы кинофильмы, опубликованы книги, брошюры и статьи, отреставрированы археологические и архитектурные памятники [7, с. 2].

В Индии, Китае, Узбекистане, Шри Ланке, Японии были созданы специальные научные институты по изучению Великого Шелкового пути. Среди них Институт Хироямы в Камакуре (Япония), издающий ежегодник «Археология и Искусство Великого Шелкового пути» (вышло 4 выпуска), Международный Институт Центральноазиатских исследований (МИЦАИ) в Самарканде (Узбекистан), созданный по решению ООН и ЮНЕСКО и при поддержке Президента Республики Узбекистан И. А. Каримова. Целью проектов института является изучение городов и маршрутов Великого Шелкового пути.

Вопросы сухопутных транспортных связей между Азией и Европой активно стали обсуждаться с начала 2000-х годов. В последние годы активизировалось изучение евро-азиатских транспортных путей, в том числе возрождение Великого Шелкового пути. Эта активизация связана с инициативами Организации Объединенных Наций, Всемирной организации автомобильного транспорта, отраслевых ассоциаций перевозчиков азиатских и европейских стран.

Вопросу развития евро-азиатских транспортных связей особое внимание уделяют организации Европейского сообщества. Еще в 90-х годах XX в. в рамках Программы технического содействия государствам-участникам СНГ (ТАСИС), была инициирована Программа «Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА). Транспортный коридор должен пройти через территорию КНР, Киргизии, Казахстана, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, Ирана, Турции и Грузии. 3 мая 1993 г. на конференции министров торговли и транспорта в Брюсселе была подписана декларация о формировании ТРАСЕКА. Главной целью ТРАСЕКА является поддержка экономического развития в регионах Черного моря, Кавказа и Центральной Азии. Проект предусматривает совершенствование международной транспортной системы и развитие международных грузовых и пассажирских перевозок.

Деятельность международной организации «Развитие евро-азиатских транспортных связей» строится по нескольким ключевым направлениям. Первое связано с реализацией проекта по развитию евро-азиатских транспортных связей. Он включает совместный проект Европейской экономической комиссии ООН и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭК ООН — ЭСКАТО ООН). Целью проекта является наращивание институциональных возможностей развития евро-азиатских наземных и наземно-морских транспортных связей.

Реализация проекта позволит всем европейским и азиатским странам, особенно тем государствам, которые не имеют выхода к морю, получить выгоды от создания объединенной евро-азиатской транспортной системы. Финансирование проекта осуществляется со Счета развития ООН (UNDA) [7, с. 4–6]. В проекте принимают участие 19 государств: Азербайджан, Армения, Афганистан, Республика Беларусь, Болгария, Греция, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Молдова, Российская Федерация, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина.

Международная организация Всемирная организация автомобильного транспорта (IRU) также принимает активное участие в возрождении Великого Шелкового пути. Ее проект «Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива» (NELTI) посвящен проблемам совершенствования евро-азиатских транспортных связей. Проект стартовал в сентябре 2008 г. в Ташкенте (Узбекистан), в его рамках осуществлялись коммерческие перевозки и проводился мониторинг маршрутов [2, с. 116–117].

«Новая Евро-азиатская автотранспортная инициатива» повторяет маршрут Великого Шелкового пути и включает следующие направления:

- первый маршрут — «северный», начинается в Узбекистане, проходит через Казахстан, Россию, Республику Беларусь и ведет в страны Европейского союза;
- второй маршрут — «центральный», берет начало в Центральном Китае, протяженность около 5,1 тыс. км;
- третий маршрут — «южный», начинается в Кыргызстане, проходит через Узбекистан, Туркменистан, Иран и заканчивается в Турции.

Международно-транспортный коридор (МТК) «Север — Юг» начинается в индийском порту Бомбей. По морскому пути он ведет к Бендер-Аббасу на юге Ирана, далее следуют порты Энзели и Амирабад на побережье Каспия. Из этих портов грузы доставляются в российский порт Астрахань. Затем их отправляют в страны Европы по автомобильным или железнодорожным путям. После заключения договора между Ираном и Таджикистаном возникло второе ответвление международного транспортного коридора «Север — Юг». Оно связывает иранскую провинцию Хорасан с Туркменистаном и Таджикистаном и дальше идет в Китай.

МТК «Север — Юг» считается наиболее коротким, дешевым и удобным маршрутом для перевозки грузов между Азией и Европой. Эта трансконтинентальная железная дорога призвана соединить страны Европы со странами Дальнего Востока. В мае 1997 г. было завершено строительство

участка Мешхед — Серахс, Серахс — Мешхед и страны Центральной Азии получили выход к Персидскому заливу, а страны Европы — в Центральную Азию. На очереди строительство участка железной дороги между Узбекистаном и Китаем [12, с. 64.]. После окончания строительства дороги произойдет полное возрождение Великого Шелкового пути в его «железнодорожном» варианте, от Атлантического океана до Тихого.

Великий Шелковый путь служил сближению народов, обмену знаниями, взаимному обогащению культур. Тяга к общению, к разумной выгоде и более высокому благосостоянию постоянно брала верх над политической и религиозной конфронтацией. При создании модели будущих взаимоотношений народов и сотрудничества необходимо использовать пример Великого Шелкового пути. Это пример широкого культурного взаимодействия и обмена между народами Востока и Запада. Он доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

Функционирование трансконтинентальных магистралей, которые совпадают с направлением Великого Шелкового пути, создают возможности для осуществления внешнеэкономических связей Узбекистана и стран Центральной Азии со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Возрождение Великого Шелкового пути будет способствовать изменению экономики стран Центральной Азии [11, с. 5].

Восстановив свою часть Шелкового пути, Китай не остановится на достигнутом. С 2010 г. началось крупномасштабное китайское инвестирование в автомобильное строительство и другие инфраструктурные и транспортные проекты на территории стран Центральной Азии [14, с. 24].

«Китай все заметнее воспринимает себя в новом геополитическом статусе, исходя из того, что уже не потенциально, а реально является второй после США экономикой, способной двигаться по инновационной траектории» [3]. Действия Китая на внешнеполитической арене становятся более настойчивыми и активными. Самым прямым доказательством этому является провозглашение концепции «Один пояс, один путь».

Новый Шелковый путь — это глобальный экономический, стратегический и культурный проект, направленный на укрепление международных связей и торговых потоков, призванный возродить древнюю систему Великого Шелкового пути. Проект «Новый Шелковый путь», или «Один пояс, один путь» состоит из двух частей: строительства наземного экономического пояса Шелкового пути и прокладки морского Шелкового пути [13, с. 32].

7 сентября 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин в рамках визита в Казахстан изложил идею создания экономической зоны «Шелкового пути». Суть этого проекта состоит в постройке на территории Евразии новой модели сотрудничества и формирование нового экономического коридора из Западного Китая в Европу общими усилиями «путем наращивания политических контактов, строительства единой дорожной сети, торговых связей, валютных потоков и народных контактов» [5].

Новое видение Шелкового пути было определено Председателем КНР Си Цзиньпином следующими словами: «Древний Шелковый путь берет начало в Китайской провинции Шеньси, моей родной провинции. Как приятно вспомнить об этих исторических связях. Находясь здесь, я как будто слышу звон торговых караванов в горах и вижу дым над обширной пустыней» [5]. По словам Председателя КНР, уроки Шелкового пути для сегодняшнего дня «состоят в необходимости следовать духу солидарности и взаимного доверия, равноправия и обоюдной выгоды, инклюзивности и заимствования идей друг у друга, а также сотрудничества во имя общего процветания» [5]. Было сразу оговорено, что Китайская Народная Республика не стремится к региональному господству, не стремится установить сферу влияния и не вмешивается во внутреннюю политику других государств [8]. Во время выступления были изложены четыре главные части, составляющие концепцию:

- первая: совершенствование политического согласования, что гарантирует увеличение сотрудничества между странами Центральной Азии и Китаем. Предусматривает совместную разработку стратегии и тактики региональной экономической интеграции в политических и правовых аспектах;
- вторая: строительство единой дорожной сети, соединяющей Восточную, Западную и Южную Азию. В дальнейшей перспективе, строительство транспортной магистрали от Тихого океана до Балтийского моря при активном сотрудничестве с Шанхайской организацией сотрудничества;
- третья: увеличение торговых отношений методом «ликвидации торговых барьеров, снижения издержек торговли и инвестиций, повышения скорости и качества экономических операций в регионе» [4];
- четвертая: увеличение валютных потоков путем расширения географии и расчета в национальных валютах. Усиление народных связей с целью получения народной поддержки, ак-

тивизации дружественных контактов народов стран-партнеров, иными словами, создание прочной социальной и общественной базы для регионального сотрудничества.

Идеологическая составляющая Экономического пояса Шелкового пути строится на следующих принципах:

- осуществления коллективного, гармоничного и научного развития;
- стимулирования социально-экономического развития без дополнительных политических предпосылок;
- совместного пользования полученными в рамках интеграционного проекта выгодами;
- стремления к устойчивому развитию без «нулевой игры» [6, с. 57].

По словам экспертов, «это первая настоящая внешнеполитическая концепция в период перехода Китая от большого государства к сильному» [5]. Уникальность подхода Пекина заключается в долгосрочном планировании и полном исключении вопросов политического характера [1].

Что касается причин выдвижения концепции Экономический пояс Шелкового пути, то, по мнению авторов, это, прежде всего, вопросы обеспечения энергетической безопасности. В связи с постоянным увеличением энергетической зависимости, Китай вынужден диверсифицировать источники поступления энергоресурсов из России, Ближнего Востока и Африки. Проект имеет большой внутренний потенциал, предусматривающий развитие западных регионов Китая, стабильность в отношении с западными соседями, региональные (приграничная торговля и инфраструктура) и глобальные (создание путей снабжения) выгоды.

Экономический пояс Шелковый путь — составляющая плана «Один пояс, один путь», а это уже огромный по своему масштабу проект, который свяжет между собой три континента. Экономическое видение проекта — это создание зоны экономического сотрудничества от западной части Тихого океана до Балтийского моря. На всем протяжении маршрута планируется создание инфраструктуры, в том числе строительство железных дорог и портов.

По заявлению китайского информационного агентства Синьхуа, цели этого проекта выходят далеко за рамки создания быстрого и эффективного транспортного коридора. Китай активно предлагает свою техническую помощь странам в ключевых отраслях промышленности, развивает культурные и политические связи с каждым государством, расположенным вдоль Великого Шелкового пути. «Мудрость Китая по строительству открытой мировой экономики и открытых международных отношений привлекает все больше каждый день» [10].

Создание быстрого внутреннего пути до европейского континента поставит Китай в непосредственный контакт со странами, которые уже давно находятся в зоне российского влияния. Строительство Великого Шелкового пути в обход территории России осуществляется с расчетом в будущем «избежать предоставления России многих рычагов воздействия на торговую и энергетическую политику по отношению к своим основным экономическим партнерам» [9].

Подводя итог, следует отметить, что с давних времен Центральная Азия рассматривалась Китаем как важнейшее звено торговых путей между Западом и Востоком. В современных условиях регион не потерял своего стратегического значения, хотя и долгое время был на обочине глобальных торговых связей. Китайский проект Экономического Шелкового пути, предложенный в 2013 г. китайским руководством, претендует на статус современного Евроазиатского континентального экономического моста. Его геополитический, ресурсный и торгово-экономический потенциал привлекает внимание многих стран мира и деловых кругов, а жесткая конкуренция за право доступа к природным богатствам региона способствует повышению глобального стратегического значения.

Если говорить о стратегическом значении Центральной Азии для Китая, то оно главным образом проявляется в экономической области [11, с. 5]. В последние годы развитию сотрудничества в этой сфере Пекин придает все большее значение:

- во-первых, Китай считает, что новый Евроазиатский континентальный мост — важный сухопутный коридор и наилучший канал для товарообмена со странами СНГ и Европы;
- во-вторых, этот мост находится на месте древнего Шелкового пути и играет важную роль в его возрождении;
- в-третьих, Центральная Азия является как бы узловой станцией Евроазиатского моста на пути Китая к Европе.

## Литература

1. Барбашин А. Новый Шелковый путь // World Economic Journal. 2014. Январь [Электронный ресурс]. URL: [http://world-economic.com/ru/articles\\_wej-382.html](http://world-economic.com/ru/articles_wej-382.html) (дата обращения: 20.08.2016).

2. *Баильдинов Е., Кенжегузин М.* Развитие экспортно-транзитного потенциала — необходимое условие экономического роста в Казахстане // *Транзитная экономика*. 1998. № 3. С. 114–119.
3. *Воробьев В.* Новый Шелковый курс // *Россия в глобальной политике*. 2014. № 3 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-sheikovyi-kurs-16776> (дата обращения: 20.08.2016).
4. *Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев-университете (полный текст)*. 16 сентября 2013 // *Посольство КНР в республике Казахстан* [Электронный ресурс]. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (дата обращения: 20.08.2016).
5. *Денисов И.* Путешествие на запад // *Россия в глобальной политике*. 2015. № 1 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315> (дата обращения: 20.08.2016).
6. *Ли Син.* Россия и Китай в евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество? *Russia and China in Eurasian integration: cooperation or competition?* / Ли Син, М. В. Братерский, Д. А. Савкин. Российский совет по международным делам РСМД. СПб.; М.: Нестор-История, 2015.
7. *Примбетов С.* Возрождение древнего Шелкового пути // *Азия — экономика и жизнь*. 1996. № 47. С. 2–10.
8. *Экономический пояс Шелкового пути — какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии?* // «Жэньминь жибао» онлайн. 2013. Октябрь [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html> (дата обращения: 20.08.2016).
9. *Brugier C.* China's way: the new Silk Road // *European Union Institute for Security Studies*. 2014. May [Электронный ресурс]. URL: [http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief\\_14\\_New\\_Silk\\_Road.pdf](http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_14_New_Silk_Road.pdf) (дата обращения: 20.08.2016).
10. *Tharoor I.* China may build an undersea train to America // *The Washington Post*. 2014. May [Электронный ресурс]. URL: <http://www.washingtonpost.com/blogs/worldviews/wp/2014/05/09/china-may-build-an-undersea-train-to-america/> (дата обращения: 20.08.2016).
11. *Дэн С.* Строительство «Экономического пояса Шелкового пути» и энергетическое сотрудничество между Китаем и странами Центральной Азии // *Карамайский журнал*. 2015. № 6. С. 3–10 (邓秀杰.“丝绸之路经济带建设与中国-中亚能源合作.”《克拉玛依学刊》2015年第6期3-10.共8页).
12. *Оуян С.* Транспортная интеграция в Центральной Азии и координация политики «Экономического пояса Шелкового пути» // *Российские, восточноевропейские и среднеазиатские исследования*. 2016. № 2. С. 63–74. (欧阳向英.中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调.《俄罗斯东欧中亚研究》2016年第2期63-74.共12页.)
13. *Шень С., Сяо Ц.* Новое состояние мирового регионального экономического сотрудничества и стратегия о сотрудничестве в инициативе «Одного пояса и одного пути» // *Макроэкономика*. 2014. № 11. С. 30–38. (申现杰,肖金成.国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略.《宏观经济研究》2014年第11期30-38.共9页.)
14. *Юань Ш., Ван В.* «Экономический пояс Шелкового пути» и китайские политики в отношении Центральной Азии // *Мировая экономика и политика*. 2015. № 5. С. 21–41. (袁胜育,汪伟民.丝绸之路经济带与中国的中亚政策.《世界经济与政治》.2015年第5期21-41.共21页.)