

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Великий Шёлковый путь как торговая магистраль возник в III в. до н.э. и просуществовал до XVI века. Он представлял собой систему караванных дорог, ведущих из Китая в страны Ближнего Востока и Европы. Значительная часть этого пути пролегла по территории Средней Азии и Казахстана, или, согласно нынешней терминологии, Центральной Азии.

Маршрут Великого Шёлкового пути менялся на протяжении столетий: возникали его новые ответвления, другие же, напротив, – отмирали, а города и торговые пункты на них приходили в упадок. Наибольшего расцвета Великий Шёлковый путь достиг в VIII-XII веках.

Рассматривая Центральную Азию как географическое пространство, можно видеть, что этот регион Евразии представляет собой важное пересечение маршрутов миграций различных народов. Здесь связываются потоки не только природных, но и человеческих ресурсов. Страны, входящие в этот узел, помимо собственно центральноазиатских государств, занимают значительную часть земного шара. Это, с одной стороны, страны-члены Евросоюза, Африка и Япония, с другой – Россия, Китай и Иран. Согласно определению ЮНЕСКО, в эту зону включены также Афганистан и Пакистан. Учитывая уникальную в истории цивилизации роль Великого Шелкового пути, ЮНЕСКО приняла в 1987 г. программу «Шёлковый путь» [1].

Центральная Азия никогда не только не была оторвана от основных очагов мировой культуры близлежащих стран (Шумер, Ассирия, Иран, Индия), но и имела контакты с Закавказьем, Средиземноморьем, Поволжьем, с кочевыми племенами, обитавшими на юге современных России и Казахстана. Но в начале третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества или восстанавливать на новом витке развития забытые. Комплексное изучение Великого Шёлкового пути как пути диалога стран и культур вполне отвечает этой задаче.

Китай проводит политику диверсификации транспортных коридоров. Сейчас есть три пути из Китая в Европу:

1. Транссибирская железная дорога – 13000 км – от границы с Россией до Роттердама;
2. Маршрут Шанхай – Роттердам – 15000 км.

3. Морской путь из порта Ляньюньчан до Роттердама – 10900 км;

Китай работает и над новым маршрутом – скоростным шоссе Азия-Европа и несколькими проектами по «программе континентальных мостов». Они свяжут Китай с Евразией, Восточной Европой и Средиземноморьем. Можно рассматривать эти начинания как попытку возродить исторический Шёлковый путь в новом издании. Косвенно в развитии «Нового Шёлкового пути» заинтересована и Индия. Хотя на этот интерес накладываются ее сложные взаимоотношения с Китаем и исламскими государствами. Наряду с Россией и Китаем к наиболее активным игрокам на этом пространстве относится и Казахстан. Именно эти три страны предпринимают конкретные шаги по реализации проектов, прямо или косвенно связанных с развитием «Нового Шёлкового пути» [2]. В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин, будучи с визитом в Казахстане, заявил о стратегической концепции создания «экономического пояса Шёлкового пути». Речь идет о новом направлении экономического развития регионов, расположенных по историческому маршруту Великого Шёлкового пути. Новый маршрут будет пролегать через континент Евразии, пересекая многие страны; его длина составит 7000 км. Он затронет 3 млрд. человек, а также соединит азиатский, тихоокеанский и западноевропейский экономические круги. Главной целью «экономического пояса Шёлкового пути», как утверждают в Пекине, является создание новой модели регионального сотрудничества. Традиционная модель регионального сотрудничества в первую очередь учитывает создание взаимовыгодных торговых и инвестиционных соглашений и установление единой таможенной политики, а затем создание межгосударственных институтов. Проект «Экономический пояс Шёлкового пути» отличается от этой модели. Его главная цель – сотрудничество в сфере торговли, транспорта и инвестиций. Стратегическая концепция «Экономического пояса Шёлкового пути» состоит из пяти пунктов: политические связи, соединение дорог, свободная торговля, денежное обращение и общие стремления народов [3]. Под политическими связями подразумевается обмен стратегиями и методами экономического развития между странами, стремление к единству при сохранении имеющихся различий, а также совместное планирование регионального сотрудничества. Иными словами, речь идет об экономическом взаимодействии на основе политических и правовых уровней. Соединение до-

рог подразумевает улучшение трансграничной инфраструктуры, строительство транспортной магистрали между Китаем и Европой, улучшение условий для экономического развития и передвижения людей.

Свободная торговля предполагает создание выгодных условий для инвестиций, снятие барьеров для торговли, уменьшение расходов и улучшение темпа и качества регионального экономического обращения.

Денежное обращение даст возможность вести расчет разными валютами, что уменьшит расходы, позволит противостоять финансовым рискам и повысит международную конкурентоспособность в регионе.

Общие стремления народов позволят улучшить дружеские связи, углубить взаимопонимание и положат начало региональному сотрудничеству на социальном уровне.

В рамках китайского «Экономического пояса Шёлкового пути», как полагают китайцы, можно создать евразийскую экономическую зону, которая будет включать Китай, Центральную Азию и Европу. Здесь найдется место и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Евразийскому экономическому сообществу (ЕврАзЭС), да и американский «Новый Шёлковый путь» не исключается.

Еще одно преимущество – значительные финансовые ресурсы. В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин провел отдельные переговоры с главами четырех государств Центральной Азии, подняв отношения с ними фактически на уровень стратегического партнерства. Так, Узбекистан и Китай подписали соглашение о сотрудничестве на сумму 13 млрд. долларов. Китай может помочь странам Центральной Азии в строительстве транспортных магистралей до Европы. По мнению «Женьмиинь жибао», «Россия также рада принять в этом участие» [4].

Собственно идея Шёлкового пути уже начала реализовываться, причем этому содействуют как европейские партнеры, так и российские: 30 сентября 2013 г. принадлежащая ОАО «РЖД» компания Far East Land Bridge заявила о запуске магистрального пути Суджоу – Варшава (КНР – Монголия – Россия – Белоруссия – Польша), по которому 6 ноября 2013 г. прошел первый состав. Еще одна линия в рамках Шёлкового пути была запущена в августе 2013 года. Она проходит из Китая (Ченджу) до Германии (Гамбург) через Казахстан, Россию, Белоруссию и Польшу. Несмотря на прохождение через территорию нескольких стран, общее время доставки грузов

из Китая в Германию занимает от 16 до 23 дней, что делает Шёлковый путь более удобным, чем Транссиб, где регулярно возникают проблемы с движением (по данным РЖД, скорость движения товарных поездов составляла в 2012 г. в среднем 9,1 км в час).

Надо полагать, что не случайно председатель КНР впервые представил миру «Экономический пояс Шёлкового пути» в сентябре 2013 г. именно в Казахстане. Ведь еще несколько лет тому назад здесь стала активно обсуждаться возможность превращения Казахстана в один из важнейших международных транспортных и транзитных узлов на пути из Китая в страны Западной Европы.

Геополитическая роль Казахстана как транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется его расположением в центре евразийского пространства. Расположенный на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает большим транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой [5].

Идея создания нескольких транспортных коридоров между Россией и Казахстаном обсуждалась как в двустороннем формате, так и на различных международных конференциях. В результате проект прокладки транспортных магистралей между Западным Китаем и Западной Европой был включен в списки объектов, к работе над которыми подключалась Экономическая комиссия ООН по странам Азии и Тихого океана. По оценкам ведущих экспертов в области транспорта, именно центральноазиатский регион будет в ближайшие 20-25 лет важнейшим транспортным участком, обеспечивающим связи Западного Китая и Западной Европы. При этом наиболее выгодным с точки зрения финансовых затрат и финансовой отдачи от осуществления проекта считается направление из Западного Китая по территории Казахстана на Алма-Ату и Шымкент, далее через территории России, Белоруссии и Польши на Германию и Францию. Этот маршрут сможет обеспечить сокращение сроков доставки товаров между Западной Европой и Китаем примерно в 3,5 раза [6].

22 сентября 2008 г. подписан Меморандум между Минтрансом России и Министерством транспорта и коммуникаций Казахстана о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алма-Ата – граница КНР. 16 апреля 2009 г. подписан Меморандум между транспортными министерствами Казахстана и Китая о создании автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай [7].

Экономические выгоды от реализации проекта получают все страны-участницы.

Для Казахстана: привлечение инвестиций, создание новых логистических центров и реализация своего логистического потенциала. С запуском проекта на полную мощность ожидается существенный рост объема грузоперевозок – в 2,5 раза, следовательно, заметно возрастут доходы от транзита, повысится занятость населения.

Для России: снижение издержек на перевозки из Санкт-Петербурга, куда прибывает большинство товаров из Европы, направляемых далее в страны АТР. Это также источник поступлений от транзитных услуг.

Для Китая: дополнительный путь доставки своих товаров в Европу, снижение себестоимости перевозки и, следовательно, повышение конкурентоспособности китайских товаров на европейских рынках.

Определенную выгоду от этого маршрута получит и Узбекистан: повышение степени участия в международной торговле. Ташкент получает возможность стать крупным логистическим центром в Центральной Азии и обслуживать районы с населением около 45 млн. человек. Узбекистан может стать перевалочным пунктом для грузопотоков из Туркмении, Афганистана, Ирана и получать доходы от транзита.

Итак, реализация данного проекта станет прорывом для всего центральноазиатского региона, способствуя вовлечению большего числа стран в торговые связи, положительно влияя на развитие транспортной инфраструктуры региона и в целом – ускорению темпов развития экономик центральноазиатских государств [8].

Литература

- 1 Якунин В.И. Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция). Доклад на заседании Президиума РАН 11 марта 2014 г. – М.: ИСПИ РАН, 2014.
- 2 Савин Л. Новый шёлковый путь и евразийская интеграция. Интернет-портал «Око-планеты», 02.04.2013.

- 3 Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете в Астане 16 сентября 2013 года. Посольство КНР в Республике Казахстан.
- 4 Новый Шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета, Шанхай. РСМД, 20.12.2013.
URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883
- 5 Дергачев В. Будет ли Евразийский союз частью китайского суперпроекта?
URL: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html
- 6 Нұрланова Н.К., Қалиева А.Б. Қазақстандағы транзиттік потенциалды дамытудың жана мүмкіндігі // ҚазҰУ Хабаршысы. Халықаралық қатынастар және халықаралық құқық сериясы .№2(70).2015.-С.206-211
- 7 Западная Европа – Западный Китай. Международный транзитный коридор.
URL: <http://europe-china.kz>
- 8 Овчаренко Н., Титюхин Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана. URL: <http://loginfo.ru/issue/110/953>

References

- 1 Jakunin V.I.. Integral'nyj proekt solidarnogo razvitija na Evro-Aziatskom kontinente (nauchno-praktičeskaja koncepcija). Doklad na zasedanii Prezidiuma RAN 11 marta 2014 g. – М.: ISPI RAN, 2014.
- 2 Savin. L. Novyj shjolkovyj put' i evrazijskaja integracija. Internet-portal «Oko-planety», 02.04.2013.
- 3 Vystuplenie Predsedatelja KNR Si Czin'pinja v Nazarbaev Universitete v Astane 16 sentjabrja 2013 goda. Posol'stvo KNR v Respublike Kazahstan.
- 4 Novyj Shjolkovyj put': strategicheskie interesy Rossii i Kitaja. Interv'ju s direktorom Centra po izucheniju Rossii i Central'noj Azii Fudan'skogo universiteta, Shanhaj. RSMD, 20.12.2013.
URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883
- 5 Dergachev V. Budet li Evrazijskij sojuz chast'ju kitajskogo superprojekta?
URL: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html
- 6 Nyrlanova N.K., Kalieva A.B. Kazakstandary tranzittik potencialdy damytudyn zhana mymkindigi // KazUU Habarshysy. Halykaralyk katynastar zhane halykaralyk kutyk serijasy .№2(70).2015.-S.206-211
- 7 Zapadnaja Evropa – Zapadnyj Kitaj. Mezhdunarodnyj tranzitnyj koridor.
URL: <http://europe-china.kz>
- 8 Ovcharenko N., Titjuhina N. Model' transportno-logisticheskoj sistemy Kazahstana. URL: <http://loginfo.ru/issue/110/953>