

**Государственная патентно-техническая библиотека
Кыргызской Республики**

Отдел справочно-информационного обслуживания

**Реализация проектов по возрождению Великого
Шелкового пути**

Обзорная информация

Бишкек -2017 г.

Экономический пояс Великого Шелкового пути из древнего, берущего начало во втором веке нашей эры, когда длинные караваны верблюдов с тяжелыми грузами товаров передвигались из Китая в европейские страны, сегодня должен трансформироваться в современный торговый маршрут. Пусть народы наших стран свяжут не только экономика, но и культура, туризм, образование, медицина.

Отдел справочно-информационного обслуживания ГПТБ подготовил информационный обзор на тему :

Реализация проектов по возрождению Великого Шелкового пути

Обзор рассчитан на широкий круг читателей и, надеемся, окажет несомненную помощь в удовлетворении запросов специалистов и учащейся молодежи

Обзор составлен по изданиям местной печати, содержит справочно-информационный материал и имеет следующие разделы :

- 1. Возрождение Великого Шелкового пути.**
- 2. Перспективы проекта «Экономический пояс Шелкового пути»**
- 3. Список использованной литературы.**

Подробно с указанной информацией Вы можете ознакомиться в ГПТБ по адресу : г. Бишкек, пр. Эркиндик 58-А, каб. 221, тел. 66-46-59, ОСИО.

e-mail : gptbkr@rambler.ru
сайт: www.gptb.patent.kg

Составитель: главный библиограф Алымкулова А. А.

Возрождение Великого Шелкового пути

Великий Шелковый путь, связывавший в древности торгово-экономическими, культурно-гуманитарными, а также политико-дипломатическими узами Восток с Западом и, в известной степени, Север с Югом насчитывает несколько тысяч лет своей истории. В разные этапы его существования менялись содержание и значение, направления и масштабы осуществления контактов, однако, неизменным оставалось одно: Великий Шелковый путь в течение столь длительного времени играл роль связующего моста между странами и цивилизациями.

Несмотря на неоднократные изменения направлений, через территорию Кыргызстана волею исторической судьбы проходили главные артерии Великого Шелкового пути.

История Великого Шелкового пути, по свидетельству источников, началась во II веке до нашей эры. Караваны из тогдашней столицы Китая – Сианя направлялись до границ Римской империи через нынешние Узбекистан, Казахстан, Иран, Ирак, Сирию и Ливан. Этот торговый маршрут был единственной связующей нитью между двумя крупнейшими империями и оказывал существенное влияние на жизнь стран и народов евразийского континента вплоть до XV века. По нему проходил и культурный обмен между Европой и Азией. Позже из-за многочисленных войн этот сухопутный транзит прекратился, а Османская империя, установившая контроль над восточным Средиземноморьем, монополизировала торговлю с Востоком. Параллельно с этим европейские купцы нашли морские пути в заповедные земли, воспетые Фирдоуси, и древние караванные тропы пришли в упадок.

Идея реанимации Великого Шелкового пути принадлежит Китаю, который еще в 1990 году прошлого века начал прокладку Транскитайской магистрали от порта Ляньюньгань на побережье Желтого моря до Хоргоса на границе с Казахстаном. Строительство продолжалось 14 лет и обошлось в 16 с половиной миллиардов долларов. Однако эффект превзошел все

ожидания, если раньше для пересечения Китая с востока на запад требовалось более двух недель, то теперь хватает двух суток.

Затем возник проект ТРАСЕКА, который соединил Поднебесную с Европой, проходя через Среднюю Азию, Иран, Грузию, Турцию, Румынию и Украину. В 1993 году в Брюсселе подписана декларация, после чего ТРАСЕКА объявлен Великим Шелковым путем XXI века. Поначалу Евросоюз серьезно вложился в этот проект, но вскоре выяснилось, что он слишком дорог и не очень-то выгоден, чтобы доставить груз из Китая в Европу, требовалось пересечь пять границ и на каждой возникало множество проблем при таможенном оформлении.

Проект действует и по сей день, но скорее по инерции – у него есть серьезный конкурент : транзитный путь Казахстан – Россия – Беларусь, разработанный в 2000 году.

Но амбициозные мечты Китая под названием «Один пояс – один путь» остаются. В рамках этого проекта предполагается создание двух маршрутов – сухопутного и морского. Сухопутный состоит из трех коридоров – северного (через Казахстан, Россию, Беларусь), центрального (Центральная Азия – Ближний Восток) и южного (через Юго-Восточную и Южную Азию). Морской проходит через Южно-Китайское море, Индийский океан, Красное и Средиземное моря. Расходы, конечно, колоссальные и Пекин денег не жалеет. Но если проект реализуется, расходы окупятся очень быстро. Так что Великий Шелковый путь очень нужен Китаю. Однако эксперты едины во мнении, что этот проект весьма выгоден всем странам-транзитерам, так как вокруг него складывается Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), то есть некое общее экономическое пространство процветания на территории всей Евразии.

Грандиозность проекта выражающаяся в масштабах работ и инвестиций, возможностях торговли и количестве стран-участниц, позволяет заключить, что речь идет не только о создании новых транспортных маршрутов, но и о выстраивании нового экономического партнерства в Центральноазиатском

регионе. А для стран СНГ это поистине инфраструктурное переустройство Евразии. Поэтому важнейший вопрос, связанный с этим – кто именно может реально рассчитывать на партнерство в реализации этого крупнейшего геоэкономического проекта Поднебесной? Уже ясно, что одним из ключевых региональных игроков становится Казахстан. Не случайно же форум стран Великого Шелкового пути и прошел в Астане и собрал всех заинтересованных лиц, в числе которых – высокопоставленные китайские чиновники, министры стран Балтии, главы крупнейших мировых транспортных компаний, железных дорог и портов стран СНГ.

В ходе обсуждений стало ясно, что всем участникам проекта нужно проделать огромную работу, чтобы наземные перевозки стали конкурентоспособными, ведь оперативно переориентировать грузоотправителей с привычной доставкой морем на сухопутный транзит не удастся. Об этом говорят цифры: доставка контейнера из Китая в Европу морем обходится в 350-500 долларов, железнодорожным путем – около пяти тысяч долларов. Но если сроки доставки морским путем составляют 40-60 дней, то по железной дороге – 10-15 дней. Если рассматривать эту информацию в контексте «время-деньги», выгода очевидна. Но... Эксперты убеждены: для привлечения клиентуры более важная эффективная логистика.. Для китайских партнеров четкость логистических решений станет определяющей в выборе приоритетных транзитных маршрутов, а значит и партнеров. Если не будет создан сервис, то хоть тысячи автомобильных и железных дорог строй – не поможет... Самое важное – создать стабильный маршрут.

Еще в мае прошлого года во время встречи Президента России Владимира Путина с Председателем КНР Си Цзиньпином запущен диалоговый механизм о сопряжении ЕАЭС со строительством ЭПШП. Уже тогда стало понятно, что интеграция на евразийском пространстве может достичь невиданных масштабов. Подписано соглашение о выделении КНР кредита в объеме \$ 6 млрд. (400 млрд руб.) сроком на 20 лет. А в начале июня

вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин заявил о готовности Банка БРИКС и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций профинансировать строительство. Таким образом, общая стоимость проекта составит практически \$ 18 млрд. А его отрезок Москва-Казань станет ключевым на высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость которой, по предварительным оценкам, -около \$ 100 млрд. Скорость движения поездов на протяжении 770 км. достигнет 400 км/ч. Это сократит время в пути с нынешних 14 до 3,5 часа. Плановый грузопоток – около 10 млн. пассажиров в год.

В этот проект вкладываются две составляющие. Первая – это создание нормативной базы, которая бы упростила с точки зрения режима торговые отношения между странами-участницами ЕАЭС с китайскими предпринимателями. Второй трек – реализация конкретных инвестиционных и торговых проектов.

Перспективы проекта «Экономический пояс Шелкового пути»

В Центральной Евразии расположены колоссальные природные ресурсы, такие как нефть, газ, редкоземельные цветные металлы. Через нее могут проходить наиболее рентабельные и безопасные транспортные маршруты, соединяющие два колоса мировой экономики – Европу, Восточную и Юго-Восточную Азию.

Как известно, крупнейший проект Китайской Народной Республики «Экономический пояс Шелкового пути» направлен прежде всего на решение внутренних задач. Его реализация позволит значительно расширить торговлю Китая со странами Центральной Азии, найти пути сближения также и с европейскими государствами.

Впервые об этом заговорили в сентябре 2013 года, когда председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин публично выступил в Назарбаевском университете в Астане. Инициативу поддержал Бишкек, где

недавно прошел круглый стол «Национальный проект сопряжения ЕврАзЭС, проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и программ центрально-азиатских стран»

От имени Министерства экономики с приветственным словом выступил заместитель министра Алмаз Сазбаков. Он перечислил задачи, стоящие перед странами, расположенными вдоль Шелкового пути :

- создание транспортного коридора «от Тихого океана до Балтийского моря», который свяжет Южную, Восточную и Западную Азию;

- укрепление партнерских связей и сокращение барьеров для торговли и инвестиций с учетом национальных интересов каждого участника глобального проекта;

- переход на расчеты в национальных валютах, ведь у центральноазиатских стран уже есть успешный опыт сотрудничества, который в будущем позволит снизить издержки и повысить конкурентоспособность всего региона.

Экономический пояс – не просто транзитно-транспортный проект, это комплексный план экономического развития целого ряда государств включающий многочисленные программы строительства дорожной и социальной инфраструктур, промышленных и сервисных предприятий, которые и создадут стабильную и безопасную среду для развития не только западных районов Китая, но и всего центра Евразии, в полной мере раскрыв его потенциал.

С экономической точки зрения идея сближения проекта Экономического пояса Великого Шелкового пути и задач ЕАЭС не противоречит выбранным целям, они взаимно дополняют одна другую; создает предпосылки для кооперации, общего регулирования транспортно-логистических центров. От этого выиграют национальные рынки, отечественные производители, что косвенно способствует унификации регламентов и стандартов качества товаров и услуг, пересекающих границу.

Страны ЕАЭС, на территории которых планируется реализация масштабных инвестиционных проектов, смогут гораздо эффективней защитить свои интересы в части соблюдения экологических и трудовых норм не на прямую, а через общесоюзное регулирование.

Это даст толчок притоку новых капиталов в транспортную инфраструктуру и производственный потенциал, расширит и укрепит взаимную торговлю между странами Евразийского экономического союза, повысит их инвестиционную привлекательность. В долгосрочной перспективе такой подход может стать залогом роста других отраслей экономики, в том числе промышленности.

Евразия располагает уникальными возможностями для развития транспортно-логистических коридоров и хабов (в том числе авиаперевозок), соединяющих производственные и потребительские потенциалы Европы и Азии.

Все это создает предпосылки к возрождению Шелкового пути в его исходном значении континентального пояса торгово-экономического и культурного взаимодействия прилегающих к нему государств, позволяющего им добиваться богатства и процветания.

Стратегическая задача сопряжения ЕАЭС и ЭПШП – превратить Центральную Евразию в зону совместного развития не менее эффективного чем в Евразийском союзе.

Главным инвестором сегодня является Китай. Вливая суммы, не сопоставимые с возможностями других партнеров, он постепенно наращивает влияние в регионе.

Это подтвердило и руководство Поднебесной на недавнем форуме, известном в мире, как «Летний Давос». «Китай и Кыргызстан должны расширить каналы экономического взаимодействия, повышать уровень сотрудничества в этой области и улучшать структуру двусторонней торговли,» - заявил премьер Госсовета КНР Ли Кацян. Он подчеркнул, что

две страны - не только дружелюбные соседи, но и стратегические партнеры с перспективой благоприятного развития двусторонних отношений.

Ли Кацян заявил о стремлении Китая расширить сотрудничество с Кыргызстаном в области производственных мощностей и инвестиций, указал на важность реализаций ряда крупных проектов, касающихся в частности, строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан, линии Д газопровода Китай – Центральная Азия. Он также подчеркнул необходимость интенсификации сотрудничества между двумя странами в сельском хозяйстве, туризме, образовании, археологии, молодежных обменах.

И, конечно же, немало внимания «Летний Давос – 2016» уделил вопросу сопряжения китайской инициативы «Шелковый экономический путь» с государствами-членами ЕАЭС, в котором Кыргызстан займет не последнее место.

На сегодняшний день почти 94% контейнерных грузов из Китая в Европу доставляются морским транспортом, и лишь около 6% приходится на сухопутные перевозки. Несмотря на это, в целях диверсификации поставок КНР намерен развивать сухопутные маршруты и особую роль в этом процессе занимает Центральноазиатский регион.

В настоящее время по территории региона проходит несколько транзитных транспортных коридоров, так или иначе являющихся частями экономического пояса Шелкового пути. Во-первых, речь идет о четырех железнодорожных маршрутах, следующих в Европу через Казахстан. Среди них можно выделить северную ветку Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), центральный путь ТАЖМ, коридор Чунцин-Дуйсбург, а также Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который пока больше является плановым проектом.

Северное направление ТАЖМ проходит по пути Ляньюньган-Достык-Астана-Петропавловск-Екатеринбург-Москва-Брест-Гамбург, а центральный коридор пересекает казахстанско-российскую границу в западных районах

РК, следуя маршруту Ляньюньган-Достык-Астана-Озинки-Москва-Брест-Гамбург.

Другим важным направлением железнодорожного транзита в Европу через Казахстан является маршрут Чунцин-Дуйсбург. Путь пролетает от восточных регионов Китая, через Казахстан (частично совпадает с центральным маршрутом (ТАЖМ)), юго-западную часть России и выходит к странам Западной и Центральной Европы через Белоруссию и Польшу. Первый тестовый поезд по данному коридору отправился в марте 2011 года, а с июня того же года перевозки осуществляются на регулярной основе. Расстояние от юго-восточной части Китая до Германии поезд проходит за 16-17 дней.

ТМТМ (Транскаспийский международный транспортный маршрут) проходит из Китая по территории Казахстана, Азербайджана и Грузии с последующим выходом к странам Европы через Турцию или Украину. Маршрут предполагает перевалку грузов через Каспийское и Черное моря и пересечение таможенных границ пяти государств, что существенно увеличивает длительность и себестоимость транспортировки.

Во-вторых, по территории Центральной Азии проходят сухопутные коридоры, связывающие Китай с государствами Персидского залива, в частности с Ираном. В рамках данного направления можно выделить несколько железнодорожных коридоров. В первую очередь, это маршрут Китай - Казахстан - Туркмения - Иран. Китай участвовал в финансировании участка Узень-Туркмения, связывающего железнодородные системы Казахстана и Туркменистана. Сам маршрут был официально открыт в 2014 году, хотя первый тестовый поезд стартовал только в феврале 2016 года. Путь от восточного Китая до Тегерана поезд прошел за две недели.

Изучается также строительство железной дороги по маршруту КНР-Киргизия –Таджикистан –Афганистан - Иран. В отличие от существующего коридора, новый путь пройдет по высокогорным участкам Киргизии и Таджикистана. Его реализация позволила бы связать воедино

железнодорожную инфраструктуру этих стран и снизить их транспортную зависимость от Узбекистана.

На сегодняшний день объявлено о достижении договоренности о начале строительства в первой половине 2016 года участка Китай – Киргизия. По сообщению министра транспорта и коммуникаций Республики Кыргызстан Калыбека Султанова, новая железнодорожная ветка будет иметь широкую колею. Итогом реализации проекта будет объединение северной и южной части железнодорожной системы Киргизии.

Существенным недостатком всех маршрутов по территории государств ЦА выступает износ железнодорожной инфраструктуры, который, например, в Казахстане, по официальным оценкам, достигает 64-70%. Данная проблема является общим недостатком железнодорожных маршрутов.

Помимо развития международных транзитных коридоров по территории региона, Китай принимает участие в локальных инфраструктурных проектах, имеющих стратегические значения для стран ЦА. Например, в 2014 году между Министерством финансов Таджикистана и Эксим банком было подписано кредитное соглашение о строительстве участка Вахдат-Курган-Тюбе на сумму около 70 млн. долларов. Ввод дороги в эксплуатацию намечен на вторую половину 2016 года. Новая ветка позволит соединить центральную и южную части железной дороги Таджикистана и снизить транспортную зависимость республики от соседнего Узбекистана.

Экономический потенциал старинного сухопутного тракта заставил Китай задуматься над реконструкцией Шелкового пути. Три года назад Председатель Си Цзиньпин познакомил мир со своим взглядом на глобальные торговые пути и вообще на глобальную экономику в новом издании. Целью этой инициативы, одного из ключевых инструментов долгосрочной внешней политики Китая, названного One belt-One road, то есть «Один пояс – один путь» , должно стать создание Экономического пояса транспортно-коммуникационных сетей, которым предстоит соединить Среднее Царство и страны Центральной Азии со старым континентом.

Именно «Один пояс – один путь» стал зачатком идеи организовать экспедицию «Новый Шелковый путь- 2017», которая пройдет из Китая через Кыргызстан, Узбекистан, Казахстан, Россию и Белоруссию в Польшу. Как во времена древнего торгового пути великие цивилизации обменивались завоеваниями в области техники и знаний, встречались и перемешивали воздействия культуры, так и в настоящее время его культурное наследие может стать площадкой для выстраивания широкого сотрудничества. Находящийся под патронажем ТАСС проект обладает большим коммуникационным потенциалом в странах, через которые он будет проходить. Он будет популяризировать выстраивание общественных связей, взаимопонимание и уважение между народами. В сегодняшнем глобальном контексте старинный путь может стать символом высокого потенциала в сфере политики, торговли и культуры всего региона.

Список использованной литературы:

1. Дипломатия шелкового пути. Доктрина Президента Кыргызской Республики Аскара Акаева.-Б., 1999.-С. 1-2.
2. Жемчужина на экономическом поясе Великого Шелкового пути //Деловые вести.- 2013.- № 6.- С. 23.
3. Лунева Г. Экономический пояс Шелкового пути. Как совместить его задачи с евразийским сообществом? // Слово Кыргызстана.- 2016.- 20 июля.- С. 3.
4. Мордвинова А. В XXI веке китайский Шелковый путь пройдет по железным дорогам Центральной Азии // Общественный рейтинг.- 2016.- № 6, 3 марта.- С. 9.
5. Палкевич Я. Восемнадцать веков глобализации. Новый Шелковый путь протянется от Китая до Польши // Слово Кыргызстана.- 2017.- 23 февраля.- С. 5.
6. Попова Т. Великий Шелковый путь : перспективы и проблемы, или Проект, сулящий новые шансы // Слово Кыргызстана.- 2016.- 1 июля.- С. 4.
7. Урматова Ш. Экономический пояс Шелкового пути. Кыргызско-китайский бизнес-форум. // Слово Кыргызстана.- 2015.- 29 сентября.- С. 7.