

Возобновление Великого шелкового пути как катализатор экономического развития стран участниц Урустимова А.

*Урустимова Арайлым / Urustimova Arailym - магистр,
кафедра логистики и управления транспортными системами,
Институт управления и информационных технологий,
Московский государственный университет путей сообщения, г. Москва*

Аннотация: в статье анализируются возобновление Великого шелкового пути. Возрождение древнейшего торгово-экономического коридора - Великого Шелкового пути – это многовекторная, комплексная стратегия возобновления трансконтинентальных взаимоотношений между странами евроазиатского континента. Проект по возрождению Великого Шелкового пути не ограничен формированием исключительно инфраструктуры. Это концепция межгосударственных взаимоотношений.

Ключевые слова: эффективность, возобновление, транспортные коридоры, культурные связи, целесообразность.

Эффективность внешнеэкономических связей в существенной степени зависит от транспортной составляющей, связывающей государства между собой. Одним из грандиозных и перспективных проектов в данном направлении можно назвать реконструкцию международного транзитного автомобильного коридора «Новый Шелковый путь», связывающего Китай с Западной Европой.

Возрождение древнейшего торгово-экономического коридора - Великого Шелкового пути – это многовекторная, комплексная стратегия возобновления трансконтинентальных взаимоотношений между странами евроазиатского континента. Проект по возрождению Великого Шелкового пути не ограничен формированием исключительно инфраструктуры. Это концепция межгосударственных взаимоотношений. Спектр возможных направлений проекта также не ограничен, как и не ограничен круг стран, который может охватить проект. Более 50 стран могут стать потенциальными участниками проекта, который может объединить более половины мирового населения.

Инициатива по возрождению Великого Шелкового пути, охватывая стратегические, экономические, культурные, инфраструктурные аспекты сотрудничества, может стать крупнейшим Евразийским проектом. Наиболее активными участниками инициативы на сегодняшний день являются КНР и Казахстан, уже реализующие конкретные проекты и транспортные маршруты. Значительную заинтересованность в проекте проявляют и государства Центральной и Южной Азии, Ближнего Востока, а также Европейские страны.

Занимая важные позиции в трансевразийской системе коммуникаций, Казахстан принимает активное участие в работе по возрождению Шелкового пути. В республике реализуется проект «Новый Шелковый путь», направленный на создание единого комплекса хабов международного уровня на территории республики. В поддержку проекта, а также для обеспечения преемственности политики государства разработана программа инфраструктурного развития «Нурлы - жол». В рамках программы планируется дальнейшее развитие крупнейшего инфраструктурного проекта «Западная Европа – Западный Китай», а также других ряд проектов по развитию транспортно - логистической системы страны.

Общий объем средств, выделенных на реализацию программы «Нурлы - жол», составляет 27 млрд долларов. В том числе на реализацию программы предполагается ежегодное выделение средств из Национального фонда порядка 3 млрд долларов.

В сентябре 2013 года Китай объявил о начале проекта по созданию «экономического пояса Шелкового пути». Для реализации масштабного проекта создан специальный фонд с объемом в 40 млрд долларов США. Помимо фонда Шелкового пути, финансирование проекта по созданию единого экономического пояса осуществляется через Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

Новый шелковый путь как новый трансконтинентальный мост, объединяющий весь континент, представляющий не просто инфраструктурную сверхзадачу. Это – глобальная система экономического взаимодействия и коммуникаций, которая выводит на новый уровень диалога между странами и субрегионами континента.

По оценкам экспертов, проект может оказать определяющее влияние на экономические перспективы государств региона, создав интересные возможности для создания новых производств, развития малого и среднего бизнеса, формирования новых региональных кластеров и рынков.

Концепция «Нового Шелкового пути» заняла прочные позиции в повестке дня многих стран, международных организаций и экспертного сообщества. К примеру, для ЮНЕСКО первостепенной задачей является возрождение культурного и исторического наследия Шелкового пути. Для ряда стран, в том числе для Казахстана, Китая, России, государств Центральной Азии и Кавказа, Европейского Союза

возрождение Шелкового пути направлено на инфраструктурное развитие транспортно - логистических возможностей, повышения транзитного потенциала трансевразийского региона. Проект по возрождению исторического перекрестка цивилизаций, культур и народов на территории Шелкового пути – это масштабное и комплексное явление, затрагивающее все аспекты взаимодействия.

Ключевая цель проекта состоит в возобновлении маршрута Великого шелкового пути, на протяжении многих лет исторически связывающего Запад с Востоком. С учетом активизации внешнеторговых связей между Китаем и Евросоюзом, усилением роли Китая на мировой арене актуальность воссоздания данного транспортного пути несомненна.

Прежде чем рассмотреть ситуацию сегодняшнего дня, обратимся к историческим фактам. Великий шелковый путь представлял собой систему торговых маршрутов между Китаем, Ближним Востоком и Европой. Он просуществовал со 2 века до н.э. вплоть до 15 века н.э. Стоит отметить, что на протяжении столь длительного времени регулярно происходили изменения направлений маршрутов, однако ключевыми оставались лишь два. Это было северное направление, простиравшееся от Китая к Волге и далее к Черному морю и южное – от Китая на Ближний Восток и север Индии. Развитие мореплавания сыграло пагубную роль в функционировании Великого шелкового пути, который по своей эффективности не мог составить достойную конкуренцию морскому способу транспортировки грузов, что в конечном итоге и привело к прекращению функционирования данного маршрута.

В конце 90-х годов XX века вновь появился интерес к возобновлению Великого шелкового пути, что воплотилось на практике в реализации проекта ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). Датой рождения проекта можно считать май 1993 года, когда в ходе встречи в Брюсселе был подписан соответствующий протокол. Замысел проекта состоит в том, чтобы связать Азию, Европу и Кавказ в единую транспортную систему. В 1998 году ЮНЕСКО дала старт десятилетнему проекту, названному «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога», имеющему цель улучшение культурных связей между Востоком и Западом¹. Таким образом, популяризация нового проекта налицо, который, как и прежде, должен обеспечивать не только экономические потребности, но и способствовать взаимодействию и проникновению культур.

В соответствии с проектом ТРАСЕКА планируется реализовать следующие направления грузоперевозок: 1) Казахстан – Китай; 2) Китай – Центральная Азия; 3) Китай – Россия – Западная Европа. В настоящее время существуют лишь два альтернативных маршрута транспортировки грузов: морская перевозка через Суэцкий канал и сухопутная перевозка по железной дороге Транссиба. Морским способом время груза в пути равняется приблизительно 45 суток, по суше – 14.

Новый транспортный коридор значительно сокращает время нахождения грузов в пути до 10 суток. Более того, в настоящее время большая часть грузопотоков между Китаем и ЕС приходится на продукцию с высокой степенью добавленной стоимости, а такие товары преимущественно предполагают осуществление перевозки автомобильным путем. В этой связи значимость проекта можно оценить весьма высоко. Согласно прогнозам экспертов, к 2020 году объем грузоперевозок между странами с использованием нового транспортного коридора составит 33 млн. тонн². Общая протяженность магистрали составит более 8,4 тыс. км³.

Китай планирует включить в проект не только транспортные сети, но в перспективе и объекты энергетической и промышленной инфраструктуры. С этой целью в Китае создан специальный фонд развития шелкового пути (Silk Road Fund Co Ltd). В качестве ведущих инвесторов фонда выступают такие структуры как Экспортно-импортный банк Китая, Банк развития Китая и Суверенный фонд благосостояния.

Потребность в Великом шелковом пути очень высока. Так, огромную заинтересованность в реализации проекта проявляют не только Европа, Китай, но и множество других стран, включая Казахстан, Россию, Армению и др. В частности, для Казахстана реализация данного проекта усилит транзитный потенциал, приведет к укреплению транспортных связей южных и западных регионов государства. Россия также существенно выиграет от строительства данного маршрута. С учетом наличия Таможенного союза, хороших партнерских связей, а также обоюдной выгоды от участия в проекте «Великий шелковый путь» Россия и Казахстан в 2008 году подписали меморандум о сотрудничестве по развитию новой транспортной магистрали.

Согласно планам, весь российский отрезок международного транспортного коридора Европа – Западный Китай (МТК ЕЗК) от Санкт-Петербурга до Казахстана будет полностью готов к 2023 году, а отдельные участки уже начнут функционировать с 2018 года. Предполагается, что часть российских участков будут профинансированы за счет китайских инвесторов. Не случайно 3 сентября 2015 года

¹ Возрождение Великого Шелкового пути. 25.07.2011 // URL: www.gumilev-center.ru (Дата обращения: 05.02.2016).

² Возобновление «Великого Шелкового пути». 28.03.2013 // URL: www.trlogist.kz (Дата обращения: 05.02.2016).

³ Великий шелковый путь: дорога, которая соединит Китай и Запад // URL: www.kommersant.ru. 07.02.2016 (Дата обращения: 07.02.2016).

между государственной компанией «Автодор» и банком развития КНР был подписан меморандум о сотрудничестве.

В Казахстане участки МТК ЕЗК уже начали формировать. На участках между городом Актобе и селом Игрис, а также между Алма-Атой и Бишкеком дорога уже построена. По территории Казахстана маршрут пойдет через всю страну с севера на юг вплоть до крупного промышленного центра Шымкет и затем вдоль южной границы на восток до Китая.

Транспортный коридор охватит территорию пяти областей – Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алма-Атинской. Общая протяженность маршрута – 2,7 тыс. км. Для строительства трассы, проходящей по территории Казахстана, стране со стороны Международного банка реконструкции и развития, Европейского банка реконструкции и развития, Азиатским банком развития и других инвесторов были выделены кредиты на сумму более 5 млрд. долл. Для иллюстрации, на строительство 102-километрового участка от границы РФ через город Мартук в Актобе было выделено более 100 млн. долл. Работы на этом участке начались в июле 2015 года⁴.

Что касается самого Китая, то здесь магистраль уже находится на завершающей стадии. Общая протяженность трассы здесь составляет 3,4 тыс. км. Таким образом, как видно, работы идут полным ходом. Безусловно, наблюдаются и трудности, связанные с финансированием проекта, ухудшением отношений между РФ и ЕС. Тем не менее, экономическая важность создания маршрута, соединяющего Восток и Запад, приоритетней политических конфликтов.

Резюмируя, можно отметить, что возрождение Великого шелкового пути имеет колоссальное значение для стран, через которые будет проходить данный транспортный коридор. Предполагается, что к 2023 году данный проект будет полностью реализован на территории Китая, России и Казахстана. Перспективы магистрали велики. Великий шелковый путь, как и раньше, станет стимулом и катализатором экономического развития стран-участников, будет способствовать инфраструктурному развитию территорий, укреплению культурных и экономических отношений между государствами.

Литература

1. [Электронный ресурс]: Возрождение Великого Шелкового пути. URL: www.gumilev-center.ru (дата обращения: 05.02.2016).
2. [Электронный ресурс]: Великий шелковый путь: дорога, которая соединит Китай и Запад. URL: www.kommersant.ru. (дата обращения: 07.02.2016).
3. [Электронный ресурс]: Возобновление «Великого Шелкового пути». 28.03.2013. URL: www.trlogist.kz (дата обращения: 05.02.2016).

⁴ Великий шелковый путь: дорога, которая соединит Китай и Запад // URL: www.kommersant.ru. 07.02.2016 (Дата обращения: 07.02.2016).