

УДК 339.564.2

НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ  
THE NEW SILK ROAD

Аюпов А., Аюпов А., Дадаходжаев С.

Научный руководитель - Осипова Ю.А., м.э.н., ст. преподаватель  
Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Беларусь,  
Ташкентский государственный транспортный университет,  
г.Ташкент, Узбекистан

A. Ayupov, A. Ayupov, S. Dadakhodjaev

Supervisor – Osipova J., Master of economic sciences, Senior lecturer  
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus,  
Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

*Аннотация. В статье рассмотрены новые пути для более быстрой перевозки грузов в Евразии, история развития шелкового пути.*

*Abstract. The article discusses new ways for faster cargo transportation in Eurasia, the history of development of the silk road.*

*Ключевые слова: шёлковый путь, сухопутный транспорт, водный транспорт, трубопроводный транспорт.*

*Keywords: silk road, land transport, water transport, pipeline transport.*

**Введение.**

Новый шёлковый путь (НШП, или же Евразийский сухопутный мост) – концепция новой транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы.

Тяжело удовлетворить потребности страны только за счет собственного производства и промысла, поэтому Китай развивает международную торговлю и сотрудничество с другими странами.

Основная цель китайской концепции – объединение экономических потенциалов стран-участников для создания мировой инфраструктурной сети.

Транспортный маршрут включает трансконтинентальную железную дорогу – Транссибирскую магистраль, которая проходит через Россию и второй Евразийский континентальный мост,

проходящий через Казахстан. По такому маршруту из Китая в Германию поезда идут 15 дней, что в 2 раза быстрее, чем по морскому пути через Суэцкий канал.

### **Основная часть.**

История развития шёлкового пути началась во время регулярная караванная торговля между Китаем и Центральной Азией еще началась еще в древности (II век до н. э.), когда Китай. На севере построили первую Великую китайскую стену для обороны от набегов кочевников, а на юго-востоке развивалась морская торговля, китайские дипломаты и купцы отправлялись в далёкие путешествия на западе. В обмен на дефицитные для Китая товары поставляли уникальные китайские продукты: шёлк (высоко ценный не только за красоту, но и за способность противостояния насекомым-паразитам, что было очень актуально для центральной Евразии), фарфор, чай, рис, ювелирные и другие изделия. Происходил и обмен технологиями между Востоком и Западом – именно так, по всей видимости, в Европу попали порох, бумага и другие технические достижения Китая.

В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Нового шёлкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь». Концепция является глобальной стратегией, включающей такие проекты, как «Экономический пояс шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь XXI века», и предполагает создание обширной структурной сети по пути от западных границ Китая через страны Центральной Азии и Иран в Европу. Предполагалось, что реализация проекта строительства транспортной инфраструктуры (железных и автодорог, трубопроводов, портов) должна привести к росту внутриевразийской торговли и к интенсификации экономического развития огромных внутренних территорий Евразии, а также и стран Южной Азии, Ближнего Востока и Африки, куда должен доходить «Новый шёлковый путь».

Для реализации проекта весной 2015 года был создан инвестиционный фонд «Silk Road Company» и выделено 40 млрд долларов. В дальнейшем предполагалось многократное увеличение этой суммы и участие в финансировании проекта других стран. Ранее, а в октябре 2014 года китайцами был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), международный

инвестиционный банк. К маю 2015 года в АБИИ уже состояли почти 60 стран – большинство стран Азии и все ключевые страны Европы.

Новый шелковый путь представлен на рисунке 1.

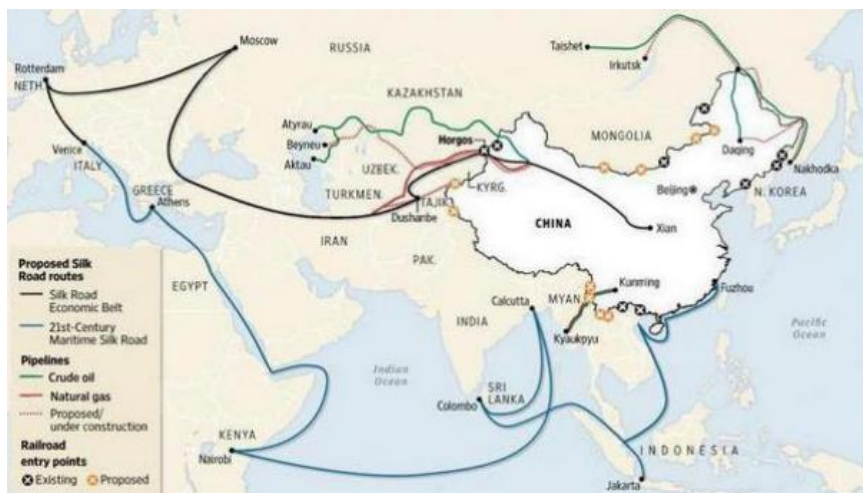


Рисунок 1 – Новый шелковый путь

Интересы Китая в продвигаемой им масштабной стратегии «Нового шёлкового пути» разнообразны: новые транспортные коридоры должны сократить сроки перевозки грузов из Китая в Европу с 45-60 суток морским путём до 10-13 суток сухопутным. Это позволило бы оптимизировать поставки и снизить цену многих китайских товаров, укрепить положение Китая на рынках и завоевать новые.

Китай заинтересован в выходе китайских железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы своих границ для того, чтобы обеспечить работой эти отрасли на многие годы вперёд. В эту отрасль вложены огромные инвестиции и ресурсы, обеспечивая высокие темпы строительства высокоскоростных трасс, и китайское руководство понимает, что довольно скоро высокоскоростная сеть в Китае достигнет предела «насыщения» и экономической рентабельности, даже при колоссальных размерах населения и территории. Поэтому китайцы предприняли значительные дипломатические и организационные меры. Так, в октябре 2014 года

произошло слияние таких крупнейших китайских производителей железнодорожной техники, как CNR и CSR, для совместного выхода на мировой рынок и конкуренции с иностранными компаниями, например, «Siemens» и «Bombardier». Китайцы стремительно строили инфраструктуру даже в слабо развитых и нестабильных странах Африки – так, планировалось строительство железной дороги в Восточной Африке по территории Кении, Уганды, Руанды, Бурунди и Южного Судана, а в конце 2014 года был заключён контракт на 12 млрд. долларов со строительством железнодорожной магистрали вдоль побережья Нигерии.

Особенно Китай был заинтересован в строительстве железных дорог в соседних с ним странах, в выстраивании интегрированной железнодорожной сети внутри страны. Как стало известно в мае 2015 года, Китай был готов инвестировать до 300 млрд руб. в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Казань. Первая в России полноценная выделенная ВСМ протяжённостью 770 км должна была сократить время пути между Москвой и Казанью с 11,5 до 3,5 ч. Магистраль предполагалось строить с привлечением китайских технологий и на кредиты китайских банков, а поставка материалов и подвижного состава в основном планировалась российскими компаниями.

2 апреля 2015 года министр иностранных дел КНР предложил объединить в совместном китайско-монголо-российском экономическом коридоре существующие в трёх странах концепции транспортных проектов. По словам министра, «построение экономического коридора соединяло китайскую идею построения экономического проекта Шёлкового пути «один пояс – один путь», монгольской идеи «степного пути» и продвигаемой Россией идеи создания «трансевразийского коридора».

Главное направление «Нового шёлкового пути» через Центральную Азию предполагается протяжённостью около 6500 км, из которых 4000 км пройдёт по китайской территории от Тихоокеанского побережья до Синьцзян-Уйгурского автономного района. Далее путь идёт через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Сирию и Турцию, а оттуда и в Европу – через Болгарию, Румынию и Чехию в Германию. Планируются также ответвления от главного пути также в сторону многих других окрестных стран.

Морской путь, как и сухопутный, пройдёт по древнему торговому маршруту: из Гуанчжоу в Китае вдоль берегов Вьетнама, Таиланда, Малайзии, Сингапура и Индонезии, мимо Индии в Красное море с ответвлениями в Персидский залив и в Африку, а через Суэцкий канал в Средиземноморье. В качестве отдельной точки входа в Европу китайцы планировали строительство глубоководного порта в западной части Крыма.

Кроме того, Россия и Китай обсуждают ещё и арктический маршрут: возможное включение проекта развития Северного морского пути (СМП) в стратегию «Нового шёлкового пути».

### **Заключение.**

Таким образом, «Новый шелковый путь» – не конечная точка в возрождении исторического китайского маршрута. Прямо сейчас рабочие группы в Китае, Казахстане и России создают проект высокоскоростного сообщения между тремя странами. Сверхбыстрые поезда уже курсируют во всех трех странах, однако пока они ездят только по внутренним пассажирским маршрутам. К примеру, в КНР на ультраскоростном поезде можно доехать из Пекина в Тяньцзинь, а в России – из Москвы в Нижний Новгород

Существующие версии Нового шелкового пути – далеко не финальная точка в возрождении исторического маршрута. Прямо сейчас рабочие группы в Китае, Казахстане и России создают проект высокоскоростного сообщения между тремя странами. Сверхбыстрые поезда уже курсируют во всех трех странах, однако пока они ездят только по внутренним пассажирским маршрутам. К примеру, в КНР на ультраскоростном поезде можно доехать из Пекина в Тяньцзинь, а в России – из Москвы в Нижний Новгород.

### **Литература**

1. Новый шелковый путь [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Новый\\_шёлковый\\_путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Новый_шёлковый_путь). Дата обращения: 17.10.2021.
2. Газета.Ru [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Газета.Ru>. Дата обращения: 17.10.2021.
3. Ю. В. Тавровский. Новый Шелковый путь. – М.: Эксмо, 2017. – 368 с.

Представлено 25.11.2021