



УДК 339.18(5)

DOI <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2018.25.132>

«Новый шелковый путь» и евразийские логистические проекты XXI столетия¹

В. Б. Базаров

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, г. Улан-Удэ

Аннотация. Рассматриваются интеграционные логистические евразийские проекты XXI столетия. В частности, основные крупные проекты, пролегающие по территории стран Центральной Азии. Начнем с самого крупного по замыслу проекта – «Новый шелковый путь». Это глобальный геополитический проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между странами Центральной и Южной Азии, Европы и Россией, инициированный лидером КНР Си Цзиньпином в 2013 г. Далее рассмотрим логистический проект ТРАСЕКА. Основное направление деятельности программы ТРАСЕКА – развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Черное море, Кавказ и Каспийское море. С технологической точки зрения программа ориентируется на перевозку груза по единому для всего маршрута транспортному документу при использовании различных видов транспорта. Затем изучим интеграционный проект Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества, инициированный в 1997 г. Основной целью проекта стало стимулирование экономического роста и сокращение бедности через развитие экономического взаимодействия азиатских стран – участниц СНГ с приграничными государствами. Рассмотрев данные проекты, выделим роль и место в них Китая, России и Монголии.

Ключевые слова: «Новый шелковый путь», ТРАСЕКА, ЦАРЭС, Китай, Монголия, Россия, Евразия.

Для цитирования: Базаров В. Б. «Новый шелковый путь» и евразийские логистические проекты XXI столетия // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2018. Т. 25. С. 132–138. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2018.25.132>

Председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 г. выдвинул концепцию «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь»². Эта глобальная стратегия, включающая проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI в.», предполагает создание обширной инфраструктурной сети от западных границ Китая в Европу. Реализация проекта строительства транспортной инфраструктуры (железных и автодорог, трубопроводов, портов) должна привести к существенному росту

¹ Работа выполнена в рамках государственного задания ФАНО России (проект XII.187.1.4. «XII.191.1.2. Межкультурное взаимодействие, этнические и социально-политические процессы в Центральной Азии», госрегистрация № АААА-А17-117021310264-4).

² Китаю и Казахстану нужно создать «экономический коридор Шелкового пути» // М-во иностр. дел Китайской Народной Республики : офиц сайт. 7 сент. 2013 г. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1075402.shtml> (дата обращения: 11.07.2017).

внутриевразийской торговли и к интенсификации экономического развития огромных внутренних территорий Евразии, а также стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки.

Весной 2015 г. для реализации проекта был создан инвестиционный фонд Silk Road Company объемом в 40 млрд долл. В дальнейшем предполагается многократное увеличение этой суммы и участие в финансировании проекта вовлеченных в проект стран. В октябре 2014 г. КНР учредила Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (далее АБИИ). Эта организация в перспективе будет выполнять те же функции, что и МВФ, и Всемирный банк. Предполагается, что АБИИ будет сопровождать крупные инфраструктурные проекты КНР как внутри страны, так и за пределами Поднебесной. Поэтому с политической точки зрения, «Новый шелковый путь» – это самостоятельный проект КНР, более того, с большим потенциалом вовлечения внешних заинтересованных участников. К маю 2015 г. в АБИИ уже состояли почти 60 стран.

В апреле 2015 г. министр иностранных дел КНР Ван И предложил объединить в совместном китайско-монголо-российском экономическом коридоре существующие в трех странах концепции транспортных мегапроектов. По словам Вана И, «построение экономического коридора означает соединение китайской идеи построения экономического пояса Шелкового пути «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и продвигаемой Россией идеи создания трансевразийского коридора»¹.

В сухопутной части «Нового шелкового пути» предполагается строительство трёх железнодорожных коридоров. Северный коридор пройдет через территорию России, а центральный и южный – через территорию Центральной и Средней Азии. В последующем железнодорожные коридоры будут дополнены автомобильными коридорами. Ответом на подобный вызов времени стал проект трансконтинентального коридора Европа – Западный Китай. Согласно официальным документам, длина трассы составит 8400 км и соединит Санкт-Петербург, Москву, Нижний Новгород, Казань, Оренбург, Актобе, Кызылорду, Алма-Ату, Хоргос, Урумчи, Ланьчжоу, Чжэнчжоу и Ляньюнган. По территории России пройдет около 2200 км дороги, Казахстана – 2800 км, Китая – 3400 км².

Среднеазиатский коридор «Нового шелкового пути» протянется по территориям Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Ирака, Сирии, Турции, далее в Европу – через Болгарию, Румынию и Чехию в Германию. Путь предполагает протяженность около 6500 км, из которых 4000 км пройдет по китайской территории от Тихоокеанского побережья до Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Морской путь, как и сухопутный, будет проложен по древнему торговому маршруту: из Гуанчжоу в Китае вдоль берегов Вьетнама, Таиланда,

¹ Китай предложил китайско-монголо-российский экономический коридор // РИА Новости : офиц. сайт. URL: <https://ria.ru/east/20150402/1056051553.html>.

² Новый шелковый путь // Транспорт России : офиц. печат. орган М-ва транспорта РФ. URL: <http://transportrussia.ru/transportnaya-politika/novyuy-shelkovyy-put.html>.

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 до начала украинского кризиса китайцы планировали строительство глубоководного порта в западной части Крыма.

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

Реализация китайского варианта «Нового шелкового пути» чрезвычайно выгодна всем странам континента. Южная Корея заявила о стремлении включить свою железнодорожную сеть в общую трансконтинентальную систему. Морской путь, охватывающий Малайзию и другие океанские страны АТР, позволяет предполагать реальной перспективу дальнейшего выхода на глобальный интеграционный проект, который сможет связать воедино страны Юго-Восточной Азии, Корейский полуостров, Китай, Россию, Индию, Пакистан, Центральную Азию, Кавказ и Евросоюз на основе общих экономических интересов [1, с. 30].

«Экономический пояс Шелкового пути» открывает и новые перспективы трехстороннего сотрудничества России, Монголии и Китая. Так, Президент Монголии Ц. Элбэгдорж в 2017 г. на заседании Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в расширенном составе отметил, что Монголия координирует свой проект «Степной путь» с «Экономическим поясом Шелкового пути» под названием «Китайско-монголо-российский экономический коридор», и выразил заинтересованность в сотрудничестве в рамках инициативы «Трансъевразийского коридора»¹. Следует отметить, что дискуссия вокруг «Степного пути» складывается таким образом, что монгольский участок коридора остается на периферии главных направлений вместе с большим участком Транссибирской магистрали РФ.

Однако программа «Нового шелкового пути» проходит по территории уже существующих интеграционных логистических проектов, таких как ТРАСЕКА, ЦАРЭС.

Программа ТРАСЕКА (аббревиатура от англ. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) была создана в 1993 г. на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Вскоре к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина; в 2000 г. – Турция, Румыния и Болгария, в 2009 г. Иран².

Основное направление деятельности программы ТРАСЕКА – развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Чер-

¹ Стенограмма заседания Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе // Президент России : офиц. сайт. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49908> (дата обращения: 11.07.2017).

² Страны – члены ТРАСЕКА // Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia : офиц. сайт. 2 февраля 2012 г. URL: <http://www.traseca-org.org/ru/traseka/> (дата обращения: 11.07.2017).

ное море, Кавказ и Каспийское море. С технологической точки зрения программа ориентируется на перевозку груза по единому для всего маршрута транспортному документу при использовании различных видов транспорта. Предполагается, что реализация программы будет способствовать интеграции между Европейским союзом и странами – партнерами программы, более эффективному распределению ресурсов между странами Запада и Востока, улучшит инвестиционный климат в странах, по которым будет проходить транспортный коридор, положительно отразится на их научном и культурном развитии.

Финансирование программы осуществляется Европейским союзом. Постоянный секретариат программы находится в Баку (Азербайджан). Управление программой происходит через межправительственную комиссию, а также через постоянный секретариат. В каждой стране имеется свой «национальный секретарь ТРАСЕКА» – обычно это чиновник национального транспортного ведомства, а также своя «национальная комиссия ТРАСЕКА», председателем которой является обычно министр отраслевого министерства либо вице-премьер правительства.

По состоянию на 2016 г. наибольшие проблемы в реализации программы ТРАСЕКА связаны с работой транскавказского транспортного коридора. Среди проблем этого коридора – трудности введения единого перевозочного тарифа, а также большие задержки транспортных средств на пограничных пунктах.

Ожидается, что развитие программы ТРАСЕКА будет в значительной степени зависеть от планов Китая по реализации стратегии «Один пояс – один путь», поскольку потенциально по коридору Европа – Кавказ – Азия может пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока.

С точки зрения России программа ТРАСЕКА создает транспортные коммуникации в обход «северного соседа», что, конечно, может повлиять на геополитические интересы Российской Федерации в регионе СНГ. Но в свою очередь в аналитических документах СНГ программа ТРАСЕКА оценивается как один из основных международных транспортных коридоров СНГ.

Интеграционный проект Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (далее ЦАРЭС) инициирован в 1997 г. Азиатским банком развития (далее АБР). Кроме АБР, в программе принимают участие пять многосторонних организаций: Европейский банк реконструкции и развития (далее ЕБРР), Международный валютный фонд (далее МВФ), Исламский банк развития (далее ИБР), Программа развития ООН (далее ПРООН), Всемирный банк (далее ВБ) [2, с. 30].

Основной целью проекта стало стимулирование экономического роста и сокращение бедности через развитие экономического взаимодействия азиатских стран – участниц СНГ с приграничными государствами. Состав участников ЦАРЭС расширялся с течением времени. Изначально проект охватывал Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Китай. Таджикистан присоединяется к программе ЦАРЭС в 1998 г.; Монголия – в 2002 г.; Афгани-

стан – в 2005 г.; Туркменистан и Пакистан – в 2010 г.¹ ЦАРЭС тесно координирует свою работу с другими региональными интеграционными объединениями в Центральной Азии (далее ЦА), в первую очередь с ШОС. Развивается сотрудничество ЦАРЭС с Евразийским экономическим сообществом (далее ЕврАзЭС), Европейским союзом (далее ЕС), США, Великобританией, Германией, Швейцарией, Японией.

ЦА и соседние страны обладают богатыми природными ресурсами, расположены на пересечении наиболее динамичных экономик мира. ЦАРЭС охватывает все государства ЦА, прилегающие к региону территории и Закавказье. Особенностью ЦАРЭС является «привязка» Афганистана к ЦА, поскольку стабильность и безопасность в Афганистане, развитие торгового сотрудничества Афганистана со странами ЦА, обеспечение надежного афганского транзита рассматриваются как важные факторы развития региона [2, с. 30].

Приоритетными направлениями деятельности ЦАРЭС стали укрепление партнерства между участниками в энергетической сфере, развитие торгово-экономического сотрудничества, развитие транспортной инфраструктуры (реконструкция транспортных коридоров, модернизация таможенных пунктов, упрощение таможенных и транзитных процедур).

Для всех стран-участниц исключительно важен транспортный фактор. Речь идет о модернизации национальных транспортных инфраструктур, росте эффективности использования внешних и внутренних факторов и условий для транзита, создании новых магистралей, связывающих Восток – Запад и Север – Юг.

Аналитики уверены, что эта программа концентрируется исключительно на экономических вопросах и не охватывает измерения безопасности и политического развития. Однако масштабность охвата и стратегический характер проекта делает вероятной перспективу развития ЦАРЭС в геополитическом русле.

Важной отличительной особенностью интеграционного проекта ЦАРЭС является «привязка» международных финансовых организаций к его реализации, в отличие от других существующих интеграционных объединений в ЦА (СНГ, ЕврАзЭС, ШОС), взаимодействие в рамках которых осуществляется преимущественно на правительственном уровне, что делает программу частично независимой от национальных правительств.

Также благодаря ЦАРЭС стало возможным усиление влияния внерегиональных акторов в ЦА, играющих важную роль в международных финансовых институтах (Япония, Индия, исламские страны, страны АТР, США и пр.). С этой точки зрения проект ЦАРЭС претендует на роль ограничителя российского (в большей степени) и китайского (в меньшей степени) влияния в ЦА, призванного снизить экономическую зависимость стран региона от Москвы и Пекина, диверсифицировать доступ к мировым рынкам путем развития новых маршрутов и транспортных коридоров. Развитие интеграци-

¹ Страны ЦАРЭС // Центральноазиат. регион. экон. сотрудничество : офиц. сайт. URL: <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-countries>.

онных проектов в рамках ЦАРЭС рассматривается как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство.

Таким образом, доминирующая позиция в крупных евразийских проектах принадлежит программе «Новый шелковый путь». Это продиктовано прежде всего масштабностью и охватом программы, которая позволяет странам Центральной Азии усилить взаимодействие со странами Европейского союза и всем остальным миром, при этом соблюдается принцип симбиоза с экономической точки зрения: созданные по проекту дороги сократят продолжительность транспортировки грузов в 3–4 раза. Безусловно, явным преимуществом «Нового шелкового пути» является активное вовлечение Российской Федерации в проект, что создает большой потенциал для развития транспортной инфраструктуры континента, а это не может не повлиять на экономическую эффективность и интенсификацию производственных мощностей, выравнивания уровня экономического развития и, как следствие, уровня жизни населения Евразии. Также следует отметить независимость финансирования проекта с демократичным подходом в принятии участия всех стран, через которые будет пролегать «Путь». К сожалению, часть перспективных проектов, таких как монгольский «Степной путь», могут оказаться на периферии от главных магистралей мегапроекта и вместе с ним внушительная часть Транссибирской магистрали. Но характер проекта позволяет расширять сеть дорог в разных направлениях, увеличивая «водосборную» территорию для «Нового шелкового пути». Монголии необходимо интегрироваться в новые условия, вкладываясь в инфраструктуру, делая регион выгодным не только с геополитической, но и геоэкономической позиций.

Потенциал крупных проектов ТРАСЕКА и ЦАРЭС во многом будет зависеть от развития «Нового шелкового пути», геополитической обстановки в мире и Центральной Азии. Отсутствие России в данных проектах делает их неполноценными в территориальном плане и конкурирующими с российскими, так как пути проектов пролегают через территории стран СНГ в обход Российской Федерации. Финансирование проектов осуществляется из разных фондов, западных международных финансовых организаций. Что характерно для обеих программ, они испытывают сложности в международных перевозках, так как товар пересекает несколько государственных границ, не объединенных в рамках какого-то одного экономического или таможенного союза, что, в свою очередь, увеличивает себестоимость товара, удлиняет сроки передвижения. Но, как и любая инициатива, она имеет серьезный потенциал для развития, особенно для Монголии, которая состоит в обоих проектах. При наличии разных вариантов Монголия может реализовать потенциал своего геополитического положения, внося свой вклад в развитие региона Центральной Азии.

Список литературы

1. *Базаров Б. В., Базаров В. Б., Нолев Е. В.* «Новый шелковый путь»: открытая политика открытого общества Китая // *Власть*. 2015. № 11. С. 29–35.

2. Подосинников Е. Ю., Ланидус В. М. 2013. Программа ЦАРЭС – интеграционный проект на постсоветском пространстве // Учен. зап. : электрон. журн. Кур. гос. ун-та. 2013. № 1 (25). С. 25–35.

«New Silk Road» and Eurasian Logistics Projects of the XXI Century

V. B. Bazarov

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of SB RAS, Ulan-Ude

Abstract: The article is devoted to the integration logistic Eurasian Central Asian projects of the XXI century. We will review the major major projects that run through the territory of the Central Asian countries. Let's start with the biggest project, the New Silk Road. This is a global geopolitical project to create a transport, energy, trade corridor between the countries of Central and South Asia, Europe and Russia, initiated by the leader of the PRC, SI Jinping, in 2013. Next, consider the TRACECA logistics project. The main direction of the TRACECA program is the development of the transport corridor from Europe to the countries of Central Asia through the Black Sea, the Caucasus and the Caspian Sea. From a technological point of view, the program focuses on the transport of cargo on a single transport document for the entire route, using different modes of transport. Then we will study the integration project of the Central Asian Regional Economic Cooperation (hereinafter referred to as CAREC), initiated in 1997. The main goal of the project was to stimulate economic growth and reduce poverty through the development of economic interaction of the Asian member countries of the CIS with border states. Having considered these projects, we will single out the role and place in them of China, Russia and Mongolia.

Keywords: New Silk Road, TRACECA, CAREC, China, Mongolia, Russia, Eurasia.

For citation: Bazarov V. B. «New Silk Road» and Eurasian Logistics Projects of the XXI Century. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2018, vol. 25, pp. 132-138. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2018.25.132> (in Russian)

References

1. Bazarov V. B. «Novyj shelkovyj put': otkrytaya politika otkrytogo obshhestva Kitaya [«New Silk Road»: Open Policy of China's Open Society]. *Vlast'* [The Authority], 2015, vol. 11, pp. 29-35 (in Russian)
2. Podosinnikov E.Yu. Programma TSAREHS – integratsionnyj proekt na postsovetском prostranstve [The CAREC Program is an integration project in the post-Soviet space]. *Uchenye zapiski: ehlektronnyj zhurnal Kurskogo gosudarstvennogo universiteta* [Scientific notes: digital journal of the Kursk State University], 2013, vol. 1 (25), pp. 25-35 (in Russian)

Базаров Виктор Борисович

кандидат исторических наук,

научный сотрудник

Институт монголоведения, буддологии
и тибетологии СО РАН

Россия, 670047, г. Улан-Удэ,

ул. Сахьяновой, 6

тел.: 8(3012)43-35-51

e-mail: bazarov60@mail.ru

Bazarov Viktor Borisovich

Candidate of Sciences (History),

Research Scientist

Institute for Mongolian, Buddhist
and Tibetan Studies SB RAS

6, Sahyanova st., Ulan-Ude, 670047,

Russian Federation

tel.: 8(3012)43-35-51

e-mail: bazarov60@mail.ru