

ЧЫГЫШ ТААНУУНУН МАСЕЛЕЛЕРИ

ВОПРОСЫ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

ISSUES OF ORIENTAL STUDIES

e-ISSN: 1694-8653

№1/2024, 65-72

УДК:

DOI: [10.52754/16948653\\_2024\\_1\\_8](https://doi.org/10.52754/16948653_2024_1_8)

**ВОЗРОЖДЕНИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

УЛУУ ЖИБЕК ЖОЛУНУН АЗЫРКЫ ШАРТТАРДА КАЙРА ЖАРАЛУУСУ

THE REVIVAL OF THE GREAT SILK ROAD IN MODERN CONDITIONS

**Султанбекова Дилназ Исматиллаевна**

*Султанбекова Дилназ Исматиллаевна*

*Sultanbekova Dilnaz Ismatullayevna*

**магистрант, Ошский государственный университет**

*магистрант, Ош мамлекеттик университети*

*Graduate Student, Osh State University*

[sultanbekova2110@gmail.com](mailto:sultanbekova2110@gmail.com)

## ВОЗРОЖДЕНИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

### Аннотация

В статье предпринята попытка, вкратце рассмотреть упадок Великого Шёлкового пути, в связи с не менее великими географическими открытиями Запада, налаживанием новых морских путей, которые привели и утрате былого значения Великого Шёлкового пути. Отметим, что последняя ветка пути существовала между СССР и Китаем, в середине прошлого века. С начала XXI века началось возрождение Великого Шёлкового пути. Более 120 ученых из 29-ти стран обнародовали «Сианьскую декларацию», в которой призывали занести Великий Шелковый путь в Список всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. Сиань – как отправная точка древнего Великого Шёлкового пути, стал местом китайской инициативы создания "Одного пояса, одного пути", созданной на базе Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века и прошла несколько этапов. Возрожденный межконтинентальный путь должен соединить Китай со странами Центральной Азии, Европы, Ближнего и Среднего Востока, Азии и Африки. Ныне эта инициатива получила и реализуется со многими странами мира.

**Ключевые слова:** глобальная инициатива, «Один пояс и один путь», Китай, Центральная Азия, Юго-Восточная Азия, Россия, Европа, Африка.

### УЛУУ ЖИБЕК ЖОЛУНУН АЗЫРКЫ ШАРТТАРДА КАЙРА ЖАРАЛУУСУ

### THE REVIVAL OF THE GREAT SILK ROAD IN MODERN CONDITIONS

#### Аннотация

Макалада Батыштын географиялык ачылыштарына, Улуу Жибек жолунун мурдагы маанисин жоготкон Жаңы деңиз жолдорунун жөнгө салынышына байланыштуу Улуу Жибек жолунун кулашын кыскача карап чыгуу аракетин жасалган. Жолдун акыркы бутагы өткөн кылымдын ортосунда СССР менен Кытайдын ортосунда болгонун белгилешти. Кылымдын башынан Улуу Жибек жолунун кайра жаралуусу башталды. 120 өлкөдөн келген 29дан ашуун окумуштуу Улуу Жибек Жолун ЮНЕСКОнун дүйнөлүк маданий мурастарынын тизмесине киргизүүгө чакырган "Сиань декларациясын" жарыялашты. Сиань-Жибек жолунун байыркы башталышы катары Кытайдын "Бир кур, бир жол" демилгесинин орду болуп, Жибек Жолу Экономикалык алкагынын жана хау деңиз Жибек жолунун базасында түзүлгөн жана бир нече этаптардан өткөн. Кайра жанданган континенттер аралык жол Кытайды Борбордук Азия, Европа, Жакынкы жана Орто Чыгыш, Азия жана Африка өлкөлөрү менен байланыштырышы керек. Азыр бул демилге кабыл алынган жана дүйнөнүн көптөгөн өлкөлөрү менен ишке ашырылып жатат.

**Ачык сөздөр:** глобалдык демилге, "Бир алкак жана бир жол", Кытай, Борбордук Азия, Түштүк-Чыгыш Азия, Россия, Европа, Африка.

#### Abstract

The article attempts to briefly consider the decline of the Great Silk Road, in connection with the equally great geographical discoveries of the West, the establishment of new sea routes, which led to the loss of the former importance of the Great Silk Road. It was noted that the last branch of the route existed between the USSR and China, in the middle of the last century. The revival of the Great Silk Road began at the beginning of the XXI century. More than 120 scientists from 29 countries have published the Xi'an Declaration, which called for the Great Silk Road to be included in the UNESCO World Cultural Heritage List. Xi'an, as the starting point of the ancient Great Silk Road, became the site of the Chinese initiative to create a "One Belt, One Road", created on the basis of the Silk Road Economic Belt and the Maritime Silk Road of the XXI century and went through several stages. The revived intercontinental route should connect China with the countries of Central Asia, Europe, the Middle East, Asia and Africa. Now this initiative has been received and is being implemented with many countries of the world.

**Keywords:** global initiative, "One Belt and One Road", China, Central Asia, Southeast Asia, Russia, Europe, Africa.

## Введение

Исторические факты свидетельствуют, что после великих географических открытий Запада, относящихся к концу XV началу XVI вв., межконтинентальные сухопутные торговые пути пришли в упадок. Именно в связи с Великими географическими открытиями, начал утрачивать своё былое значение Великий Шёлковый путь. Быстрота морского передвижения, возможность транспортировать значительно большее количество товаров, относительная дешевизна перевозок стали приводить к тому, что с конца XV в. значение сухопутного Великого Шелкового пути начинает падать. Хотя некоторые из его ответвлений, особенно в высокогорном узле, связывающем Таджикистан, Афганистан, Китай, Пакистан и Индию, просуществовали до начала XX века.

Во время гражданской войны в Китае уже разрушенный Великий Шелковый путь еще раз сыграл важнейшую роль в истории Китая. В 1939 году, после того как японцы захватили все морские порты Китая, правительство Гоминьдана попросило СССР построить автомобильную дорогу примерно по маршруту северного направления Шелкового пути. Дорога пролегла от железнодорожной станции Сары-Озек на Турксибе, через Хоргос, Кульджу, Хами, до Ланьчжоу, на протяжении около 3 тысяч км.

В 1940 году Великобритания по требованию Японии закрыла Бирманскую дорогу, и Шелковый путь в советском исполнении стал единственной дорогой, по которой Китай мог получать помощь извне. В 1937-1941 годах по этой дороге осуществлялись интенсивные военные поставки, в том числе новейшее вооружение и военная техника. Эти поставки позволили правительству Гоминьдана продержаться в борьбе с японцами.

Возрождение Великого Шелкового пути началось в современных условиях. В наши дни началось осуществление проекта по возрождению Великого Шёлкового пути. Вот что в связи с этим, в своё время Генеральный директор ЮНЕСКО Федерико Майор: «Шелковый путь, приходивший через степи, моря и пустыни, предоставлял великолепную возможность для установления контактов и диалога, способствовал возможностям взаимного обогащения выдающихся цивилизаций. Цель проекта комплексного исследования Шелкового пути - содействовать тому, чтобы народы сегодня осознали необходимость возобновить диалог, использовали имеющую историческое значение возможность взаимопонимание и взаимного обогащения цивилизаций, расположенных вдоль этого пути». Мы, нынешние несколько поколений являемся свидетелями возрождения Великого Шёлкового пути - дороги Мира, Взаимопонимание и Дружбы между народами [1; 6; 7].

На международном семинаре 20 ноября 2013 г., посвященном вопросам изучения Великого шелкового пути, более 120 ученых из 29-ти стран обнародовали «Сианьскую декларацию», в которой призывали занести Великий Шелковый путь в Список всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. В письме на имя генерального секретаря ООН и генерального директора ЮНЕСКО говорится, что в случае внесения в Список Великий Шелковый путь станет первым транснациональным культурным памятником человечества, признанным объектом всемирного культурного наследия. В единогласно принятой участниками семинара «Сианьской декларации» отмечается, что трудно переоценить значение Великого шелкового пути, который на протяжении веков служил важным мостом, объединяющим культуры Востока и Запада. Сегодня он снова призван стать инструментом обмена между различными культурами, стимулом поиска взаимопонимания между народами

и укрепления мира во всем мире. Именно поэтому мы обязаны сохранить и передать потомкам этот бесценный культурный памятник всемирно-исторического значения. Сиань - отправная точка древнего Великого Шёлкового пути. Сиань вновь в центре событий, по причине того, что именно здесь открылся международный семинар, посвященный китайской инициативе создания "Одного пояса, одного пути".

С тех пор прошла более 10 лет. Глобальная инициатива «Один пояс и один путь» прошла несколько этапов своего развития. Впервые Председатель КНР Си Цзиньпин объявил о стратегии Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) 7 сентября 2013 года в Астане. В следующем месяце, 3 октября 2013 г., Си Цзиньпин, выступая с речью в парламенте в Индонезии, предложил концепцию Морского пояса Шелкового пути. В результате на базе Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века была создана глобальная инициатива «Один пояс и один путь», которая должна соединить Китай со странами Центральной Азии, Европы, Ближнего и Среднего Востока, Азии и Африки. 3 октября того же года в Индонезии Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию Морского пояса Шелкового пути 21 века. В результате возникла глобальная инициатива «Один пояс и один путь», основу которой составляет взаимовыгодное экономическое развитие и сотрудничество. По данным Всемирной торговой организации, с 2013 по 2017 годы общий торговый оборот Китая со странами, участвующими в проекте «Один пояс и один путь» превысил 5 триллионов долларов США, а прямые инвестиции КНР в эти страны составили около 70 миллиардов долларов США. Вдоль «Пояса и пути» построены 82 зоны торгово-экономического сотрудничества. Инициатива «Один пояс и один путь» и ее составная часть - «Экономический пояс Шелкового пути»[2] будут содействовать дальнейшему укреплению взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и Казахстаном, Китаем и странами Центральной Азии. В настоящее время Китай превратился в крупнейшего инвестора и главного торгового партнера стран нашего региона. Перечень проектов между Китаем и странами Центральной Азии увеличивается с каждым годом. Открыто движение поездов из Китая в Европу, создана китайско-казахстанская база логистического сотрудничества, развивается строительство автомагистрали «Западная Европа - Западный Китай», построена международная шоссейная дорога «Китай – Кыргызстан –Узбекистан», открыто авиасообщение между Китаем и всеми странами Центральной Азии, функционируют три ветки газопровода «Центральная Азия - Китай». Теперь доставка грузов в Европу из Китая через Казахстан и обратно занимает в 4 раза меньше времени, чем доставка морским путем. Инициатива «Один пояс и один путь» привлекает все большее внимание за рубежом. В условиях стремительно меняющейся международной ситуации, нарастания факторов нестабильности и непредсказуемости эта инициатива способна не только возродить торговые и транспортные связи вдоль Шелкового пути, но и способствовать поддержанию мира и стабильности не только на региональном, но и на глобальном уровнях.

Осуществление этого проекта будет способствовать не только углублению торгово-экономического сотрудничества стран, расположенных вдоль древнего Шелкового пути, но и созданию пояса безопасности, а также углублению культурно- гуманитарного взаимодействия между народами.

Основными маршрутами ЭПШП из Китая являются следующие:

- через Центральную Азию и Россию в Европу (до Балтийского моря);

- через Центральную Азию и Западную Азию в Персидский залив и в Средиземное море;
- в Юго-Восточную Азию, в Южную Азию и далее - к Индийскому океану.
- Планируется создание континентального моста между Европой и Азией, а также международных коридоров экономического сотрудничества:
- «Китай – Монголия - Россия»;
- «Китай – Центральная Азия - Западная Азия»;
- «Китай - Индокитай».

В ключевых городах этих коридоров предполагается создание опорных торгово - экономических и промышленных зон.[3] Надо иметь в виду, что Китай осуществляет строительство «Один пояс и один путь» со многими другими странами мира. Например, в марте 2016 года был открыт самый длинный туннель в Центральной Азии - через перевал Камчик в Узбекистане, протяженностью 19,26 км. В Киргизии в мае 2014 года начались работы по реконструкции ТЭЦ в Бишкеке, позднее альтернативной дороги Север-Юг. В июне 2015 года было подписано соглашение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань. В настоящее время руководством российской, казахстанской и китайской железных дорог, прорабатывается проект высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», по маршруту «Пекин – Астана – Москва – Берлин», протяженностью около 9,5 тыс. км. По прогнозам РЖД, магистраль может быть построена за 8-10 лет. К 2050 году пассажиропоток может составить 36,9 млн. человек, объем перевозок - 12,6-20 млн. тонн. Таким образом, пассажиры смогут доехать из Пекина в Берлин за 40 часов. В Минске - столице Беларуси завершается строительство первой очереди Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень». Уже началась эксплуатация грузового железнодорожного поезда, соединяющего этот парк с китайским портом Ланчжоу. В ноябре 2017 года, в белорусском городе Борисов открылся завод СЗАО «БелДжи», профинансированный и построенный при помощи КНР. С его конвейера сошел первый серийный автомобиль “Geeli Atlas”. Планируется выпуск 60 тысяч легковых автомобилей в год. Украина и Китай в декабре 2017 года одобрили План действий по реализации инициативы совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути. 11 сентября 2018 г. министр инфраструктуры Украины В.Омелян заявил о том, что Киев готов содействовать китайской инициативе «Пояс и путь», путем превращения Украины в мощный логистический хаб на пути товарных потоков между Европой и Азией. Для этого украинские власти намерены создать высокоэффективную систему мультимодальных контейнерных перевозок и развивать железнодорожное и автомобильное сообщение в рамках Национальной транспортной стратегии Украины, рассчитанной на период до 2030 года. На реализацию этой стратегии украинские власти намерены выделить \$60 млрд.

Азербайджан и Грузия, в свою очередь, пытаются перенаправить через железную дорогу Баку – Тбилиси - Карс поток китайских товаров, перевозимых в Европу. Кроме того, Грузия пытается получить китайские инвестиции в размере \$50 млн. - для строительства глубоководного порта на Черном море. Не отстают от постсоветских стран и европейские государства. Как известно, Китай на протяжении ряда лет приобретает ключевые сектора экономик стран Евросоюза. По мнению немецких экспертов, главными проводниками Китая в Европе являются Греция, Чехия, Венгрия, активно пользующиеся китайскими инвестициями. Экономический пояс Шелкового пути и укрепление всестороннего

сотрудничества Китая продолжают со всеми странами Центральной Азии и 16 государствами Центральной и Восточной Европы.[4]

«Один пояс - один путь» - международный форум, который проходит в рамках инициативы «Пояс и путь» (BRF), заявленной лидером КНР десять лет назад. Первое мероприятие такого уровня состоялось в 2017 году, а второе - в 2019-м. Третий форум международного сотрудничества "Один пояс, один путь", посвященный первому большому юбилею инициативы, прошел на таком высоком уровне. В Пекине 17-18 октября 2023 года собрались руководители более 20 государств, а также представители 151 страны и 41 международной организации.

В рамках инициативы "Один пояс, один путь" предполагается выстраивание ряда масштабных "экономических коридоров". В контексте Экономического пояса Шелкового пути: Китай – Центральная Азия – Ближний Восток, Китай – Юго-Восточная Азия и Китай – Казахстан – Россия – Европа. Применительно к Морскому Шелковому пути: Китай – Индийский океан – Европа, Китай – Индийский океан - Африка и Китай – Юго-Восточная Азия – южная часть Тихого океана.

Реализация инициативы "Один пояс, один путь" предусматривает комплексное развитие трансграничной транспортно-логистической, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры в сочетании с мерами по координации макроэкономической политики, снятию барьеров в торгов инвестиционной сфере, переходу на использование в торговле национальных валют, расширению социальной базы межгосударственных отношений посредством наращивания контактов между людьми. Речь по сути идет о долгосрочной многовекторной стратегии формирования Китаем "зоны совместного развития" со странами, расположенными "в орбите" планируемых маршрутов.

По состоянию на конец июня 2023 года в рамках инициативы "Один пояс, один путь" Китай подписал более 200 документов о сотрудничестве с более чем 150 странами и более чем 30 международными организациями на пяти континентах. Совокупные двусторонние инвестиции между Китаем и странами-партнерами достигли 380 миллиардов долларов, из них 240 миллиардов долларов – китайские инвестиции.

Статистические данные показывают, что с 2013 по 2022 год общий объем импорта и экспорта между Китаем и странами-партнерами составил 19,1 триллиона долларов при среднегодовых темпах роста 6,4%. В 2022 году общий объем импорта и экспорта между Китаем и странами-партнерами составил почти 2,9 триллиона долларов, это 45,4% от общего объема внешней торговли Китая за тот же период. Фонд "Шелкового пути" подписал в общей сложности 75 проектов с общей суммой инвестиций более 22 миллиардов долларов. Инвестиции охватывают почти 70 ключевых стран и регионов Азии, Африки, Латинской Америки и Европы. В настоящее время Азиатский банк инфраструктурных инвестиций насчитывает 109 членов – 93 полноправных члена и 16 потенциальных членов. АБИИ инвестировал 45,18 миллиарда долларов в 238 проектов.

Приветствуя участников Третьего Форума "Пояс и путь", Председатель КНР Си Цзиньпин сформулировал 8 руководящих принципов будущего сотрудничества в рамках инициативы, призванных обеспечить выгоды для всех стран-партнеров. Эти принципы можно коротко обозначить словами: взаимосвязанность, открытость, сотрудничество, экологичность,

инновации, обмен, добросовестность и институциональное строительство. Переходя к конкретным мерам, Си Цзиньпин обозначил роль КНР в проекте на ближайшие годы. Китай будет активно участвовать в развитии железнодорожного сообщения "Китай - Европа", в создании Транс-каспийского международного транспортного маршрута и в строительстве нового логистического коридора в Евразии, связанного между собой прямыми железнодорожными и автомобильными перевозками. Это во-первых. Во-вторых, Китай обещает неизменную поддержку открытой глобальной экономике, при этом общий объем торговли товарами и услугами с 2024 по 2028 годы должен, по прогнозам, превысить 32 трлн долларов и 5 трлн долларов соответственно. В-третьих, Банк развития Китая и Экспортно-импортный банк Китая создадут отдельные механизмы финансирования, каждый из которых выделит по 350 миллиардов юаней (около 48,8 миллиарда долларов). Предполагается также направить 80 миллиардов юаней (около 10,9 миллиарда долларов) в Фонд Шелкового пути. В-четвертых, Китай будет углублять сотрудничество в таких жизненно важных областях, как "зеленая" инфраструктура, "зеленая" энергетика и "зеленый" транспорт. В-пятых, Китай продолжит реализацию Плана действий по сотрудничеству в области науки, техники и инноваций "Один пояс, один путь". В течение следующих 5 лет число совместных лабораторий, созданных с другими партнерами "Пояса и пути", будет увеличено до 100. В-шестых, Китай будет и дальше развивать межличностные коммуникации, включая диалог о проблемах цивилизации со странами-партнерами по инициативе. В-седьмых, Китай будет поощрять сотрудничество, основанное на добросовестности. В-восьмых, Китай вместе со странами-партнерами будет укреплять платформы многостороннего сотрудничества, которые относятся к энергетике, налогообложению, финансам, экологическому развитию, предупреждению бедствий, борьбе с коррупцией, аналитическим центрам, средствам массовой информации, культуре и другим областям.[5]

Таким образом, строительство сухопутного участка «Одного пояса и одного пути», инициированного Си Цзиньпином, идет успешно и довольно высокими темпами.

## Список литературы

1. История создания и развития Великого Шёлкого пути» description=»история, великий шелковый путь. Казахстан, Кожа Ахмет Яссавий. «лазуриновый путь». «степ-ной путь». » author=»сулейменова даметкен досмухановна, сулейменов сайлау хамитович, сидахметов срик елтаевич» publisher=»басаранович екатерина» pubdate=»2016-12-23" edition=»euroasian-science.ru\_25-26.03.2016\_3(24)» ebook=»yes» ]
2. Инициатива «Один пояс и один путь»: состояние и перспективы - Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, 2018.-С.14-25
3. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Пекин, 2015 г.; Инициатива «Один пояс и один путь»: состояние и перспективы - Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, 2018. –С.6-8.
4. Заявление для прессы по итогам российско-китайских переговоров. Москва, Кремль, 8 мая 2015 г./ [http:// kremlin.ru/ events/president/transcripts/49433/](http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433/); Инициатива «Один пояс

- и один путь»: состояние и перспективы - Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, 2018. –С.36-42.
5. Пояс и путь// [https://ru.wikipedia.org/wiki/Пояс\\_и\\_путь](https://ru.wikipedia.org/wiki/Пояс_и_путь); Третий форум международного сотрудничества "Один пояс, один путь" прошел на высоком уровне// <https://rg.ru/2023/10/22/ot-plana-k-detaliyam.html>.
  6. Усон Уулу, М. Сотрудничество Синьцзяна со странами центральной Азии в сфере нефти и газа / М. Усон Уулу, А. С. Раимжанова // Вестник Ошского государственного университета. – 2023. – № 1. – С. 30-35. – DOI: 10.52754/16948610\_2023\_1\_4. – EDN: FXJNDZ.
  7. Омурова, Ж. О. Политика КНР «теории гармоничного мира» и «один пояс один путь», направленная в Центральную Азию / Ж. О. Омурова // Вопросы востоковедения. – 2022. – № 1. – С. 81-86. – DOI: 10.52754/16948653\_2020\_1\_15. – EDN: WKEAUA.