

Современный этап развития Великого Шелкового пути

Оспанов Г.М.

Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова

Бүгінгі күні әлемнің көптеген мемлекеттерінің күштерімен Ұлы Жібек жолының жандану үрдісі байқалады. Жібек жолы — Қытай мен Жерорта теңізінің аралығындағы мәдени орталықтарды мыңдаған жылдар бойы байланыстырған керуен жолдардың жүйесі. Ұлы Жібек жолын дамытудың қазіргі ең маңызды кезеңі — көлік байланысы мен туризм. «ТРАСЕКА» коридоры үнемі дамып, жетіліп отыратын атакты және өміршең көлік жүйесі болып табылады. «Ұлы Жібек жолындағы туризм» атты ұзақ мерзімді жобаны құрған Бүкіләлемдік туристік ұжым ежелгі магистральдің қайта дамуында басты рөл атқарады. Бұл «тарихи Жібек жолының» қалпына келу процесі.

Nowadays due to the efforts of many states of the world it is decided to revive the Great Silk Way to a new life. The Silk way is the system of caravan routes which connect the cultural centers of a huge continent space between China and the Mediterranean throughout more than thousand years. Main parts of the modern development stage of the Great Silk Way became transport communication and tourism. «TRACECA» corridor is a famous and alternative transport system which is always improved and developed. The leading part in revival of a ancient highway plays the Worldwide Tourist organisation (WTO) which carries out the long-term project «The Great Silk Way Tourism». This is a recreational process of «the Historical Silk Way».

Сегодня усилиями многих государств мира решено возродить к новой жизни Великий Шелковый путь. Все большее число людей проявляет живой интерес к истории этой древней транснациональной торговой магистрали, к уникальным памятникам древнего зодчества, неутраченным духовным ценностям, завещанным прославленными предками, к национальным ремеслам, кухне, традициям и праздникам народов региона.

Шелковый путь оказал огромное влияние на формирование политического, экономического, культурного устройства стран, через которые он проходил. Вдоль всех его маршрутов возникали крупные и малые торговые города и поселения, особенно испещренной караванными путями была Центральная Азия. Этот регион пересекали десятки торговых маршрутов. Здесь происходили важнейшие этнические процессы, активное взаимодействие культур, осуществлялись масштабные торговые операции, заключались дипломатические договоры и военные союзы. Народам этого региона принадлежит выдающаяся роль в распространении буквенного письма и мировых религий, многих культурных и технических достижений в страны Внутренней Азии и Дальнего Востока.

Шелковый путь — это система караванных путей, связывавших на протяжении более тысячи лет культурные центры огромного пространства материка между Китаем и Средиземноморьем. Сам термин был впервые введен в научный оборот немецким географом и геологом В.Рихтгофеном в 70-е годы XIX в. для обозначений связей между дальневосточным и западным миром и оказался чрезвычайно удачным и общепринятым. Со II в. н.э. шелк стал главным товаром, который везли китайские купцы в дальние страны [1].

Таким образом, символом отношений между Западом и Востоком был Великий Шелковый путь. Впервые в истории человечества на гигантских просторах от Средиземноморья до Тихого океана он соединил различные страны и народы, связал их материальную, художественную и духовную культуры. Многие века по этому пути осуществлялся обмен идеями, технологиями, ремеслами, верованиями. Возрождение Великого Шелкового пути на современном этапе развития представлено на рисунках 1 и 2.

Организация Объединенных Наций является первым, кто предложил возродить и содействовал осуществлению возрождения Великого Шелкового пути. В 1988 г. был принят проект ЮНЕСКО «Интегральное изучение Шелкового пути — пути диалога», рассчитанный на десять лет. По этому проекту намечалось широкое и подробное изучение истории древней трассы, становление и развитие культурных связей между Востоком и Западом, улучшение отношений между народами, населяющими Евразийский континент.

Однако в 1993 г. на Генеральной Ассамблее ООН было принято решение о возрождении Великого Шелкового пути как важного канала международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма. Важнейшими составляющими современного этапа развития Великого Шелкового пути стали транспортные связи и туризм [2].



Рис. 1. Иерархия сценариев возрождения Великого Шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией (данные [3; 143])

ТРАСЕКА — международный транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия, выделяемый в качестве самостоятельного евроазиатского транспортного коридора, хотя в его состав не входят коммуникации КНР и других восточно-азиатских государств. Идея реализации проекта (TRASECA, Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia) впервые была озвучена на конференции в Брюсселе в мае 1993 г. при участии 8 республик бывшего СССР — Азербайджана, Грузии, Армении, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана [4].

Поддержку проекту оказал Европейский Союз, финансирующий через программу ТАСИС его основные мероприятия, а также Соединенные Штаты Америки, которые официально признали его как альтернативу российским транспортным коммуникациям (на проведенной в апреле 1999 г. в Вашингтоне в рамках празднования 50-летия НАТО специальной встрече по проекту ТРАСЕКА).

Коридор «ТРАСЕКА» трактуется как современная модификация одного из направлений Великого Шелкового пути, идея возрождения которого приобрела в государствах Центральной Азии особую популярность после распада СССР. Официальный маршрут ТРАСЕКИ: порты Западного побережья Черного моря (Стамбул, Констанца, Варна, Одесса); переправа через Черное море — Поти (Грузия), Тбилиси (Ереван), Баку; переправа через Каспийское море — Туркменбаши — Байрам, Самарканд, Ташкент, Чимкент, Бишкек, Алматы, Достык. Связь ТРАСЕКИ с европейской транспортной системой осуществляется через: а) порт Стамбул (выход на Паневропейский МТК № 4); б) порт Констанца (МТК № 4); в) порт Варна (МТК № 8); г) порт Одесса (МТК № 9); д) реку Дунай (МТК № 7). С азиатскими транспортными сетями коридор «ТРАСЕКА» связан через казахстанско-китайскую пограничную станцию Достык. Характеристики транспортного коридора «ТРАСЕКА» представлены в таблице, а также на рисунке 3.



Рис. 2. Преимущества и сложности реализации сценариев возрождения Великого Шелкового пути и функционирования сухопутного транспортного моста между Европой и Азией (данные [3;143])

Основными целями ТРАСЕКИ являются:

- развитие торговых, транспортных и коммуникационных связей между Европой, регионом Черного моря, Кавказом, регионом Каспийского моря и Азией;
- содействие доступу на мировые рынки для государств-членов по автомобильным и железным дорогам;
- обеспечение безопасности дорожного движения, безопасности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики и связанных с ней правовых структур;
- создание конкурентной среды для перевозчиков из государств-членов.

Европейский Союз, а также ведущие экономические державы и торговые государства, такие как Соединенные Штаты, Япония, Китай и Россия, проявили интерес к ТРАСЕКА и создали проекты или организовали взаимодействие с ней.

Существуют разные точки зрения в отношении перспектив реализации программы создания транспортного коридора «ТРАСЕКА» между Европой и Восточной Азией через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Каспий, Кавказ и Черное море.

Т а б л и ц а

Технико-экономические характеристики транспортного коридора «ТРАСЕКА» (ж/д составляющая)

Общая протяженность	Стамбул–Достык	7128 км
	Констанца–Достык	7120 км
	Варна–Достык	7168 км
	Одесса–Достык	7067 км
	Устье Дуная–Достык	7057 км
Количество пунктов перевалки с моря на наземные виды транспорта и обратно	Варна (Констанца, Одесса), Поти, Баку, Туркменбаши (Актау)	4
Количество пунктов смены колесных пар между европейскими и грузинскими железными дорогами, а также на ст. Достык		2
Протяженность железных дорог		5113 км
	электрофицированных	1005 км
	двухпутных	1456 км
	однопутных	2298 км
	с шириной колеи 1520 мм	5113 км
	недостроенных участков	0 км

Примечание. Данные работы [2; 65].

Очевидно, что недостатками евроазиатского коридора «ТРАСЕКА» в его железнодорожной части являются:

- наличие сразу двух водных участков (Черное и Каспийское моря), что требует функционирования паромных переправ;
- разная ширина колеи в странах-участницах (требуется, как минимум, две перестановки вагонных тележек);
- отсутствие выхода коридора в Восточную Азию.

С нашей точки зрения, проблемы развития евроазиатских автотранспортных связей связаны прежде всего с международным сотрудничеством в области автомобильного транспорта между Китаем и другими странами, расположенными вдоль Шелкового пути. Несмотря на то, что они достигли достаточного развития, тем не менее из-за диспропорции в географических и экономических условиях существует несбалансированность в сотрудничестве в области транспорта. Тормозят процесс развития в этой сфере следующие проблемы:

1. Двусторонние и многосторонние соглашения должным образом не реализуются, а нефизические барьеры до сих пор существуют. Некоторые страны по тем или иным причинам не имеют необходимых законов и правил, а службы, отвечающие за исполнение законов и правил, и пограничные службы развиты недостаточно. Все это оказывает серьезное и негативное влияние на экономическую деятельность транспортных предприятий и на развитие двустороннего сотрудничества.

2. Неравномерное развитие автотранспортной инфраструктуры в этих странах, как результат относительно низкого уровня экономического развития и различий в национальных условиях, также сдерживает развитие регионального сотрудничества в области транспорта и свободное перемещение грузов, капитала, технологии и людей [5].

Конечно же, естественным конкурентом (на ряде участков дополнением) ТРАСЕКИ является «Центральный луч» евроазиатского коридора «Южный». По оценкам экспертов, модернизация транспортных коммуникаций на территории Турции обеспечит в будущем более высокие пропускную способность и скорость доставки грузов между Центральной Азией и Южной Европой. Основ-

ная номенклатура перевозки грузов по коридору «ТРАСЕКА»: контейнеры, товары широкого потребления, продукция машиностроения, оборудование и хлопок.



Рис. 3. Евроазиатский транспортный коридор «ТРАСЕКА» (данные работы [2; 141])

Сегодня ТРАСЕКА — это также Межправительственная Комиссия с зарегистрированным в ООН Основным многосторонним соглашением о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ–Азия, подписанным в 1998 г. на саммите в Баку и ратифицированным в настоящее время 12 государствами, целями которого являются:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу на международный рынок автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;
- обеспечение международной перевозки грузов и пассажиров, а также международной перевозки углеводородов;
- обеспечение безопасности перевозок, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- создание равных условий конкуренции транспортных операций.

Таким образом, Основное многостороннее соглашение было подписано на саммите «ТРАСЕКА — Восстановление Исторического Шелкового пути» в 1998 г. в Азербайджане в городе Баку. Межгосударственная программа ЕС «Тасис ТРАСЕКА» включает следующие страны, которые являются Сторонами (странами-участницами) Основного многостороннего соглашения: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Турция, Украина, Узбекистан, Таджикистан, Иран.

Организационная структура транспортного коридора включает в себя:

- Межправительственную Комиссию ТРАСЕКА,
- Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА,
- Национальные Комиссии,
- Постоянных представителей Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА (Национальных секретарей) и рабочие группы.

В действительности, исполнительным органом Межправительственной Комиссии является Постоянный Секретариат, расположенный в Баку, и его Постоянные представительства, возглавляемые Национальными секретарями, в каждом из государств-членов Основного многостороннего соглашения.

Очевидно, на этапе становления институциональные структуры ТРАСЕКИ финансировались Европейским Союзом. С 2004 г. финансирование поэтапно принимали на себя государства-члены

ОМС. Уже в 2006 г. более 75 % бюджета Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА финансировались из вкладов государств-участников, а в 2007 г. организация полностью перешла на самофинансирование.

Страны Основного многостороннего соглашения объединили свои усилия и выработали стратегию, чтобы как можно полнее использовать преимущества своих геополитических и экономических возможностей, укрепляя коридор «ТРАСЕКА» как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

Эта стратегия, очевидно, предлагает положить начало осуществлению необходимых изменений и определяет цели до 2015 г., состоящие в создании устойчивой, эффективной и интегрированной мультимодальной транспортной системы.

Коридор «ТРАСЕКА» является известной и жизнеспособной альтернативной транспортной системой, неуклонно совершенствующейся и развивающейся. Это процесс восстановления «Исторического Шелкового пути» [6].

На самом деле страна, которая закончила строительство своей части дороги по Великому Шелковому пути и подвела свои транспортные узлы к границам, стал Китай. 8 августа 2004 г. была открыта первая Транскитайская автомагистраль, которая берет начало в порту Ляньюньгань на побережье Желтого моря и завершается на КПП «Хоргос» на казахстанско-китайской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 г. Общую стоимость проекта можно оценить в 131,7 млрд юаней, или 16,6 млрд долларов. Большая часть этой скоростной магистрали прошла вдоль автодороги, построенной советскими специалистами в 1939–1940 гг.

Технические характеристики автобана позволяют двигаться по нему со средней скоростью 120 км/час. Новая автодорога сократила автомобильный путь от восточных до западных пределов страны с 15 суток до 50 часов, т.е. в 7,5 раза. Помимо этого, Правительство КНР ведет интенсивное автодорожное строительство в западных районах страны, чтобы к китайской границе подходила мощная и хорошо развитая автодорожная сеть [7].

Правительство КНР объявило о строительстве в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР КНР) 12 скоростных автомобильных дорог, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии: Казахстаном, Киргизией, Узбекистаном, Таджикистаном. О масштабе запланированного дорожного строительства можно судить по тому факту, что в 2005 г. протяженность автомобильных дорог СУАР КНР с твердым покрытием составила 80,9 тыс. км, среди них 7 автомагистралей государственного значения. По новому плану автодорожного строительства к 2020 г. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием должна составить 150 тыс. км, т.е. фактически удвоиться. Это ведется для того, чтобы инфраструктура региона была развита и готова к новым масштабным проектам как в индустрии, так и в туристской деятельности [8].

В наше время разработаны и действуют сотни маршрутов на всех континентах. Однако один из самых привлекательных и самый длинный в мире, имеющий протяженность 12800 км, — Великий Шелковый путь. Это дорога, которая тысячи лет связывала Восток и Запад как двухсторонняя река цивилизации. К экспедициям торговцев, миссионеров и географов прошлых веков сегодня присоединились и туристы. Во многом благодаря организации маршрутов по Великому Шелковому пути большая часть человечества ныне получила прямой доступ к глобальному наследию, не ограничиваясь географическими пределами.

Действительно, на сегодняшний день ведущую роль в возрождении древней магистрали играет Всемирная туристская организация (ВТО), которая выполняет долгосрочный проект «Туризм на Великом Шелковом пути». Создана единая концепция трансконтинентального туризма, над которой работают туристические организации девятнадцати стран, входящих сегодня в регион Великого Шелкового пути — Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана, Казахстана, Таджикистана, Ирана, Грузии, Армении, Азербайджана, Китая, Пакистана, Турции, Японии, Индии и других. Туризм на Великом Шелковом пути имеет свои примечательные особенности. Популярным становится транснациональный туризм. Понятие это появилось сравнительно недавно, в девяностые годы прошлого столетия, когда традиционная практика путешествий по одной стране стала дополняться туристскими поездками в соседние страны. Такой региональный туризм, удобный и выгодный и для организаторов, и для путешественников, способствует сближению соседних стран, сотрудничеству на туристском рынке. Распространенным способом подобного рода путешествий является туристский треугольник, когда туристу по выбору предлагается посетить три соседние страны, например: Узбекистан — Казахстан — Кыргызстан или Узбекистан — Туркменистан — Иран. Существуют и другие формы пу-

тешествий по Великому Шелковому пути. Так, тур «Всемирное наследие Великого Шелкового пути» предлагает туристам путешествие по маршруту Казахстан — Узбекистан — Туркменистан — Иран или тур «По странам Центральной Азии». Но Великий Шелковый путь — это не только караванные дороги и города, через которые он проходил. Это великолепные природные ландшафты — горные пики и альпийские луга Тянь-Шаня и Памира, пески пустынь с рукотворной рекой — Каракумским каналом, «хрупкий жемчуг» озера Иссык-Куль и реликтовые сосновые леса Борового, горнолыжные курорты Чимган и Бельдерсай, живописное Чарвакское водохранилище, ореховые рощи в урочище Арсланбоб и многие другие примечательные места. Любители экстремального туризма могут испытать свои силы в альпинистском восхождении, спуске по высокогорным рекам на плотах и лодках или, подобно древним путникам, совершить прогулку на лошадях или поездку по пустынным барханам на верблюдах [9].

Таким образом, история Великого Шелкового пути — это история широкого культурного взаимодействия и взаимообмена между народами Востока и Запада. Она доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

Список литературы

1. *Ахметшин Н.Х.* Тайны Шелкового пути. — М.: ВЕЧЕ, 2002. — 11 с.
2. Official Journal of the European Union.
3. Возрождение Великого Шелкового пути в XXI веке: от теории к практике. Совместный проект Международного союза автомобильного транспорта и редакции www.polpred.com. — М., 2007. — 65 с.
4. *Mishra S.K.* First Regional Meeting on Trade and Transport Facilitation in the Landlocked and Transit Countries. — Bangkok, 2005. — 10–11 October.
5. Возрождение Шелкового пути для формирования евроазиатских автотранспортных связей // Информационный документ, представленный министерством коммуникаций Китая на Совещании министров транспорта Экономической комиссии ООН в Азиатско-Тихоокеанском регионе (UNESCAP). — Октябрь 2006 г., Южная Корея.
6. www.traseca-org.org/default.php- Проект ТРАСЕКА. Международный транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия (ТРАСЕКА).
7. Китай создает Новый Шелковый путь — Дмитрий Верхотуров // Эксперт Казахстан. — 2007. — 4 июня. — № 21 (123).
8. Экономика Китая. БИКИ. — 2006. — № 113.
9. *Гурин С.* Путешествие, паломничество, туризм // Хаос. — 1997. — № 3. — С. 189.