

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ

ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»



Институт

ИСГТ

Направление подготовки

41.03.01 Зарубежное регионоведение

Кафедра

ИФНТ

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Великий Шелковый путь: история и современность

УДК 94 (510):339.5

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗР31	Лю Лэй		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры истории и философии науки и техники	Першиков Анатолий Николаевич	Кандидат исторических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор кафедры истории и философии, науки и техники	Трубникова Наталья Валерьевна	Доктор исторических наук		

Томск – 2017 г

Планируемые результаты обучения

Механизм определения планируемых результатов обучения основан на требованиях ФГОС и стандартов ТПУ по формированию общекультурных (универсальных) и профессиональных компетенций выпускников, положениях концепции ООП, учете целей ООП и рекомендаций заинтересованных работодателей.

Механизм корректировки результатов обучения предполагает совершенствование системы оценивания знаний, умений и навыков, приобретаемых студентами в образовательном процессе, внедрения в практику учебного процесса индивидуальных и групповых творческих проектов, проведения учебно-исследовательской и научно-исследовательской работы, прохождения практик, выполнения ВКР.

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P1	Осуществлять профессиональный письменный перевод официальной и деловой документации на английском языке и языках региона специализации (китайском, японском, корейском)	Требования ФГОС (ОК-3, ОК-4, ОК-11, ПК-12, ПК-13, ПК-14, ПК-15, ПК-16, ПК-17)
P2	Осуществлять протокольное сопровождение официальных лиц и устный перевод выступлений по вопросам, касающимся торгово-экономической, общественно-политической, культурно-страноведческой проблематики	Требования ФГОС (ОК-2, ОК-3, ПК-12, ПК-13, ПК-14, ПК-15, ПК-16, ПК-17) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P3	Осуществлять функции секретаря, секретаря-референта руководителей региональных и федеральных органов государственного управления, ответственных за проведение внешней политики в отношении зарубежных стран	Требования ФГОС (ПК-1, ПК-2, ПК-3, ПК-4, ПК-5, ПК-6, ПК-7, ПК-8, ПК-9, ПК-10, ПК-11, ПК-14, ПК-15; ОК-8, ОК-9, ОК-10, ОК-11, ОК-12, ОК-13, ОК-14, ОК-15)

	и регионов	
P4	Формировать базы данных по различным аспектам социально-политического, экономического, культурного развития стран и регионов	Требования ФГОС (ПК-1, ОК-10,11,12,13,14) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P5	Анализировать информацию по региону специализации, отдельным странам, организациям, деятелям с использованием источников на русском и английском языках, китайском, корейском и японском языках.	Требования ФГОС ПК-1, ПК-2, ПК-4, ПК-5, ПК-6, ПК-7, ПК-8, ПК-9, ПК-10, ПК-11, ПК-12, ПК-14, ПК-15, ПК-16, ОК-13 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P6	Проводить экспертные работы с документацией, предназначенной для развития деловых, культурных, дипломатических контактов российских предприятий, учреждений, фирм с зарубежными партнёрами	Требования ФГОС ПК-1, ПК-3 ПК-4, ПК-5, ПК-8, ПК-9, ПК-10, ПК-14, ПК-15, Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P7	Проводить консультирование представителей государственных учреждений, фирм и других заинтересованных лиц по экономическим, общественно-политическим, социально-культурным вопросам, связанным с регионом специализации	Требования ФГОС ПК-1, ПК-2, ПК-3, ПК-4, ПК-5, ПК-6, ПК-7, ПК-8, ПК-9, ПК-10, ПК-11, ПК-12, ПК-14, ПК-15 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и

		языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P8	Готовить на русском и английском языках, а также на китайском, корейском и японском языках информационные буклеты, рекламные проспекты и иные информационно-аналитические материалы, предназначенные для продвижения интересов отечественных предприятий и организаций за рубежом,	Требования ФГОС (ПК-15, ПК-16, ПК-17) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P9	Готовить дайджесты научных и информационно-аналитических изданий общественно-политической, торгово-экономической, культурологической направленности на русском, английском языке, а также на языках региона специализации (китайском, корейском, японском)	ПК-7, ПК-14, ПК-16
P10	Осуществлять письменный перевод общественно-политической, научно-популярной и художественной литературы	Требования ФГОС ОК-3, ПК-12, ПК-13, ПК-16
P11	Осуществлять компьютерный набор и первичную верстку информационных материалов на русском и английском языке, а также на языке региона специализации (китайском, корейском, японском)	Требования ФГОС ОК-11 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P12	Планировать, осуществлять и готовить к презентации результаты индивидуального научного исследования по проблематике международных отношений и региона специализации	Требования ФГОС ОК-10, ПК-7, ПК-8, ПК-9 Требования заинтересованных работодателей (Институт

		международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P13	Составлять аннотированную научную библиографию по тематике, связанной с регионом специализации, на русском, английском языках, а также на языке региона специализации (китайском, корейском, японском)	Требования ФГОС ПК-7, ПК-8
P14	Участвовать в подготовке учебников, учебно-методических материалов по общественно-политическим и гуманитарным дисциплинам	Требования ФГОС ПК-7, ПК-8, ПК-9, ПК-10, ПК-11 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P15	Применять знания по истории, культуре, этнологии, этнической психологии стран и народов региона специализации в переговорном процессе, в организации культурно-просветительских мероприятий	Требования ФГОС ОК-2, ОК-3, ОК-9 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P16	Организовать и проводить выставки, презентации, аукционы и иные мероприятия в сфере культуры	Требования ФГОС ПК-17, ОК-3, ОК-10 Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)

P17	Подготовить материалы о международных мероприятиях в сфере культуры, проводимых в России и за рубежом, на русском и английском языке, а также на языках региона специализации (китайском, корейском, японском)	Требования ФГОС ПК-16
<i>Универсальные компетенции</i>		
P18	Толерантно воспринимать культурные, конфессиональные, политические, мировоззренческие особенности народов иных культурных традиций	Требования ФГОС (ОК-1) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P19	Применять знания основ дипломатического и академического этикета в профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-2) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P20	Применять навыки рефлексии, адекватно оценивать свои образовательные и профессиональные результаты	Требования ФГОС (ОК-5)
P21	Понимать социальную значимость своей профессии, нести персональную ответственность за результаты своей профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-6) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P22	Владеть культурой взаимоотношений, эффективно работать индивидуально и в качестве члена и руководителя группы,	Требования ФГОС (ОК-4, 5, 6, 15, 16, 17, 18) Требования заинтересованных

	следовать производственной дисциплине, демонстрировать ответственность за результаты работы и готовность следовать корпоративной культуре организации	работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P23	Выстраивать перспективные стратегии личного и профессионального развития, самостоятельно учиться и непрерывно повышать квалификацию в течение всего периода профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-7) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P24	Осуществлять свободную коммуникацию на английском языке на бытовом и деловом уровне	Требования ФГОС (ОК-3) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)
P25	Владеть культурой речи, мышления, основами профессионального этикета	Требования ФГОС (ОК-2) Требования заинтересованных работодателей (Институт международного образования и языковой коммуникации ТПУ, Томский государственный университет)

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
Направление подготовки (специальность) 410301 «Зарубежное регионоведение»
Кафедра Истории и философии науки и техники

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой ИФНТ

(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
ЗР31	Лю Лэй

Тема работы:

Великий Шелковый путь: история и современность

Утверждена приказом директора (дата, номер)

№ 239/с от 20.01.2017

Срок сдачи студентом выполненной работы:

01.06.2017г.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе

(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).

Цель работы – выявить истоки возникновения, охарактеризовать сферу действия Шелкового пути, раскрыть процесс становления и начальный этап развития Нового пути.

Объектом исследования в дипломной работе стали история первой транснациональной коммуникации - Шелкового пути и его возрождение в новой социокультурной реальности.

Предмет исследования – происхождение и влияние Великого Шелкового пути на окружающие страны, а также новые инфраструктурные проекты,

	осуществляемые в рамках Нового Шелкового пути и их воплощение на практике.
<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Оценить экономическую и хозяйственную ситуацию в Китае до возникновения Шелкового пути и выяснить роль Китая в возникновении древнего пути; - Проанализировать процесс распространения и цивилизационного обмена вдоль Шелкового пути; - Рассмотреть доктрину Нового Шелкового Пути, его сущность, содержание и направления; - Провести сравнительный анализ мнений и оценок представителей различных стран к созданию Новому Шелковому пути; - Рассмотреть первые шаги Нового Шелкового Пути и его перспективы в современных реалиях. <p>Область применения: представленные в ВКР материалы о деловой, хозяйственной и культурной жизни народов, проживавших вдоль Шелкового пути можно использовать для исторических исследований, публикаций, учебно-методических пособий. Опыт того пути можно применять для разрешения логистических и некоторых других проблем Нового пути. Представленная сфера действия прошлого и современного пути может вызвать интерес этнографов, регионоведов.</p>
<p>Перечень графического материала</p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	Карты–схемы Шелкового пути и маршрута «Один пояс и один путь»
<p>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</p> <p><i>(с указанием разделов)</i></p>	
Раздел	Консультант
1. Великий Шелковый Путь – первый транснациональный торговый путь	Першиков А. Н., к.и.н., доцент
2. Новый Шелковый путь «Один пояс один путь»	Першиков А. Н., к.и.н., доцент
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	
Введение	русский

Великий Шелковый Путь – первый транснациональный торговый путь	русский
Новый Шелковый путь «Один пояс один путь»	русский
Заключение	русский

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	20.12.2016.
---	-------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ИФНТ	Першиков Анатолий Николаевич	Кандидат исторических наук, доцент		20.12.2016г.

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗРЗ1	Лю Лэй		20.12.2016г.

Министерство образования и науки Российской Федерации
 федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
 ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**



Институт социально-гуманитарных технологий
 Направление подготовки 41.03.01 «Зарубежное регионоведение»
 Кафедра ИФНТ
 Уровень образования: бакалавриат
 Период выполнения работы: осенний/ весенний семестр 2016/2017 учебного года
 Форма представления работы:

Бакалаврская работа

(бакалаврская работа, дипломный проект/работа, магистерская диссертация)

**КАЛЕНДАРНЫЙ РЕЙТИНГ-ПЛАН
 выполнения выпускной квалификационной работы**

Срок сдачи студентом выполненной работы:	01.06.2017 г.
--	---------------

Дата контроля	Название раздела (модуля) / вид работы (исследования)	Максимальный балл раздела (модуля)
20.12.2016.	Подготовка основного списка литературы по теме ВКР. Анализ ключевых источников по теме ВКР.	5
01.02.2017	Подготовка и написание 1 главы ВКР. «Великий Шелковый Путь – первый транснациональный торговый путь».	10
02.04.2017	Подготовка и написание 2 главы ВКР «Новый Шелковый путь «Один пояс один путь»».	10
20.05.2017	Подготовка и написание введения и заключения. Систематизация библиографического обзора по теме ВКР. Подготовка доклада и презентации.	15
Схема оценивания		
40		
39-40	отлично	
35-38	очень хорошо	
31-34	хорошо	
27-30	удовлетворительно	
22-26	посредственно	

17-21	условно неудовлетворительно
0-16	безусловно неудовлетворительно

Составил преподаватель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
доцент	Першиков А.И	Кандидат ист. наук		20/12/2016.

СОГЛАСОВАНО:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
	Трубникова Наталья Валерьевна	Д.и.н., профессор		20/12/2016.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 105 с., 6 рис., 4 табл., 117 источников и литературы.

Ключевые слова: «Великий Шелковый путь», цивилизация, торговля, культура, религии, «Один пояс и один путь», Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, особые экономические зоны, инфраструктура, логистика, туризм.

Цель работы – выявить истоки возникновения, охарактеризовать сферу действия Шелкового пути, раскрыть процесс становления и начальный этап развития Нового пути.

Объектом исследования в настоящей работе является история первой транснациональной коммуникации - Шелкового пути и его возрождение в новой социокультурной реальности.

Предмет исследования – происхождение и влияние Великого Шелкового пути на окружающие страны, а также новые инфраструктурные проекты, осуществляемые в рамках Нового Шелкового пути и их воплощение на практике.

Великий шёлковый путь, который служил несколько веков своеобразным мостом между Востоком и Западом, благодаря которому происходило взаимодействие и сотрудничество народов, как на торговом, так и на культурном поприщах. В настоящее время, в век глобализация, когда идея мира, сотрудничества и общего выигрыша становятся главной линией развития между странами, история Шелкового пути рассматривается как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного общения разных стран и народов.

Восстановление данного пути открывает новых возможностей для всестороннего сотрудничества различных стран и народов. В настоящее время инициатива Нового Шелкового пути ещё находится на стадии своего развития, но считается что в перспективе возможно создать новое экономическое пространство.

В процессе раскрытия темы использовались следующие исследовательские **методы**. Историко-хронологический метод помог представить происхождение и этапы развития данного пути. Метод интерпретации был применён для понимания изменения и содержания этого пути в различных областях. Сравнительно-исторический метод позволил выявить различия между древним и новым путем. Аналитический метод использовался для выяснения специфики возрождения Шелкового пути в новом политическом, экономическом, социальном и информационном пространстве.

В результате исследования, **полученные выводы** позволяют видеть потенциальные возможности инициативы «Один пояс и один путь», которые может реализовать как Китай. так и другие страны, поддержавшие эту инициативы.

Структура работы. Данная работа состоит из двух глав. В первой главе, наряду с определением Шелкового пути, приводится общая характеристика экономических и хозяйственных явлений перед возникновением государства, а также характеризуются основные его влияние на другие страны в процессе развития данного пути. Вторая глава представляет собой подробное описание формирования Нового Шелкового пути в 21 веке, к тому же в ней анализируются основные направления и шаги для восстановления пути и

их возможности.

Область применения: представленные в ВКР материалы о деловой, хозяйственной и культурной жизни народов, проживавших вдоль Шелкового пути можно использовать для исторических исследований, публикаций, учебно-методических пособий. Опыт того пути можно применять для разрешения логистических и некоторых других проблем Нового пути. Представленная сфера действия прошлого и современного пути может вызвать интерес этнографов, регионоведов.

В будущем планируется исследовать роль и место России в инициативе Нового Шелкового пути, с учетом её логистического, экономического и другого потенциала.

Оглавление

Введение.....	15
Глава 1. Великий Шелковый Путь – первый транснациональный торговый путь.....	30
1.1. Возникновение Великого Шелкового пути.....	30
1.2. Роль Шелкового пути во взаимообогащении и развитии цивилизаций.....	36
Глава 2. Новый Шелковый путь «Один пояс один путь»	47
2.1. Доктрина Нового Шелкового пути.....	47
2.2. Формирование нового экономического пространства.....	54
2.3. Новый Шелковый путь и развития логистики и туризма	65
Заключение.....	85
Список источников.....	91
Список литературы.....	93

Введение

В истории развития человечества многое зависит от стремления людей к общению и обмену своими достижениями, поэтому историческая наука прослеживает различные пути международных коммуникаций уже с древнейших времен. Более 2000 лет тому назад трудолюбивые и мудрые народы, которые живут на евроазиатском континенте, изыскали и открыли несколько торговых путей, соединяющих азиатскую, европейскую и африканскую цивилизации, которым в 1877г. немецкий историк К. Рихтгофен дал общее название «Шелковый путь».

Шелковый путь — одно из наиболее значительных достижений в истории мировой цивилизации. Благодаря этому пути Китай научился многому у других стран, и они, в свою очередь, тоже немало заимствовали у Китая. Это была не просто торговая магистраль для перемещения товаров, постоянное движение и коммуникация населения вдоль этого пути приводила к передаче знаний, идей, культур и верований, что оказало глубокое воздействие на историю и цивилизации народов Евразии. Все эти достижения стали яркой страницей в летописи человечества.

В начале третьего тысячелетия, человечеству необходимо искать новые пути сотрудничества. В этом может помочь исторический опыт. Так что комплексное изучение и восстановление Великого Шелкового пути вполне соответствует такой необходимости, поскольку он путь служил сближению различных народов на протяжении многих столетий. Поэтому при создании модели будущих взаимоотношений и сотрудничества народов необходимо использовать этот убедительный пример.

Актуальность темы. Великий шелковый путь в прошлом уже играл связующую роль между представителями разных цивилизаций и социально-экономических систем, можно сказать, его история рассматривается в наши дни как актуальный опыт взаимовыгодной торговли

и мирного культурного общения разных стран и народов. К тому же, он смог стать своеобразным прологом современной системы мировой экономики и глобализации. Как известно, в настоящее время глобализация превратилась в одну из ведущих тенденций мирового развития, которая оказывает все более глубокое воздействие на различные сферы жизни человечества. Общим тенденциям глобального развития вполне соответствует проект возрождения Шелкового пути, в котором предусматривается создание новых возможностей для развития новых современных вариантов отношений государств Азиатско-Европейского территориального пространства.

Восстановление Шелкового пути относится к 1980-1990 гг., когда запускается программа ЮНЕСКО «Шелковый путь – путь диалога». В XXI веке, когда мир, развитие и сотрудничество стали лейтмотивом времени, дух Шелкового пути становится особенно важным и ценным. В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выступил с инициативой о возрождении Шелкового пути на качественно новой экономической, финансовой и транспортной основе. Эта интеграционная инициатива нашла поддержку со стороны руководства стран почти во всем мире. Более того, она явилась предметом обсуждения научной общественностью, получила освещение в ряде китайских и зарубежных публикаций. В последние годы развернулась широкая научная дискуссия об истории и перспективах возрождения Шелкового пути, о том, как он меняет ситуацию в рамках отдельного государства, о его роли как фактора мировой политики, о его влиянии на внешнеполитическую деятельность и т.д. Следует отметить, что концепция «Новый Шелковый путь» требует учитывать не только политический контекст, но и экономические, геополитические, правовые и другие аспекты на принципиально новом качественном уровне международного сотрудничества.

Глобальный характер указанных проблем обусловил вовлечение в

научные споры, помимо политологов, также философов, историков, экономистов, социологов и специалистов в области культурологии. Таким образом, научный интерес для нас представляет исследование процессов взаимообогащения культуры так и её реализации на фоне интеграции и глобализации.

Степень изученности темы. В Китае имеется ряд крупных научных фондовых исследовательских программ, чей кадровый исследовательский потенциал позволяет детально изучать историю и процесс возрождению Великого Шелкового пути. Это находит свое отражение публикация. В китайской историографии Великого шелкового пути прослеживаются следующие направления и выделяются работы следующих авторов.

Результаты археологических находок, найденные вдоль Шелкового пути, исследованы и отражены китайскими авторами: Ван Бин Хуа¹, Лин Мэй Цунь², Э Цзюнь³. В работе Ван Бин Хуа «Археологические исследования Шелкового пути», главное внимание автора сосредоточено на Западные районы Китая, в основном исследование осуществляется на участке Синьцзян, расположенным вдоль Шелкового пути, который представлял собой в прошлом торговые ворота. Содержание данной работы имеет отношение к многопрофильному полю исследования, в том числе истории, этнологии, религии, демографии, культуры и живописи. Изучение данной работы дает возможность познать часть логистики Шелкового пути, проследить его влияние на развитие данного региона. Но эта работа не содержит сведения о всей территории, где проходил торговый путь, поэтому для создания целого представления необходимо рассмотреть другие исследования.

В работе Лин Мэй Цунь «Пятнадцать лекций по археологии шелкового

¹ 王炳华.丝绸之路考古研究. 新疆人民出版社. 2010. 351 页.

² 林梅村.丝绸之路考古十五讲. 北京大学出版社. 2006. 378 页.

³ 俄军.丝绸之路文物考古研究:敦煌与丝绸之路学术文丛.甘肃教育出版社.2015.379 页.

пути» нашли отражение крупные китайские археологические находки с периода бронзового века до периода Путешествия Чжэн Хэ (1405—1433 гг.) и результаты зарубежных археологических исследований. Можно сказать, что данная работа дала широкое представление для понимания сфера действия Шелкового пути. Но, к сожалению, большинство китайских ученых, за исключением Лин Мэй Цунь не использовали результаты исследования западных археологов. Поэтому в их трудах отражена лишь китайская часть Шелкового пути, а не вся его протяжённости.

Влияние Шелкового пути в сфере культуры, в том числе живописи, музыки, драмы и литературы исследуют авторы: Ли Цзе⁴, Ли Ган⁵, Ли Ган⁶, Ли Цзин Чэн⁷, Сун Бо Нянь⁸. Среди этих книг, следует отметить издание «Шелковый путь и культурный обмен между Востоком и Западом». В своей публикации Ли Ган рассматривается конкретные исторические ситуации, применительно к Великому Шелковому пути во время правления основных китайских династий, например, Хан, Тан и других. Познание данных работ позволило сформировать общее представление о влиянии Шелкового пути на страны, проходившие вдоль его маршрутов. Весьма интересно Ли Цзе в своей работе описал искусство скалы. Сун Бо Нянь раскрыл секрет о распространении музыкальной культуры во всех периодах развития Шелкового пути. Автор Ли Цзин Чэн обратил особое внимание на народное творчество, в том числе повествовательные поэмы, фольклорные сказания и сказки, связанные с жизнью различных этносов, находившихся вдоль этого пути. Можно сказать, что данные работы дали хорошие возможности познать влияние Шелкового пути на взаимообогащение культур, на развитие мировой цивилизации.

⁴ 李洁. 丝绸之路的岩彩艺术. 西南师范大学出版社. 2012. 310 页.

⁵ 李刚. 丝绸之路与东西方文化交流. 陕西人民出版社 2015. 179 页.

⁶ 李刚, 崔峰. 丝绸之路与中西文化交流. 陕西人民出版社. 2015. 444 页.

⁷ 李竞成. 丝绸之路民间文学研究. 新疆人民出版社 2010. 224 页.

⁸ 宋博年. 丝绸之路音乐研究. 新疆人民出版社. 2009. 394 页.

Миграционное влияние и действие данного пути, процесс перемещения этносов, и, особенности народов, живших в районе пути, выявляют в своих исследованиях Хань Кан Син⁹, Юань Цзу Лян¹⁰. Хань Кан Син в своей работе «Этнические исследование Шелкового пути» описал особенности основных этнических групп и этносов, проживающее по этому пути: Усунь, Гунны, Тюрки и других. Работа Юань Цзу Лян «Демографические исследование Шелкового пути», отражает миграционные процессы разных этносов. Автор вскрывает причины данных изменений. Все эти работы помогли объяснить движение и развитие маршрутов Шелкового пути. Более того, с их помощью удалось установить, как происходил процесс взаимообогащения различных цивилизаций, выявить, кто были главными посредниками в деле распространения товаров и культур.

Комплексным подходом к изучению проблемы отличаются работы китайских авторов Чжэн Пэн Нянь¹¹, Юй Тай Шань¹², Лю Ин Шэн¹³, Сунь Гун Си¹⁴. В своих публикациях они рассматривают не отдельные стороны и не отдельные периоды Шелкового пути, а множество сторон, определяющих действие и функционирование пути на протяжении всего периода его существования. Некоторые из них, в частности известный китайский профессор Лю Ин Шэнр разделяют исследование на две части и отдельно рассматривают Степной шелковый путь и морской шелковый путь. В обеих частях автор системно в хронологической последовательности излагает историю возникновения, развития того и другого пути, описывает историю разных народов, проживавших вдоль Великого пути, их цивилизационные особенности, значение культурного обмена. Автор анализирует информацию

⁹ 韩康信.丝绸之路古代种族研究.新疆人民出版社.2010.534 页.

¹⁰ 袁祖亮.丝绸之路人口研究.新疆人民出版社.2009.245 页.

¹¹ 郑彭年.丝绸之路全史.天津人民出版社.2016.517 页.

¹² 余太山.丝绸之路的起源, 欧亚历史文化文库.兰州大学出版社.2014.470 页.

¹³ 刘迎胜.丝绸之路.江苏人民出版社.2014.609 页.

¹⁴ 孙光圻.海上丝绸之路.大连海事大学出版社.2015.173 页.

о конкретных маршрутах передвижения народов, этносах, культурах, городах и связанных с ними исторических событиях, и важных исторических фигурах и т.д. Он также показывает историческое влияние Шелкового пути и его практическое значение для настоящего времени. Особая ценность данной работы состоит в том, что она дает представление об общем фоне древнего пути.

Современные процессы формирования Нового Шелкового пути, его концепции рассматриваются в работах современных китайских авторов Ци Ли Сю¹⁵, Лю Уи Дон¹⁶, Уан И Гуи¹⁷. Так, Лю Уи Дон в своем труде «Стратегическое исследование Нового Шелкового пути» анализирует Новый путь («Один пояс и один путь») с точки зрения теории и практики. Автор считает, что данные направления будут активно развивать трансграничное транспортное сотрудничество с соседними странами. При этом, он анализирует риски, которые могут возникнуть при создании данного пути. Но автора не дает четкого понимания о путях реализации данного проекта. Этот пробел восполняют другие авторы, в частности Ли И Ни и Ху Ан Ган в работах под названием «Экономическо-географическое изменение под Новым Шелковым путем», «Понимание Нового Шелкового пути». В этих работах исследователей обращает особое внимание на процесс взаимодействия Центральной Азии и России в сферах энергетики, инфраструктуры, на реализации проекта на мировых рынках, на развитие особых экономических зон¹⁸.

Большой исследовательский интерес к истории Великого Шелкового пути, к его современным проблемам проявляют ученые Среднеазиатских республик, бывшего СССР. И это вполне объяснимо. По этой территории

¹⁵ 金立群. “一带一路” 引领中国. 中国文史出版社. 2015. 302 页.

¹⁶ 刘卫东. “一带一路” 战略研究. 商务印书馆有限公司. 2017. 584 页.

¹⁷ 王义桅. “一带一路”: 机遇与挑战. 人民出版社. 2015. 244 页.

¹⁸ 厉以宁. 读懂一带一路. 中信出版社. 2015. 343 页; 胡鞍钢. 改变世界经济地理的“一带一路”. 上海交通大学出版社. 2015. 223 页.

проходил Шелковый путь, под воздействием торговли, здесь возникли такие крупные города, как Самарканд. Бухара. В работе О. П. Кобзева «Великий шелковый путь: История и современность»¹⁹ вскрываются и освещаются малоизвестные и интересные страницы Великого Шелкового пути, прослеживается его влияние на развитие материальной и духовной культуры древних народов, проживавших на данной территории. История Шелкового пути не осталась вне поля зрения российских историков, она также нашла отражение в трудах Е. Е. Кузьмина «Предыстория Великого шёлкового пути» и А. М. Петрова «Великий шелковый путь»²⁰.

Весьма активно, ученые этих бывших республик, включились в изучение проблем становления и первоначального развития Нового шелкового пути. Подтверждением тому являются работы А.Д Воскресенский «Китай и Россия в Центральной Азии: традиционные вызовы и новые возможности»; А.Ю. Александрова «Великий Шелковый путь: геополитические, географические и экономические аспекты проектирования трансграничного маршрута»; И.С. Зонн «Новое прочтение Великого Шелкового пути»; В.М. Капицин «Сравнительный анализ потенциала интеграционной политики государств на «Новом Шелковом пути»», в которых они показывают и доказывают необходимость и значимость Нового пути для социально - экономического развития своих странах²¹.

Безусловно, историография данного пути (как и сам путь) находится на

¹⁹ Кобзева О.П. Великий шелковый путь: История и современность. /О.П. Кобзева. – Ташкент: Фан, 2005. –132 с.

²⁰ Кузьмина Е. Е. Предыстория Великого шёлкового пути. Диалог культур Европа-Азия. /Е.Е Кузьмина. - М.: Ком Книга, 2010. -240 с; Петров А.М. Великий шелковый путь. О самом простом, но мало известном. /А.М. Петров. – М.: РАН,1995. –127 с.

²¹ Воскресенский А.Д. Китай и Россия в Центральной Азии: традиционные вызовы и новые возможности. / А.Д. Воскресенский, С.Г. Лузянин //Восток- Orience. – 2003. – № 3. – с. 94-102; Александрова А.Ю. Великий Шелковый путь: геополитические, географические и экономические аспекты проектирования трансграничного маршрута. / А.Ю. Александрова // Наука. Инновации. Технологии. – 2015. – №2. – с. 68-77; Зонн И.С. Новое прочтение Великого Шелкового пути/ И.С. Зонн, Ю. Тянь// Проблемы постсоветского пространства. –2015. – №3. – с. 5-18; Капицин В.М. Сравнительный анализ потенциала интеграционной политики государств на «Новом Шелковом пути». /В.М. Капицин //Политическая наука. –2015. –№4. – с. 60-80.

стадии своего становления и поэтому доминирующее место в ней пока занимают статьи, материалы научных конференций²².

Нельзя не отметить роль американских, английских авторов в исследовании Шелкового пути. Наиболее осязаемый вклад в разработку темы внес американский историк Хансен Валери и Питер Франкопан. В своей работе «Новая история Великого Шелкового пути» и «Шелковый путь: новая история мира». Однако подавляющее большинство англоязычных исследователей основное внимание сосредоточили на изучении проблем Нового пути. Им посвящено в информационных изданиях – BBC news, The New York Times. Помимо этого, в «мозговых центрах» США осуществляется активное исследование данных проектов. Уже имеются первые результаты, которые отражены в издании центров: Brookings Institute (Inserting Africa into China's One Belt, One Road strategy: A new opportunity for jobs and infrastructure?; A special argument: The U.S., U.K. ,and the AIB и т.д); Council on Foreign Relations (The AIB Debacle: What Washington Should Do Now; Building the New Silk Road; Present at the Creation, Beijing-Style и т.д); Peterson Institute for International Economics (Why America Should Join the AIB) и в Cato Institute (Why US Allies Are Happy to join China's AIB). Наибольшее внимание пользоваться новый проект «Один пояс и один путь», в котором авторы выражают разные точки зрения о создании этого проекта, о его влиянии на развитие международного порядка. При этом основное внимание исследователи акцентирует на Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, поскольку создание данного банка делает вызовы для США в международной арене.

Таким образом, можно сказать актуальность данного исследования

²² Асанбаев А.К., Наматбекова Н. Великий шелковый путь - идея сотрудничества и развития. //Диалог цивилизаций на Великом шелковом пути. «Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра». /Материалы Международной научной конференции. Часть I. Бишкек, 2001 г., - Бишкек, 2002; Жунушова С.О. Великий шелковый путь в контексте новых экономических отношений. //Диалог цивилизаций на Великом шелковом пути. «Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра». /Материалы Международной научной конференции. Часть I. - Бишкек, 2001 г. - Бишкек, 2002.

объясняется слабой степенью изученности данной проблематики в русскоязычной и англоязычной научной литературе. Дискуссии по этим вопросам ведутся главным образом в периодической печати, в то время как обобщающих научных работ пока недостаточно. Но при исследовании вышесказанных работ не трудно заметить, что в прошлом авторы обращали внимание на цивилизационные обмены, а в настоящее время когда процесс глобализации все более активным в мировом хозяйстве, при котором зарождаются новые формы сотрудничества и делают страны мира становится более связанным и более зависимым от других субъектов. На данном фоне страны мира все активно исследуют свои потенциалы в проекте Нового шелкового пути, поскольку он дает возможность создать новое экономическое пространство. Все вышеуказанные труды в определенной степени помогли при написании данной работы, особенно в теоретической части, в основном, многие проблемы, связанные с его формированием и влиянием в древности. Что же касается Нового Шелкового пути, то авторы, сегодня, озвучивают цели, задачи, программы, но не представляют конкретные пути их практической реализации.

Настоящая работа, не претендуя на обобщения глобального характера, все же представляет собой попытку комплексного анализа причин и процесса возникновения Шелкового пути, взаимодействия культур стран по пути следования данной коммуникации и его влияние на современность. В работе также рассматриваются особенности теоретических основ и практических действий, направленные на воссоздание Нового Шелкового пути.

Цель данной работы – выявить истоки возникновения, охарактеризовать сферу действия Шелкового пути, раскрыть процесс становления и начальный этап развития Нового пути.

Реализация поставленной цели предполагает решение следующих исследовательских задач:

1. Оценить экономическую и хозяйственную ситуацию в Китае до возникновения Шелкового пути и выяснить роль Китая в возникновении древнего пути;

2. Проанализировать процесс распространения и цивилизационного обмена вдоль Шелкового пути;

3. Рассмотреть доктрину Нового Шелкового Пути, его сущность, содержание и направления;

4. Провести сравнительный анализ мнений и оценок представителей различных стран к созданию Новому Шелковому пути;

5. Рассмотреть первые шаги Нового Шелкового Пути и его перспективы в современных реалиях.

Объектом исследования в дипломной работе стали история первой транснациональной коммуникации - Шелкового пути и его возрождение в новой социокультурной реальности.

Предмет исследования – происхождение и влияние Великого Шелкового пути на окружающие страны, а также новые инфраструктурные проекты, осуществляемые в рамках Нового Шелкового пути и их воплощение на практике.

Методы исследования. В ходе исследования применялись как общенаучные методы, так и методы гуманитарного исследования: историко - хронологический, ретроспективный, сравнительно - исторический, аналитический методы и метод интерпретации литературных источников.

1. Историко-хронологический метод применялся при обращении к возникновению, развитию и восстановлению данного пути;

2. Ретроспективный метод использовался при изучении сложившихся в прошлом причинно-следственных связей и закономерностей развития исторического события в экономической, социальной и технической сферах;

3. Метод интерпретации литературных источников при исследовании

древних книг;

4. Сравнительно-исторический метод позволил выявить различия между двумя путями (Древний и Новый);

5. Аналитический метод использовался для выяснения коммуникационных ресурсов возрождения Шелкового пути и степени его при влиянии на экономическое, политическое, дипломатическое, гуманитарно-культурное, научное сотрудничество стран, расположенных вдоль этого пути.

В ходе исследования применялись различные методологические подходы, такие как:

1. Аналитический подход использовался при анализе речи разных представителей стран из Азии и Европы;

2. Синтетический подход позволил выявить влияние этого пути на отдельные территории – как в древности, так и в настоящее время;

3. Эвристический подход применялся при прогнозировании перспектив развития этого пути.

При написании выпускной квалификационной работы использовался широкий круг разнообразных источников. Все они, в зависимости от происхождения и степени идентичности были дифференцированы и объединены в несколько групп.

В первую группу были включены материалы исторических музеев (фото, видео экспозиции и экспонаты), также исторические летописи и археологические находки (предметы быта, культуры и оружие). Все эти материалы явились основной базой для исследования процесса возникновения и функционирования Великого Шелкового пути. Древние китайские летописи «Ши Цзи», которая отражает историю Китая от древности до династии Западная Хан, характеризует процесс цивилизационного обмена на протяжении Шелкового пути. Большой интерес

представляет книги, которые отражает результаты археологических раскопок, позволяющие нам понять секреты торговых операции Шелкового пути. К тому же, в кургане, расположенном в регионе Шелкового пути нашли экзогенные предметы, подтверждающие прохождение и развитию торговых отношений. Так, например, в Жетыясарском урочище обнаружены китайские бронзовые зеркала, в Западном Казахстане найден серебряный ритон (сосуд) из Ирана и бронзовая фибула-застёжка из Греции. Самыми ценными находками были китайский шелк и иранские ковры, обнаруженные в царских курганах Алтая (Пазырыка). Они явились доказательством тому, по какому направлению проходил Шелковый пути и какие товары по нему перевозили.

Другую группу источников представляют выступления, обращения, заявления официальных лиц. Они ценны и важны тем, что позволяют выявить позиции различных стран по тем или иным концептуальным основополагающим проблемам. Особый интерес в этой группе документов представляют речи председателя КНР Си Цзиньпин, в частности его выступление в университете в Астане, где он заявил о создании «Экономического пояса Морского Шелкового пути. В своем выступлении президент Казахстана Нурсултан Назарбаев поддержал идею создания Нового Шелкового пути. Можно сказать, что данные материалы показывают реакции различных стран по этому проекту, одновременно, показывают отношение между государствами. К данной группе можно отнести и другие документы, такие как проект «Стратегия развития туризма с использованием коридорного подхода к населению Шелкового пути», принятый Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (Далее - ЮНЕСКО), соглашение между Китаем и Узбекистаном и их совместная «Программа развития отношений стратегического партнерства на 2014-2018 годы». Между Китаем и Кыргызстаном подписано соглашение о новом строительстве. В июле 2015 г. между Китаем, Россией и Монголией подписан

документ «Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Монголией и Китайской Народной Республикой на среднесрочную перспективу». Таким образом, на основании этих документов можно говорить о начале активной реализации новой инициативы и о главных направлениях и тенденциях развития проекта.

Отдельную группу представляют материалы периодической печати. Анализ состояния и перспектив развития данного проекта представлен в профильных профессиональных изданиях: «Проблема Дальнего Востока», «Международная жизнь», «Мировая экономика и Международные отношения», «Китай», «Эко», «Китай в мировой и региональной политике. История и современность», можно сказать значительный объем фактической информации получен из данных периодических изданий. При помощи периодической печати удалось проследить первые шаги реализации проекта.

При написании работы широко использовались интернет ресурсы и, прежде всего официальные сайты: сайт Progress In Geography, сайт по вопросам Шелкового пути и сайт АБИИ, сайт Посольства Китайской Народной Республики в Российской Федерации, в Казахстане. Кроме этого, в процессе исследования были изучены и использованы материалы печатных изданий «Жэньминь жибао» и «Синьхуа» (онлайн версия на китайском), а также источники сайт BBC (онлайн версия на английском и русском). По электронной версии также ознакомились с программами экономического коридора «Китай-Россия-Монголия», транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» ещё и рядом проектов. Эти издания позволили проследить изменения в формировании этого пути, а также понять новые точки зрения на перспективы развитие Нового Шелкового пути.

Новизна и научно-практическая значимость работы состоит в том, что в ней предпринимается попытка проведения сравнительного анализа между прошлым и настоящим, выявить общие и отличительные черты двух

путей, проследить их влияние на различные сферы человеческого общества: экономическую, политическую, хозяйственную, культурную. Следовательно, данная работа позволяет выявить не только новые исторические факты и явления, но и шире и глубже понять необходимость и значимость нового пути для прогрессивного развития человечества.

Научно - практическая значимость данной работы может быть использована для исторических исследований, публикаций, учебно-методических пособий. Опыт того пути можно применять для разрешения логистических и некоторых других проблем Нового пути. Представленная сфера действия прошлого и современного пути может вызвать интерес этнографов, регионоведов.

Таким образом, данная работа позволит определить специфику в процессе взаимообогащения цивилизаций, в том числе в том, что касается развития городов вместе с купечеством; культурного обмена наряду с торговлей; экономических отношений и политической ситуации, их совместного влияния на возникновение и восстановление Шелкового пути. К тому же, в работе выявляется роль Нового Шелкового пути на мировой арене в настоящее время. Это может представлять профессионально - познавательный интерес для специалистов в области исторической науки, культурологии, региональных исследований, мировой экономики, международных отношений, и т.д., а также непосредственно для тех, кто интересуется Шелковым путем.

Хронологические рамки исследования охватывают период возникновения и функционирования Шелкового пути и современный этап его возрождения. В столь обширных хронологических рамках исследования можно выделить несколько периодов:

1. Период до функционирования Великого Шелкового пути (до II века до н. э).

2. Период становления, развития с II века до н. э до XVI века н.э.
3. Период безмолвия примерно с XVII века н. э. до конца XX века
4. Период формирования Шелкового пути с конца XX века до 2000-х гг.
5. Возрождение и начало развития Нового Шелкового пути на территории Китая с другими государствами мира с 2013 г. до 2016 г.

В нашем исследовании главное внимание будет сосредоточен на первый, второй и пятой этап. Именно процесс его становление в прошлом и восстановление в настоящем.

Структура работы. Данная работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы. В первой главе, наряду с определением Шелкового пути, приводится общая характеристика экономических и хозяйственных явлений перед возникновением государства, а также характеризуются основные его влияние на другие страны в процессе развития данного пути. Вторая глава представляет собой подробное описание формирования Нового Шелкового пути в 21 веке, к тому же в ней анализируются основные направления и шаги для восстановления пути и их возможности. В заключение сформулированы основные выводы.

Глава 1. Великий Шелковый Путь – первый транснациональный торговый путь.

1.1. Возникновение Великого Шелкового пути

Взаимообогащение земных цивилизаций, расширение и укрепление дружбы между народами осуществляется различными путями, в первую очередь, путем торговли.

Торговая деятельность (торговля) - вид предпринимательской деятельности, связанный с куплей-продажей товаров и оказанием услуг покупателям²³. Иными словами, это процесс обмена, который обеспечивает продвижение и перераспределение товарной массы различных стран и народов. В сферу торговли прямо или косвенно вовлечено все население того или иного государства, которое принимает участие в качестве потребителя или производителей. Торговая деятельность способствует решению главных задач общественного производства: удовлетворение различных потребностей населения и поддержание баланса между спросом и предложением.

Конечно, в прошлом несколько веках не было той логистики, тех обширной и разветвленной сети торговых путей, которая имеется и действует в настоящее время, но уже существовало движение материальных потоков по Великому Шелковому пути. У истоков этого пути был китайский народ, который еще в древности осознал ценность и значимость торговли. Подтверждением тому является древняя мудрая китайская пословица: «Хочешь быть богатым – построй дорогу».

Великий Шелковый путь - транснациональный торговый путь, который впервые соединил Европу и Азию. По данным отечественной и зарубежной литературы считается, что возникновение Великого Шелкового пути на территории Китая относится к концу II в. до н.э.

На самом деле, логистика того пути сформировалась гораздо раньше

²³ ГОСТ РФ Р 51303-99. Торговля. Термины и определения. Утверждены Постановлением Госстандарта России. - 1999-08-11.- № 242-ст.

(примерно более 6000 лет назад) и основой для ее возникновения и развития послужили «Нефритовый путь» а затем «Лазуритовый путь».

Первый путь проходил по центру Хотан (Оазис и городской уезд в Синьцзян в настоящее время) шёл вдоль Коридор Хэси и потом постепенно продвигался до районы Центральной равнины Китая. О том убедительно свидетельствуют современные археологические раскопки, проведенные в районе Ганьсу и Цинхай, где обнаружили нефрит²⁴.

Второй путь соединял Среднюю Азию и Средний Восток со Средиземноморьем и Индией. При этом подтверждают находки, найденные в Иран, Месопотамию, Анатолию, Египет, Сирию, вывозившие из гор Бадахшана²⁵.

Помимо этого, существовал ещё «Степной путь», по которому передвигались кочевники от северного Китая через Монгольское плато, Алтаиды и Джунгарский бассейн в пределах северной Центральной Азии - Казахская степь, затем пройдёт северный берег Каспийского моря и Черного моря в Бассейне реки Дунай. Именно по этому пути многие древние народы на территории севера Китая создали культурную коммуникацию с Индоевропейцами (Скифы) 2000 лет назад²⁶.

Вместе с тем некоторые ученые предполагают, что функционирование Шелкового пути явилось продолжением Бронзового пути, который соединил Европу и Восточную Азию. С этой точки зрения нельзя не согласиться, но при этом надо уточнить, что Бронзовый путь активно действовал лишь при династии Ся Шан и Чжоу (2070 до. н. э - 256 н. э), и обеспечивал продвижение изделий из бронзы в основном с запада на восток²⁷.

²⁴ [Электронный ресурс] 早于丝绸之路的玉石之路 // URL: http://www.xj.xinhuanet.com/2015-09/10/c_1116521759.htm (дата обращения: 15.12.2016).

²⁵ История человечества: в 2 т. / отв. ред. А.Х. Дани. – М.: 2003. с. 44.

²⁶ 李刚, 崔峰.丝绸之路与中西方文化交流.陕西人民出版社 2015. p.24.

²⁷ Xuanjun Xie. New Kingdom - The Third Phase of Chinese Civilization in Which I Exist. p.200.

На основании этого можно судить, что данный путь явился в будущем базой для возникновения Шелкового пути.

Таким образом, можно утверждать, что до функционирования Шелкового пути уже существовали некоторые пути. Но они имели ограниченную торговую сферу, действовали эпизодически. По этой причине некоторые современные ученые полагают, что этот путь должен назваться либо «Лазуритовый путь», либо «Нефритовый путь», либо «Степной путь», либо «Бронзовый путь». Дело в том, что они рассматривают возникновение этого пути с разных точек зрения, однако большинство ученых полагают, что надо называть «Шелковый путь». Поскольку такое название является всеобъемлющим и наиболее точным. Что же касается других путей, то они явились своеобразным прологом зарождения Шелкового пути, поэтому при исследовании избранной темы нельзя было не вспомнить и о тех путях.

Большинство авторов, совершенно справедливо, связывают возникновение Шелкового пути с именем древнекитайского чиновника, дипломата – Чжан Цзянь. В 138 г. до н.э. он отправился к кочевникам из племени юэчжей, чтобы убедить их стать союзниками Китайцев в борьбе с другими кочевниками Сяону. К сожалению, Чжан Цзянь был взят в плен Гунами и провел в плену одиннадцать лет. Бежав из плена Чжан Цзянь отправился в обратный путь и был удивлен тем, что увидел. Так, лишь в Ферганской долине он насчитал более 70 больших и малых городских поселений с развитым ремеслом, земледелием. Чжан Цянь стал первым китайцем, который побывал на территории Средней Азии, где он узнал о Индии (Шэньду), Парфии (Аньси) и других далеких странах. Но самое ему удалось узнать, что этим странам известно о Китае как "стране шелка", которым чужеземные купцы охотно торговали.

Возвратившись в Китай, чиновник рассказал императору о странах, чем они богаты, какими товарами, и каким огромным спросом пользуется у них

китайских шелк. Он поведал императора о тех товарах, о которых китайцы не имели представления. Чжан Цяня чрезвычайно расширил географический кругозор древних китайцев и в 119 г. до н.э. снова отправился в обратный путь для заключения торгового сотрудничества между Китаем и государствами Средней Азии²⁸.

Именно с того времени можно говорить о начале функционирования Великого Шелкового пути как транснационального маршрута, соединившего все великие цивилизации того времени. Но при этом необходимо добавить, что возникновение Шелкового пути благоприятствовала внутренняя и внешняя ситуация, которая сложилась в Китае и вокруг него до и в период правления империи Хань (202 до н.э. -220 н.э.).

До империи Хань были реализованы ряд реформ, которые стали предпосылками зарождения торговой деятельности. Среди них были административные, военные, социальные и хозяйственные реформы²⁹. Административные и военные изменения позволила более эффективно осуществлять административное управление всеми районами государства, снизить внутреннее угрозы.

Император Цинь Шихуан (221-207 гг. до н.э.) объединил государство, создал единую денежную систему, провел унификацию единиц длины, веса, объема и площади. Такая система мер способствовала более эффективному управлению государством, привела к интенсивному развитию торговли. К тому же император приказал сооружать дороги и транспортные каналы для развития торговых отношений с другими регионами³⁰.

Особенно следует отметить, что к 202 г. до н.э. были созданы условия для быстрого развития земледелия, ремесла и торговли, которые стимулировали возникновение и развитие Великого Шелкового пути.

²⁸ 史记:卷一百二十三, 大宛列传第六十三.司马迁.

²⁹ Меликсетова А. В. История Китая. /А. В. Меликсетова. – М.: МГУ, 2002. – с.112-114.

³⁰ История Древнего мира. Древний Восток. Индия, Китай, страны Юго-Восточной Азии. / А.Н. Бадак, И.Е. Войнич, Н.М. Волчек и др.– М.: АСТ, 2000, – с.596-605.

Характерной особенностью был интенсивный рост ремесла и торговли, которые приобретали исключительно большое значение в хозяйственной жизни страны. Результаты опубликованных археологических находок и письменные источники подтверждают интенсивное развитие различных видов ремесленного производства таких, как бронзолитейное, керамическое, деревообделочное, лаковое, ювелирное, ткацкое и шелкоткацкое. Следует особо отметить, что ткацкое и шелкоткацкое ремесло достигло высокого развития. Ткачеством занималась каждая женщина в семье³¹.

Вместе с тем данные приведенные в «Истории Старшей династии Хань» говорят о том, что в Чжан Ань-ши (древняя столица Китая) и частные лица и государство владели очень крупными ткацкими мастерскими, где работало в среднем 700 рабов (тун). С 202 г. до н.э. экономическая ситуация была значительно хорошая, особенно шелкоткацкое ремесло, шелк широко применялся в хозяйстве. Помимо использования в качестве ткани для одежды и вышивки, из него изготавливали струны для музыкальных инструментов, тетивы для луков, делали лески рыбной ловли и даже бумагу.

Шелк стал своего рода универсальным денежным эквивалентом: крестьяне платили налоги зерном и шелком, чиновникам государство платило зарплату также шелком³².

Китайские солдаты получали зарплату в форме шелковых тканей, когда у них скапливалось слишком много ткани они приходили к Великой Китайской стены, чтобы обменивать шелк на лошадей и меха у кочевников, в свою очередь, обменивали шелк на нужные им товары³³. В результате шелк получал распространение в Китае и за его пределами.

Кроме реформ, возникновение Шелкового пути предопределялось

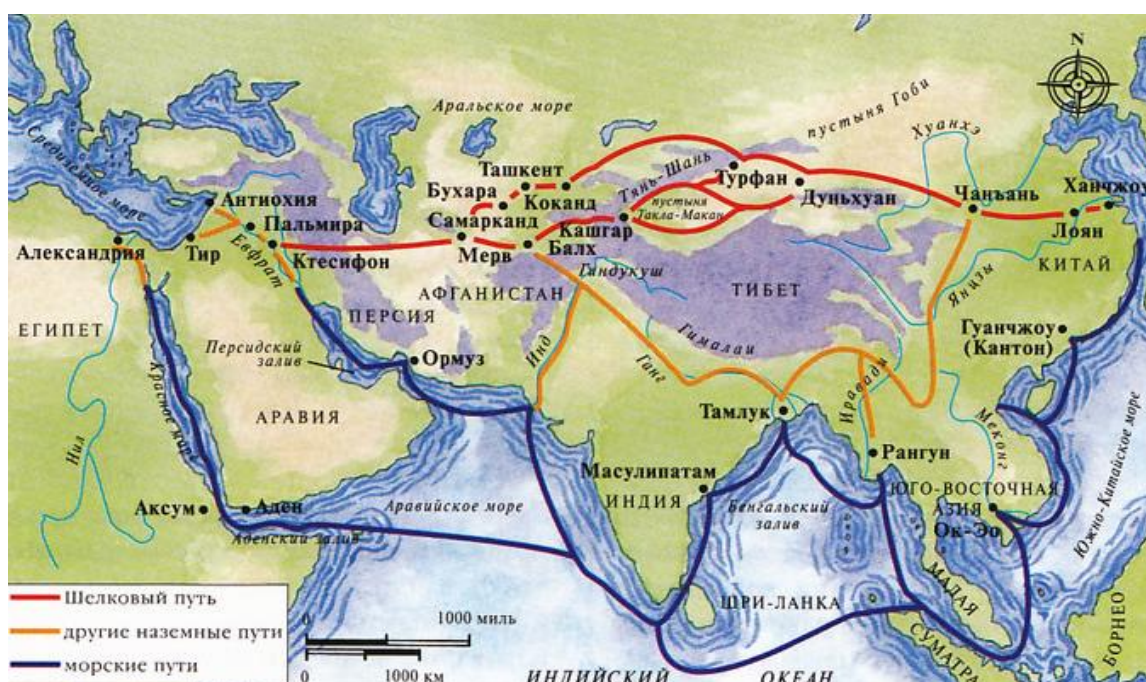
³¹ Всемирная история: в 2 т. /отв. ред. С.Л. Утченко. – М.: 1956. с .493.

³² [Электронный ресурс] Китайский шелк: легенды, история и технология производства// URL: <http://anashina.com/proizvodstvo-shelka/> (дата обращения: 30.11.2016).

³³ [Электронный ресурс] 中国丝绸如何成为最古老的世界商品 / URL: <http://www.mzb.com.cn/html/report/1602266304-1.htm> (дата обращения: 30.11.2016).

фактором войны, который способствовал захвату китайцами новых территории и расширению сфере их торгового влияния. При этом следует отметить, что рассматриваемый путь никогда не был единой магистралью, а включал в себя различные маршруты, которые разветвлялись подобно кроне могучего дерева. Несмотря на то, что маршруты часто менялись, но в целом они разделялись на два трассы: северную и южную.

Рисунок 1. Маршрут Шелкового пути³⁴



Первоначально Шелковый путь брал свое начало в Чаньани и проходил вдоль северного Тянь-Шаня к Дуньхуа. Оттуда разделялся на два пути: северный путь шел через Турфан, Коканд, Ташкент, Бухара, Самарканд, Пальмира до Средиземного моря; южный путь шёл вдоль пустыни Такла-Макан и в городе Кашгар, а далее шел через Балх, Мерв и соединился с северным путем в городе Мерва. Помимо двух основных трасс, составляющих Великий шелковый путь, существовали и другие дороги, посредством которых все эти две трассы соединялись между собой.

³⁴ [Электронный ресурс] Великий час кораблей пустыни // URL: <http://dergachev-va.livejournal.com/51854.html> (дата обращения: 04.12.2016).

Морской отрезок Великого шелкового пути начинался вдоль Восточной границы Китая, потом разделялся на две пути, а затем на юг Индии, но в Аравийском море снова разделялся, один путь шел к Персидскому заливу, а другой - шел к Карскому морю, оба пути с помощью сухопутных путей простирались до Средиземноморья.

Таким образом, торговая зона Великого Шелкового пути была достаточно обширной, так что купцы могли принять участие в торговле по нему из различных стран, особенно из Индии и многих западных стран. Разумеется, по этому пути также шёл процесс распространения духовной и культурной информации на протяжении многих веков. Хотя Великий Шелковый путь прекратил свое существование в XVI в. из-за многих политических и геоэкономических факторов, но его наследие сохранилось до настоящего времени.

1.2. Роль Шелкового пути во взаимообогащении и развитии цивилизаций

Великий Шелковый путь представляет одно из самых драгоценных наследий в истории человечества. Именно он оказал глубокое и всестороннее влияние на историю и цивилизацию народов Евразии. Дело в том, что разные народы, проживавшие вдоль Шелкового пути, находились на разных уровнях интеллектуального, культурного и хозяйственного развития. Благодаря торговым операциям они бывали в различных городах, знакомились с деловой, культурной и хозяйственной жизнью других народов, покупая их товар, они видели, а затем перенимали его материальные ценности. Наука, искусство, литература, ремесла, а также технологии распространялись среди народов, оказавшихся в сфере действия Великого Шелкового пути.

Шелковые ткани и шелк - сырец были главными товарами, которые покупались и продавались на Великом шелковом пути. По исследованиям

некоторых ученых, в настоящее время более 40 стран³⁵ в мире умеют разводить шелковичных червей и все эти навыки исходили из Китая. Благодаря шелковым тканям повышалась личная гигиена европейцев, избавляя их от вшей. Помимо шелка китайцы продавали продовольствие, ароматические вещества, целебные средства, фарфоровые изделия и чай на Западе. К тому же, Берберин, имбирь, корица, корневище смилакса голого, сапиндус, мукоросси, шелковица в разные периоды разными способами перешли к Западу.

Следует также отметить, что редкостные фрукты, животные из Запада распространились в Китае на обратном пути. Самые известные предметы, полученные от Запада, после своего визита Чжан Цянь, были виноград, люцерна и гранатовые деревья. Постепенно кукуруза, арахис, подсолнечник, картофель, помидоры, морковь, грецкий орех, бобы, чеснок, огурцы, фасоль, кунжут и другие продукты также распространились вместе с купцами в пределах Китая из Центральной Азии. Все это оказало сильное влияние на обогащение структуры питания китайской нации. К сожалению, в то время Европа находилось в невыгодном положении, поскольку на ее территории было мало товаров, которые пользовались спросом у китайцев.

Влияние Великого шелкового пути не только осуществляло в сфере торговых обменов, оно в огромной мере способствовало ретрансляции технологических достижений, как технология изготовления бумаги, технология выплавки чугуна и технология орошения земли. К тому же, распространили знание об астрономии, фармакологии, сахароварении, так и выработка предметов обихода из серебра или золота³⁶.

К тому же, между двумя регионами также происходил обмен различными видами искусств, к примеру: лютни, арфы, флейты и

³⁵ 石元春, 张湘琴, 20 世纪中国学术大典: 农业科学.福建教育出版社.2002. p. 428.

³⁶ 李刚, 崔峰.丝绸之路与中西文化交流.陕西人民出版社.2015 年 12 月版.106-112 页..

ташкентский танец «хутэнью» («западный скачущий танец»)³⁷.

Помимо купцов по этому пути ещё проходили путешественники, иностранные студенты, монахи, проповедники, которые являлись носителями различных религий и знакомили с ними народы, проживающие вдоль Шелкового пути, в том числе Буддизм, христианство, Ислам, манихейство и зороастризм.

Влияние Шелкового пути на цивилизационное развитие было многогранным, но наиболее ощутимо оно сказалось на процессе средневековой урбанизации, на возникновении городов, на их хозяйственной, деловой и культурной жизни.

Протяженность пути составляла 12 тыс. километров³⁸ и мало кто из торговцев проходил всю эту дорогу полностью. Купцы, передвигающиеся по маршруту Великого Шелкового пути, нуждались в пунктах хранения и обмена товаров, в местах его реализации и местах отдыха. Это было необходимо не только для сохранения безопасности, но и весьма важно для повышения эффективности товарообмена. Поэтому на протяжении Великого шёлкового пути в городах и селениях, через которые проходили купцы, создавались караван - сараи (постоялые двory), где можно было обменять, или продать оптом товар и главное узнать последние коммерческие новости. Здесь имелись худжры («комнаты отдыха») для купцов и обслуживающего персонала, помещения для верблюдов, лошадей, мулов и ослов, необходимый фураж и провиант³⁹.

На пути караванов стали возникать и расцветать богатые города, торговые - ремесленные поселения, караван-саран (было, наоборот, на основе караван-сараяв возникали города). В городах купцы могли получить

³⁷ Barfield T. S. The Perilous Frontier: Nomadic Empires and China 221 B.C. to AD 1757 / T. S. Barfield. – Edition Unstated edition, 1992. – 66–69 p.

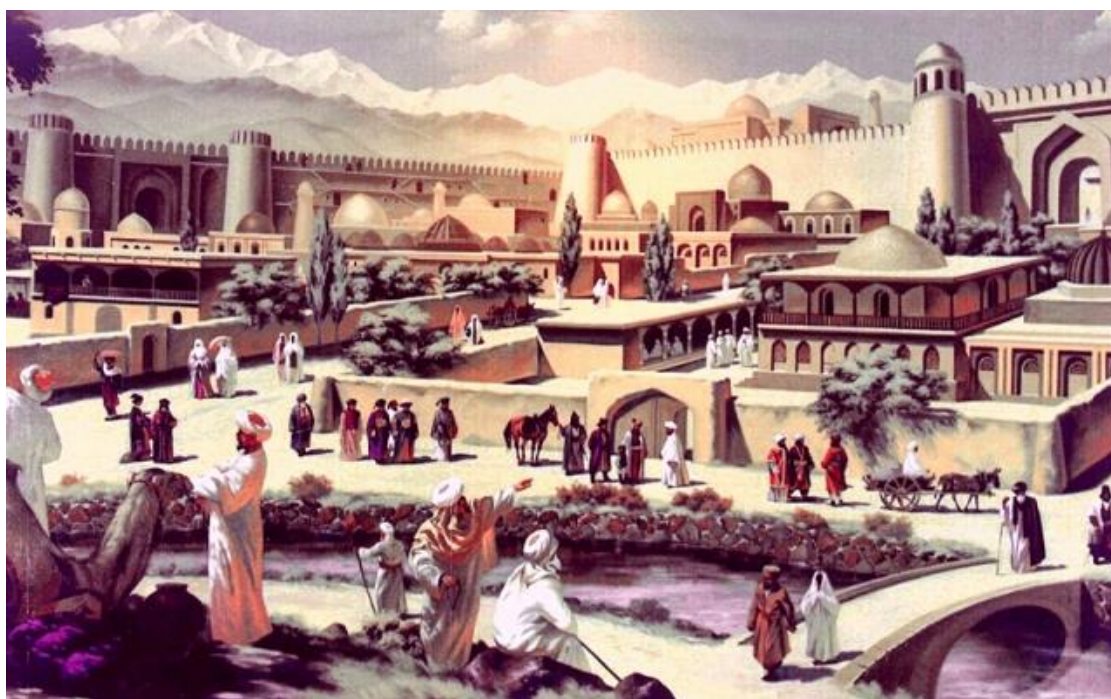
³⁸ Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. /Э.В. Ртвеладзе. – Т.: Узбекистан миллий энциклопедияси,2002. –17с.

³⁹ История народов Узбекистана: в 1 т./ гл. Ред. К.В. Тревер. – Ташкент.: 1950. –229с.

различные услуги: охранников, переводчиков, носильщиков, посредников и другие. Среди этих городов особо выделялись такие города, как: Малань (Мерв) в Туркестане, Аньго (Бухара), Канго (Самарканд) в Узбекистане, (Дарусь) Тараз в Казахстане, Суяб, Баласагун (Токмак), Давань (Узген) в Киргизии⁴⁰. Так и Янгишар (Кашгар), Гаочан (Турфан), Юйтянь (Хотан) и др в Китае⁴¹.

Некоторые из них: Тараз, Самарканд, Турфан превращались из торговых центров в научные и культурные центры, отстаивавшие свой крупный цивилизационный след.

Рисунок 2. Тараз во время торговли⁴²



Наиболее высокой деловой и коммерческой активностью отличался город Тараз. Неслучайно его в древности называли городом, купцов. Рынок в

⁴⁰ [Электронный ресурс] Пространственный подход в исторической географии // URL: http://istgeography.moy.su/index/territory_approach/0-5 (дата обращения: 06.12.2016).

⁴¹ 韩森.丝绸之路新史.后浪出版社.2015.304-307 页.

⁴² [Электронный ресурс] Шелковый путь: повтори маршрут древнего каравана // URL: <http://travel.tochka.net/7996-shelkovyy-put-povtori-marshrut-drevnego-karavana/> (дата обращения: 06.12.2016).

Таразе был сосредоточием всей жизни. Там можно было купить и продать все! Поэтому, приезжие люди из разных стран, приходили на рыночную площадь. Либо на рынке, либо вокруг него имелись различные цитадели: караван-сарай, глинобитные мазанки, глухие внутреннее дворики и мастерские ремесленников. И воистину справедливо говорили древние: «Таразский базар – зеркало мира»⁴³.

«Привязанность» торговых городов континентальной Азии к обслуживанию караванной торговли на дальние расстояния привела к тому, что разрушение Шелкового пути привело к упадку и этих городов. Некоторые из них (например, Мерв) совершенно исчезли, а некоторые из них сохранились до настоящего время как туристические достопримечательности: Самарканд, Турфан и т.д.

Несомненно, что во всем главным носителем и распространителем этих всех материальных и духовных ценностей являлись купцы. Сами того, не замечая они превращались в носителей элементов быта, традиций и культуры своих стран и становились послами доброй воли и миссионерами духовности в различных государствах мира.

Наиболее ощутимый вклад в цивилизационное развитие региона внесли согдийцы. Эти народы обосновались на территории Самарканда, Бухары, Ферганы, Худжога и образовал свое объединение Согд, во все времена согдийские купцы вели торговлю на всем протяжении маршрута Шелкового пути ⁴⁴ . Благодаря широким коммерческим связям, высокой деловой активности эти купцы стали двигательной силой торговых путей. Дело в том, что родина согдийцев находилась в центре Шелкового пути и в силу своего географического местонахождения являясь своеобразным проводником как

⁴³ [Электронный ресурс] Великий Шелковый путь Казахская часть в Великом Шелковом пути. Великий Шелковый путь в Казахстане. // URL: http://www.kazakhstan.orexca.com/rus/silk_road.shtml (дата обращения: 06.10.2016).

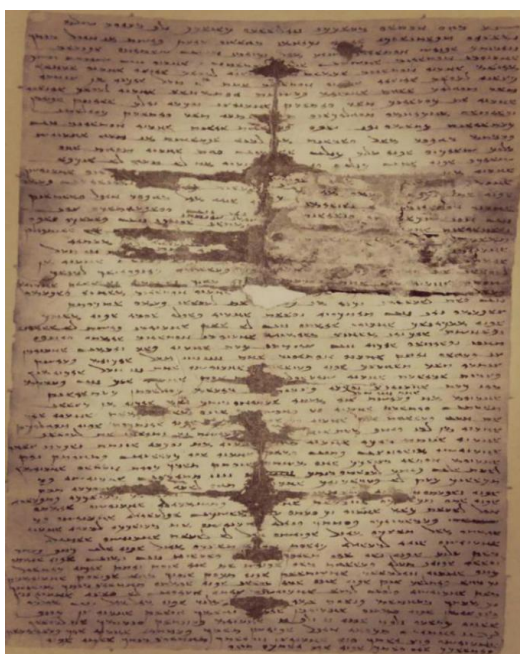
⁴⁴ Мирзаев Р.С. Роль и значение транспортных коммуникаций шелкового пути в современных международных отношениях: дис. ... канд. полит. Наук: 23.00.04/ Р.С. Мирзаев; – Москва, 2005. – 101 с.

той, так и другой стороны. Согдийцы проживали между тюркскими народами и китайцами и умели говорить на двух языках. Это давало им явное преимущество в процессе подготовки и осуществления торговых операций.

Вероятно, переселение согдийцев на Восток началось после завоевания Александром Македонским Средней Азии. Поскольку в ходе войны Александр почти уничтожил согдийского населения. По данным источников они были в таких китайских городах, как Чаньань, Дуньхуан, то есть были в ключевых местах вдоль Шелкового пути. По статистике в начале IX в. согдийские общины насчитывали около 1000 человек⁴⁵. Помимо согдийских общин в Китае были также поселения, основанные и управляемые самими согдийцами.

Согдийцы отличались не только высокой деловой, но и общей культурой, они имели свою письменность, которую широко использовали для распространения коммерческой и другой информации, ведения делопроизводства.

Рисунок 3. Письмо адресату в Самаркаде⁴⁶



⁴⁵ Эдвард Р. В. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. / Р.В. Эдвард. – Ташкент.: Университет мировой экономики и дипломатии, 2005. – 233-234 с.

⁴⁶ 韩森.丝绸之路新史.后浪出版社.2015版.144页

Одним из интересных памятников раннего этапа освоения согдийцами этого пути является такой интересный памятник, как ой «Старые письма», написанных на бумаге или на шелке, которые нашли в Дуньхуане. Дело в том, что эти письма являются единственным документом, найденном вдоль Шелкового пути. Причем написаны они не чиновниками, а самими купцами. В них даётся описание жизни согиды, в том числе купцов, крестьян, а также лакеев в процессе смены правящих династий Китая.

К тому же некоторые из этих писем упоминаются другие китайские города, где проживали согдийские купцы и их семьи такие как: Изюйуюан, Гуцзане, Хуаяйна, Цзиньчэн, Чанбан⁴⁷. Таким образом, в большинство городов Китая можно видеть согдийских купцов. Именно они проводили торговые операции с другими народами, поэтому у народов отсутствуют необходимости исходить долгие пути по суше и воде за вещами и продуктом, они могут прямо получить то что нужно именно через согдийцы, в результате в VII века в Риме мы не можем увидеть китайских бизнесменов, а также в Чанъане нередко увидеть римских торговцев.

Согдийские купцы внесли вклад не только в развитие своей нации, но и обогатили материальную жизнь других народов. Именно согдийские колонии способствовали раскрытию секрета и распространению способа изготовления китайской бумаги в Центральной Азии и прежде всего в Самарканде, а потом по всему миру. Кроме того, если Китай экспортировал в Западный край шелк и изделия из него, то они раскрыли Китаю секреты обработки льна и шерсти, ковровых изделий и гобеленов. Помимо этих также существует немало примеров, свидетельствующих о тесных контактах Центральной Азии с цивилизациями Китая через Согдийских купцов в сфере торговли и культуры.

Таким образом, за долгое время разные культуры сталкиваются друг с другом, оказывают влияние друг на друга, после длительного периода

⁴⁷ Эдвард Р.В. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии / Р.В. Эдвард. – Ташкент.: Университет мировой экономики и дипломатии, 2005. – 235 с.

"обкатки" экзотическая культура укоренится и утверждается в Китае. Внешняя материальная культура и экзотическое искусство, религия и другие духовные учения оказывали глубокое воздействие и влияние на китайскую цивилизацию. Вместе с тем уменьшались барьеры между различными культурами, укреплялись дружественных отношений между Китаем и соседними странами.

Следует отметить, что маршруты Великого Шелкового пути часто пересекались, не отличались большой стабильностью действия, в этой связи представляется интересным и важным выяснить инфраструктурное и другое обеспечение этих дорог, отразить их влияние на процесс цивилизационного взаимообогащения и регионального развития. Большие расстояния, весьма сложный рельеф местности, набеги разбойников и особенно кочевых племен сдерживали, а порой и вообще, на определенное время, приостанавливали процесс торговли и все, что с ним было связано.

Весьма ощутимые трудности и лишения испытывали купцы, занимающиеся трансконтинентальной и континентальной торговлей, которым приходилось преодолевать большие расстояния, пересекать горные хребты, границы территорий, находящихся во власти различных правителей. Будучи заинтересованными в получении таможенных пошлин с купцов они, с одной стороны, стремились обеспечить их безопасность, а с другой - расширить сферу своего контроля над шелковым путем. Это становилось одной из причин междоусобных войн, которые сопровождалась разорением инфраструктуры пути, находившимися вдоль его городов. Как только начинался территориальный передел, так прекращалось функционирование отдельных маршрутов, а часто и всего Великого шелкового пути. Поэтому наиболее благоприятные возможности для развития и активного функционирования международной и региональной торговли имелись тогда, когда она находилась во власти одного сильного государства. Однако и в

таких условиях особой стабильности не ощущалось, поскольку шелковый путь находился в поле зрения и агрессивных действий кочевых племен. Если правители, контролирующие территорию, могли справиться с грабителями, то они оказывались, часто, бессильны перед мощью кочевых племен.

Разумеется, купцы пытались противостоять воздействию этой внешней агрессивной среде, они заключали сделки с вождями племен, нанимали охрану, путешествовали большими конфессионально - этническими группами, насчитывающими тысячи людей, в том числе вооруженных. Но, это все не давало и не могло дать ощутимых результатов, поскольку кочевники лучше ориентировались на местности, имели численное и другое превосходство. К счастью, некоторые предводители кочевых племен со временем осознали бесперспективность и опасность такого вида занятия и стали устанавливать контакты с предводителями караванов и выступать в качестве их проводников и защитников за определенную плату. Таким образом, Великий Шелковый путь стал уникальным проявлением длительного взаимовыгодного сотрудничества оседлых и кочевых народов.

Помимо этого, караванная торговля по маршрутам Шелкового пути всегда была связана с высоким риском, который порождался набегами, но и суровыми природными условиями. Дело в том, что на этот путь никогда не был единой магистралью, а разветвлялся на множество дорог, которые проходили через разные перевалы в горных хребтах, в обход пустынь. Поэтому он требовал не только обеспечения безопасности, но и создания подобающей дорожной, коммерческой инфраструктуры. К сожалению, не все эти проблемы особенно дорожного порядка, решались с должной степенью потребности. Особые трудности вызывали горные перевалы, на которые часто караваны отправлялись без проводников, без надлежащей подготовки и некоторые из них падали в пропасть теряли людей, верблюдов, товар. Если купец погибал, то право на наследство должны были получать родственники,

либо те, с кем был он в пути. Но это, как правило, решалось местными властями и в их пользу.

Вместе с тем, имелась ещё одна проблема, поиска равнозначного эквивалента обмена товара. Купцы оценивали свой товар на определенную сумму и меняли его на другой товар с эквивалентной ценой. Но это не всегда могло быть равным. Кроме этого, характер взаиморасчетов зависел от места, где происходила купля-продажа, к примеру, в Китае, где от мусульманских купцов не принимали серебряных денег, торговля между ними носила меновой характер, конечно, это было не удобно. В тех же местах, где можно было заплатить деньгами, существовала другая проблема – опасность транспортировки крупных денежных сумм. Купцы Шелкового пути начали использовать чеки («чек» в переводе с персидского - «документ, расписка»). То есть можно было сдать деньги в каком-либо городе, достойному представителю коммерческих кругов (саррафов), взять от него чеки и по предъявлению на месте можно получить полностью сданную сумму. С одной стороны, удобно для купцов, но с другой стороны, это отношение строилось только на основе доверия, без какой-либо гарантии и оно имело ограниченную сферу⁴⁸.

Таким образом, караванная торговля по маршрутам Великого Шелкового пути была связана не только с высокой прибылью, но и с огромным риском. В 16 век Великий Шелковый путь переживает процесс распада, который был обусловлен рядом причин. Назовем наиболее важные причины:

1. Изменение экономического центра от Севера на Юг. Поскольку на территории Центральной Азии и её пределы всегда прошла войну (Таласская битва, военная операция Тимуры) за контроль этого пути так что отсутствует подходящая атмосфера для торговых операций, в связи с этой причиной люди вынуждены переехать в более спокойном месте - Юг, к тому же

⁴⁸ История народов Узбекистана: в 1 т./ гл. Ред. К.В. Тревер. – Ташкент.:1950. – 228с.

чрезмерные использование природных ресурсов и экологические трудности также не позволяет продолжать жить в Север. В результате сухопутный путь на северную части постепенно прекратил свое существование.

2. Развитие морской торговли. Дело в том, что, перевозки по морю с разных точек зрения выгоднее, чем сухопутный путь, поскольку один верблюд может переносить 200 кг товаров, одна лошадь до 70 кг. В то время одно торговое судно могло транспортировать до 60 т. груза. Флот Чжэн Хэ состоял из 62 торговых суднах, то если заменить на верблюда и лошадь необходимо 12400 верблюдов и 18600 лошадей⁴⁹. Помимо этого, по морскому пути из Персидского залива в Китай нужно примерно 150 суток, а по сухопутному пути только из Таны (Азов) до Ханбалык (Пекин) около 300 дней. Это давало большую экономию времени, финансовых и других средств⁵⁰. Таким образом, можно сказать что морской путь обладает высокой способностей чем сухопутный путь. Из-за этих геополитических и геоэкономических факторов уже к XVI в. Великий шелковый путь окончательно прекратил свое существование.

В итоге, можно сказать, что Великий шёлковый путь, который связывал Китай, Индию, Среднюю Азию, Средний и Ближний Восток, Средиземноморье в древности и раннем средневековье имел важное политическое и экономическое значение в жизни народов Азии и Европы. Он служил своеобразным мостом между Востоком и Западом, благодаря которому происходило взаимодействие и сотрудничество народов в различных сферах их жизнедеятельности. История Шелкового свидетельствует ещё и о том, что самым прекрасным способом контактов и общения народов является путь торговли, культуры и науки.

⁴⁹ [Электронный ресурс] The Influence All Over the World Comparative Study of Silk Roads on the Land and on the Sea, in China // URL: http://en.cnki.com.cn/Article_en/CJFDTOTAL-SHDX200302001.htm, (дата обращения: 14.12.2016).

⁵⁰ Петров А.М. Великий шелковый путь. О самом простом, но мало известном. /А.М. Петров. –М.: РАН,1995. –113-114 с.

В настоящее время, когда основными лейтмотивами в мировой арене стали интеграция и глобализация, Великий Шелковый путь заново привлекают внимание человечества за счёт своей уникальной роли в древности. На пороге XXI века активно сложилась тенденция восстановления этого пути, в связи с этой целью, сущности, основные направления, общественные отношения к этому изменению и строительство для создания Нового Шелкового пути и так далее подробно рассматривается в следующей главе данной работы.

Глава 2. Новый Шелковый путь «Один пояс один путь»

2. 1. Доктрина Нового Шелкового пути

В настоящее время, Китай играет особую роль на международной арене, стал центром внимания в международной обстановке в целом. В век глобализации, экономическое взаимодействие и сотрудничество между государствами и регионами становятся все более взаимосвязанными, при этом содействовало появлению нового облика древнего Шелкового пути.

В 2013 г., когда к власти в Китае пришло пятое поколение руководителей, то во внешнеэкономической политике страны появились новые приоритеты⁵¹.

16 сентября 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выступил с докладом об «Укреплении дружбы народов, совместном пути в светлое будущее» в Университете им. Назарбаева в Казахстане, выступил с инициативой - общими усилиями сформировать экономическую полосу Шелкового пути (далее - ЭППП)⁵². На заседании парламента 3 октября 2013 года в Индонезии Си Цзиньпин заявил о создании «Экономического пояса Морского Шелкового пути» (далее - МПП)⁵³.

После принятия 28 марта 2015 г. Государственного документа «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию шелкового пути и морского шелкового пути XXI века» начинается его практическая реализация⁵⁴.

⁵¹ [Электронный ресурс] 关于“中国梦”，习近平总书记是这样描绘的. // URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2016-11/29/c_1120016588.htm (дата обращения: 27.11.2016).

⁵² [Электронный ресурс] Укреплении дружбы народов, совместном пути в светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев-Университете. (полный текст). // URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/zxdt/t1077192.htm> (дата обращения: 27.11.2016).

⁵³ Чжэн Цзелань. Проект экономического пояса нового шелкового пути в рамках Российско-Китайских отношений. / Цзелань Чжэн // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2016. – № 1-1. – с.113.

⁵⁴ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию шелкового пути и морского шелкового пути XXI века. / Госкомитет по делам развития и реформ, министерство иностранных дел и министерство коммерции. – Пекин.: литературы на иностранных языках, 2015. – 2 с.

Проект базируется на принципах «совместная коммерция, совместное строительство, совместная выгода». Основной постулат говорит о важности и значимости активного взаимодействия и объединения в достижении целей и стратегий в развитии стран, расположенных вдоль трассы Шелкового пути. Основное содержание инициатив заключается в пяти аспектах, которые ориентируют на деловое сотрудничество и реализацию совместных проектов всех заинтересованных стран⁵⁵.

Во-первых, усиление политического согласования между странами. Политическое соглашение представляет собой главную гарантию стабильности для масштабного сотрудничества. Также представляет все необходимые удобства для региональной экономической интеграции.

Во-вторых, создание единой, комплексной транспортной коммуникации, состоящей не только из железнодорожных, шоссейных и водных магистралей, но из трубопроводных сетей, энергоносителей, включающей трансграничные сети оптоволоконной связи⁵⁶. Таким образом, исправить данную ситуацию, когда «нет дороги - нет связи», «есть дороги, а связи нет» или «связь хоть есть, но, с перебоями», в результате реализации инициативы будут соединены разные регионы и усилены связи между Азией, Европой и Африкой, то есть «будешь иметь друзей и в далёких краях, плавать по далёким морям на полных парусах»⁵⁷.

В-третьих, усиление торговых связей. При этом нужно ускорить создание благоприятных условий для инвестиций, одновременно устранить инвестиционные барьеры. Бесперебойная торговля будет способствовать нахождению новых точек роста товарооборота и оптимизации

⁵⁵ Annual Report on Development of the Silk Road Economic Belt: 2014. Beijing: Economics and Management Press. 8-12 p.

⁵⁶ Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией. /С.В. Уянаев //Проблемы Дальнего Востока. – 2015– №4. – с.11.

⁵⁷ [Электронный ресурс] Вмести развивать и реализовать идею // [URL: http://ruchina.org/china-article/china/637.html?cHash=06d63621354c7d48eaf3fda1ae98bb17&print=1](http://ruchina.org/china-article/china/637.html?cHash=06d63621354c7d48eaf3fda1ae98bb17&print=1), (дата обращения: 16.12.2016).

межотраслевого разделения труда⁵⁸.

В-четвертых, усиление денежных потоков. Речь идет о создании системы для обеспечения реализации проекта Нового Шелкового пути, углублении практического сотрудничества в рамках межбанковского объединения в финансовом обеспечении Шелкового пути. Значительная роль при этом отводится Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций.

В-пятых, усиление коммуникации между народами. Речь идет не только о культурных обменах, но и о многоплановом гуманитарном сотрудничестве, в том числе в области образования, туризма, здравоохранения, науки, технологии, а также о сотрудничестве между общественными организациями стран вдоль Шелкового пути.

Таким образом, можно сказать, что концепции «Один пояс - Один путь» (далее – ОПОП) находятся в связи со всеми важными аспектами экономического развития. Не вызывает сомнения тот факт, что проект представляет собой инновацию во внешнеэкономической и внешнеполитической деятельности Китая и будет главной стратегией в течение следующего столетия.

Инициатива ОПОП широко обсуждалась научной общественностью, правительствами, деловыми кругами различных стран. Следует отметить, что реакция государств на выдвинутые Китаем проекты была достаточно неоднозначной, осмотрительной, а в некоторых случаях, предельно осторожной. Те, кто поддержал проект ОПОП, считает, что он даст большие выгоды для развития своей собственной страны, те, кто сомневался в проекте или отвергал его считая, что он создает угрозу для развития собственных планов и идей. В то же время, по мнению исследователей, на фоне имеющегося международного порядка существует три основные реакции.

Оппозиционная группировка. Основными представителями данной

⁵⁸ Чжу Юй. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество. //Юй Чжу//Проблемы Дальнего Востока. – 2016. – № 2.– с .101.

группировки являются США и Япония: обе страны считают, что проект ОПОП имеет аналогичное значение плану Маршалла⁵⁹. Укрепление своего положения на мировой арене является основной целью Китая. По их мнению, это инициатива носит «смертельный характер» для других стран. Позиция США была подтверждена практическими действиями в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций. 17 марта 2015 г. США официально признал, что в данное время Америка не планирует участвовать в АБИИ⁶⁰, поскольку это противоречит его геополитическим интересам. Появление Китая как самого сильного импульса в странах с развивающейся экономикой стало, в последние годы, главным объектом стратегического беспокойства сообщества США. В начале 1990-х годов после окончания холодной войны «Китайская угроза» постепенно обратила на себя внимание США, и в настоящее время эта теория получила новое развитие, а США опасаются, что мощный Китай будет оспаривать и даже может заменить их доминирующую позицию в нынешней международной системе. США выступают против АБИИ, что в свою очередь подтверждает их позицию против Китайской инициативы, и это совпадает с внешней политикой США.

Страны, занимающие промежуточное положение. Эти страны считают, что они смогут получить только временные выгоды, а не долгосрочную пользу, поэтому занимают выжидательную позицию. Более того, между Китаем и несколькими странами Юго-Восточной Азии в том числе Вьетнам, Филиппины существуют территориальные споры. Следовательно, в вопросах создания инфраструктуры и строительства дорог они в первую очередь принимают во внимание безопасности своих государств.

Не секрет, что внешняя реакция России на этот проект сначала была не

⁵⁹ 新玉言.崛起大战略: 一带一路” 战略全新剖析.台海出版社.2016. 206-207 页.

⁶⁰ [Электронный ресурс] Daily Briefing by the Press Secretary Josh Earnest. // URL: <http://beforeitsnews.com/obama/2015/03/daily-briefing-by-the-press-secretary-josh-earnest-031715-2471200.html> (дата обращения: 25.10.2016).

только внимательной, но и даже осторожной. Российские специалисты и СМИ заявили, что, ОПОП не только будет вызывать конкуренцию с российским проектом создания Евразийского экономического союза (далее-ЕАЭС) но и ограничит экономическое действие среди стран Центральной Азии⁶¹. Поэтому долгое время практически не поступало никакого сигнала от российской стороны про участие в проекте. Очевидно, в начале реализации проекта в российском обществе доминировало нейтральное отношение к данному проекту.

В связи с продолжительными объяснениями специфика проекта ОПОП, в том числе, Си Цзиньпин выступил с важной речью и руководил работой форума «Диалог по укреплению взаимосвязанного партнерства»⁶², выступление посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения об идее «одного пояса и одного пути»⁶³, российское официальное признание экономического пояса шелкового пути меняется. Российские исследователи считают, что Китаю нужен новый Шелковый путь, прежде всего для решения экономических и социальных проблем внутри собственных границ, для решения социальных проблем в депрессивных регионах Западного Китая, граничащих с Россией и Казахстаном и отчасти Монголией, а не для усиления своего влияния на Центральную Азию. А проект ЕАЭС и ОПОП практически имеет сопряжение, то есть модернизация уже существующих железнодорожных линий в том числе материально-технической базы и логистики, кроме этого, упрощение бумажных и других бюрократических процедур для ускорения процесса

⁶¹ [Электронный ресурс] Дам вам БАМ//

URL:<https://www.gazeta.ru/business/2013/12/17/5808737.shtml> (дата обращения: 25.10.2016).

⁶² [Электронный ресурс] 习近平主持加强互联互通伙伴关系对话会并发表重要讲话,倡导深化互联互通伙伴关系,加强“一带一路”务实合作宣布中国出资 400 亿美元成立丝路基金,为“一带一路”项目建设提供投融资支持. // URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/08/c_1113170919.htm (дата обращения: 25.10.2016).

⁶³ [Электронный ресурс] Выступление посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения об идее «одного пояса и одного пути». // URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1257073.htm> (дата обращения: 25.10.2016).

перегрузок, к тому же выработать общие норм в некоторых гуманитарных сферах для углубления двухстороннего сотрудничества⁶⁴.

Поддерживающая группировка. В неё входит большинство развивающихся стран, особенно с низким экономическим потенциалом. Этим странам необходимо усиленное развитие. Несмотря на это, Международный валютный фонд (МВФ) и Всемирный банк (ВБ) не оказывают помощи в связи с неудовлетворением их требований относительно демократии, свободы, прав личности, религии и др. В отличие от данных организаций, Китайский проект можно охарактеризовать как открытый и толерантный путь для оказания поддержки данным странам. В свою очередь, для повышения уровня своего экономического страны Центральной Азии признают и поддерживают китайский проект. Отсюда, можно предвидеть, что в перспективе ряд стран Центральной Азии в том числе Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, займут одно из приоритетных направлений во китайской внешней политике⁶⁵.

К тому же Европейский союз (далее – ЕС) также обратил внимание на Новый Шелковый путь, и положительно относится к данному проекту. Дело в том, что особенностью китайского мышления является способность долгосрочного планирования и реализации этих планов. Китай способен активизировать, за счет своих сильных сторон, некоторые проекты ЕС, например, проект Юнкер, содействовать их окончательной практической реализации. Это не могут проигнорировать страны ЕС. Более того они получают и другие коммерческие возможности. К примеру, для Германии открываются новые торговые каналы, рынок сбыта, благодаря созданию инфраструктуры экспорт становится более доступным и быстрым, помимо

⁶⁴[Электронный ресурс] Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. // URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 25.10.2016).

⁶⁵ 刘诗萌.中亚国家积极对接“一带一路”.大陆桥视野.2015.№ 9.86 页.

этого привлечены человеческие ресурсы, что способствует экономическому росту. Для Франции, Новый Шелковый путь не только дает новые шансы в производстве, особенно в городе Лион, но и способствует туризму во всей Франции, благодаря чему возможен экономический прирост⁶⁶.

Кроме этих стран, следует также отметить Афганистан и Саудовская Аравия. За долгое время гражданской войны в Афганистане застал экономическое развитие в сфере транспорта, корреспонденции, промышленности, образования и т.д. Поэтому принять участия в проекте дает возможность развивать данных сферах. Важно отметить, что перегрузки от Центральной Азии до Южной Азии именно через Афганистан получит самый короткий маршрут, так что нельзя не учитывать его роль в данном проекте. Таким образом, поддержка этого проекта является единственным правильным выбором, чтобы не быть уединённым в международном пространстве, так и является возможностью для усиления региональной ценности Афганистана.

Для Саудовской Аравии это взаимовыгодный проект, несмотря на то, что она является важным поставщиком нефти Китая, по географическому положению возможно быть мостом между Китаем и Африкой, более того возможно даст пользу Пакистану, Индии и другим стран Центральной Азии, Южной Азии и Юго- Восточной Азии. Следует особенно отметить, что правительство Саудовской Аравии обладает большими потоками инвестиции, так что возможно оказать финансовую помощь в проекте для развития экономики. Китай может быть посредником и способствовать процессу переговоров между Саудовской Аравией и Ираном с целью установления враждебного поступок, в результате реконструирует новый порядок Ближнего Востока⁶⁷. В итоге выполняют интересы обеих стороны.

Таким образом, очевидно разнообразие интересов стран в реализации

⁶⁶ 曹卫东. 外国人眼中的“一带一路”.人民出版社.2016. 109-120 页.

⁶⁷ 曹卫东. 外国人眼中的“一带一路”. /曹卫东.-人民出版社,2016.- 186-194 с.

данного проекта ОПОП. В настоящее время, Китай уже получил поддержку от более 60 стран мира. Среди них 11 стран из Юго-Восточной Азии, 7 стран из Южной Азии, 11 стран из Центральной Азии и Западной Азии. Проект поддержали 15 государств Ближнего Востока и Африки, 17 государств Центральной и Восточной Европы ⁶⁸. Однако, из-за сложности международной обстановки и других объективных и субъективных факторов существует ошибочное толкование проекта, сомнения в его реализации и даже некоторые враждебные намерения. Развитие ОПОП подобно здоровому организму человека: кровеносные сосуды (в данном случае – связи) должны бесперебойно функционировать. Беспрепятственные торговые отношения и каналы исключительно важны, в случае если в одном пункте возникает «засор», это может привести к проблеме общего планирования. Таким образом, Китаю необходимо получить уверенность от участвующих стран вдоль этого пути, чтобы сработаться с ними. Следует шире распространять содержание проекта, особенно главный его смысл: участие в проекте несет больше пользы, чем вреда. С этой точки зрения инициатива представляет собой и возможность, и вызов для дальнейшего развития Китая. Можно подтвердить, что проект является одним из ключевых механизмов с провозглашенной целью о «возрождении китайской нации» и реализации «китайской мечты».

2. 2. Формирование нового экономического пространства

Инициатива ОПОП представляет собой стратегическое решение для Китая. С точки зрения интеграционных процессов, Китай рассматривает инициативу как проект формирования нового глобального экономического пространства. Но это проект осуществляется на больших расстояниях Евразии, в разнообразной национальной и ментальной среде. В сферу его деятельности включаются страны с разным уровнем производственного и

⁶⁸ [Электронный ресурсы] 一帶一路: 國家概況.//URL: <http://beltandroad.hktdc.com/tc/country-profiles/country-profiles.aspx>(дата обращения: 04.11.2016)

экономического потенциала, различными инвестиционными возможностями, неоднородным правовым полем и таможенным пространством. Иными словами, необходимо создать благоприятные условия для их соединения. Одним из таких важных условий является создание инвестиционных фондов, финансовая поддержка проекта.

В настоящее время данное условие становится реальностью: в КНР созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (далее - АБИИ), Фонд Шелкового пути (далее - ФШП), Инвестиционный фонд Зеленый экологический Шелковый путь, Золотой фонд, и ряд региональных фондов по развитию нового шелкового пути. К тому же были созданы совместные банки для финансирования инфраструктурных проектов и устойчивого развития, в том числе новый банк развития БРИКС.

Одним из первых был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. 29 июня 2015 г. представители 57 потенциальных стран – учредителей, в том числе 37 стран – учредителей из Азии и Океании, остальные 20 стран – учредителей из Европы, Латинской Америки и Африки. 50 представителей этих стран поставили подписи под «Соглашением о создании АБИИ». Главная цель АБИИ: содействие финансовому сотрудничеству в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶⁹. Основная деятельность банка сосредотачивалась: на развитии инфраструктуры и производственных секторов, включая энергетику, транспорт, телекоммуникации, сельское хозяйство и другие сферы⁷⁰. Первоначальный уставный капитал банка – 100 млрд. долл. Китай вносил до 50 процентов от первоначального капитала⁷¹. После функционирования АБИИ в 2016 году были одобрены 9 инфраструктурных проектов на общую сумму 1,73 млрд долл. Эти проекты будут реализованы в областях транспорта, энергетики и городского развития,

⁶⁹ Annual Report on Development of the Silk Road Economic Belt: 2015. Beijing: Economics and Management Press. 57-59 p.

⁷⁰ Ло Цзе. К сообществу единой судьбы. / Цзе Ло//Китай. – 2015– №5. – с. 16.

⁷¹ Ю ШаньШань. АБИИ и большие надежды Азии. /ШаньШань Ю//Китай. – 2015– №5. – с.28-30.

в азиатских странах, таких как Пакистан, Бангладеш, Таджикистан, Индонезия, Оман, Мьянму и Азербайджан⁷².

При этом следует отметить, первый финансируемый проект, осуществляемый АБИИ - электрораспределительная система в Бангладеш общим объемом в 165 млн долл., проект повысит мощность распределения электроэнергии и увеличит число сельских и городских потребителей электроэнергии в Бангладеш. Период реализации этого проекта - с июля 2016 года по июнь 2019 года⁷³. Кроме того, осуществляется совместное сотрудничество АБИИ с Всемирным Банком, Европейским банком реконструкции и развития и другими структурами по финансированию ряда проектов, например, такого проекта как трансанатолийский газопровод (TANAP), который АБИИ будет финансировать на сумму 600 млн долл. Проект будет транспортировать природный газ, добываемый с месторождения Шах-Дениз-2, расположенного на Каспийское море в Азербайджан через Турцию, затем в Европу⁷⁴. Это проект имеет важное значение для Европы, учитывая Украинский кризис в 2014 году, безопасные поставки природного газа в Европы подвергнутся испытанию поскольку около 80% экспорта российского газа проходит через Украину, таким образом, закончив события, европейские страны активно ищут другие источники природного газа. В итоге начали разработку данного совместного проекта и примерно к началу 2020 года газ поступит в Европу⁷⁵. В свою очередь это проект также имеет стратегическое значение для Азербайджана и для Турции,

⁷² [Электронный ресурс] Азиатский банк инфраструктурных инвестиций подводит первые итоги// URL: <https://riss.ru/analytics/38619/> (дата обращения: 14.02.2017)

⁷³ [Электронный ресурс] Bangladesh: Distribution System Upgrade and Expansion Project// URL:<https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/bangladesh-distribution-system.html> (дата обращения: 14.02.2017)

⁷⁴ [Электронный ресурс] Azerbaijan: Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project (TANAP) to be co-financed with the World Bank (WB)// URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/trans-anatolian.html> (дата обращения: 14.02.2017)

⁷⁵ [Электронный ресурс] Foundation laid for pipe to carry Azeri gas to EU// URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-azerbaijan-to-start-work-on-new-mega-gas-pipeline-.aspx?pageID=238&nID=79790&NewsCatID=348> (дата обращения: 14.02.2017)

поскольку данный проект позволит впервые экспортировать азербайджанский газ вне Турции. Одновременно, усилит роль Турции как регионального энергетического узла. По сравнению с другими уже утвержденными банком проектами этот проект является самым масштабным проектом, который финансируется.

В общем, за год своего функционирования деятельности АБИИ можно назвать успешной. Банк сформировал необходимую организационную структуру, накопил определенный опыт работы на основе соблюдения мировых стандартов финансирования инфраструктуры. По мере того, как АБИИ переходит на второй год, его инвестиции, членство и влияние будет быстро расширяться. Банк рассматривает возможность выпуска облигаций для более эффективной мобилизации финансирования частного капитала для его развития. В 2017 году банк намерен предоставить 2,5 млрд. долл. на 10-15 проектов, в том числе на проект «Устойчивое развитие города Амаравати» в Индии и др.⁷⁶ Предполагается, что число стран участников данного проекта возрастет с 57 до 90 к середине 2017 года⁷⁷. Таким образом, можно сказать, что молодая международная организация сумела занять свою достойную нишу в мировой экономике.

Важную роль в развитии инфраструктуры проекта играет Фонд Шелковый путь. В этот фонд Китай вносит 40 млрд долл. по объему практически сопоставимо с объемом Банка развития БРИКС. Вначале будет внесено 10 млрд, долл. по статистике взносы в ФШП будут от четырех направлений: 15% от Китайской инвестиционной корпорации, 5% от банка развития Китая, 15% экспортно-импортный банк Китая и остальные 65% от валютных резервов Китая⁷⁸. ФШП предпочтение будет отдавать проектам

⁷⁶ [Электронный ресурсы] Proposed Projects// URL: <https://www.aiib.org/en/projects/proposed/index.html> (дата обращения: 14.02.2017)

⁷⁷ [Электронный ресурсы] AIIB first year in review: more members, more investment// URL: http://news.cgtn.com/news/3d416a4e3267544d/share_p.html (дата обращения: 09.02.2017)

⁷⁸ 新玉言.崛起大战略: “一带一路” 战略全新剖析. / 新玉言.李克. - 台海出版社,2016. - 63-64 с.

инфраструктуры, освоению ресурсов, сотрудничеству в сферах производства и финансов. После создания фонда будет вложен капитал в китайскую корпорацию для закупки акций от итальянского производителя «Пирелли» с целью получения доступа к производственным технологиям, чтобы обеспечить себе выход на европейские рынки. По статистике к концу октября 2015 г. китайцы контролировали 98% итальянского предприятия⁷⁹. Помимо этого, ФШП также участвует в российском проекте «Ямал СПГ», где закупил 9,9% акций предприятия для дальнейшего развития китайско-российского сотрудничества в энергетическом секторе⁸⁰.

Несмотря на сравнительно небольшое количество программ, в течение 2015 года из ФШП, по приблизительным оценкам, выделено 4-5 млрд. долл. В 2016 году ФШП приобрел 10% акций "Сибура" за 1,338 млрд. долл.⁸¹. Можно сказать, эта сделка имеет большое значение для углубления сотрудничества между Россией и Китаем в сфере энергетики и для развития Дальнего Востока.

Помимо вышесказанных финансовых фондов будут привлечены и частные капиталы. В китайских политических и научных кругах считают, что к то время, когда была объявлена концепции ЭПШП этнические китайцы за рубежом (Хуацяо) потенциально стимулировали ее развитие. Только к 2013 г. их совокупный капитал достиг приблизительно в 5 трлн долл, они вели бизнес почти на всей территории Китая, так и в тех странах, где реализуется ЭПШП⁸². Основное нужно подчеркнуть их роль в пределах Центральной Азии, России и Западной Европы.

⁷⁹ [Электронный ресурсы] Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы// URL: <https://riss.ru/analytics/26095/>(дата обращения: 09.02.2017)

⁸⁰ [Электронный ресурсы] "НОВАТЭК" и "Фонд Шелкового Пути" подписали рамочное соглашение по "Ямал СПГ"// URL: <http://www.interfax.ru/business/464486> (дата обращения: 09.02.2017)

⁸¹ [Электронный ресурсы] 10% «Сибура» продано китайским инвесторам – ТАСС// URL: <http://www.vedomosti.ru/business/news/2016/12/14/669546-sibura-kitaiskim> (дата обращения: 09.02.2017)

⁸² Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии южной ветки Экономического пояса Шелкового пути. /А.В. Афонасьева //Проблемы Дальнего Востока. –2016. –№6. – с. 108.

На территории Центральной Азии проходит ЭПШП, особое внимание будет сосредоточено на Казахстан, Узбекистан и Туркменистан. Причем, большинство зарубежных китайцев прибывают в данных местах. К концу 2014 году число населения в Казахстане, Узбекистане и Туркменистане составляло примерно 9305,2278 и 1019 человек.

Таблица 1. Отраслевая структура китайских предприятий в Центральной Азии по состоянию на 2014-2015гг., %⁸³

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан
Первая сфера	24,1	15,0	27,3
Добывающая промышленность	22,9	15,0	27,3
-энергоресурсы	20,5	15,0	27,3
-руда	2,4	-	-
Сельское хозяйство	1,2	-	-
Вторая сфера	38,6	60,0	54,6
Обрабатывающая промышленность	26,5	20,0	27,3
-тяжелая	21,7	15,0	27,3
-легкая	4,8	5,0	-
Строительство	12,1	40,0	27,3
Третья сфера	37,3	25,0	18,2
Электро-,газо-,тепло-,и водоснабжение	4,8	-	-
Транспортные услуги	6,0	5,0	9,1
Услуги связи и телекоммуникации	6,0	15,0	9,1
Торговые услуги	12,1	5,0	-
Финансовые услуги	2,4	-	-
Гостиничное хозяйство туризм	6,0	-	-

Согласно данной китайские бизнесы присутствует почти во всех сферах экономики страна. Но следует отметить, что структура китайских

⁸³ Афоняева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии центральной ветки Экономического пояса Шелкового пути. // Проблемы Дальнего Востока.2016. № 5. с.55.

предприятий в Казахстане более сбалансирована в отличии от других. Доля китайских предприятий на первую, вторую и третью сферы составила 24,1;38,6 и 37,3%.

В Узбекистане доминирует вторая сфера экономики, которая составила 60,0%, а на первую и третью только соответственно приходится 15,0 и 25,0%, дело в том, что в области руды, сельского хозяйства, финансовых услуг и туризма не были экономической деятельности.

В Туркменистане имеет аналогичная ситуация по структуре, соответственно доля на первую, вторую и третью сферы составила 27,3;54,6 и 18,2%, и в каждой сфере отсутствует китайских предприятий по некоторых направлениях. Но в целом, можно сказать о широком присутствии китайского бизнеса в данных регионах, через которые прокладывается ЭПШП.

Важно подчеркивать, что зарубежные китайцы осуществляют свои бизнесы особенно в области добывающей и обрабатывающей промышленности, в связь с этим дают возможности перемещения Китайских компании в данных регионе чтобы снизить себестоимость продукции за счет сокращения издержек. Помимо этого, при транспортировке между Китаем и странами ЦА поможет строить соответствующие инфраструктуры, при этом ещё стимулирует развитие торговля и туризм.

Для развития ЭПШП большой интерес представляет на территории России. По данным китайский бизнес также представлен почти во всех областях стран, но достаточно не сбалансирована. Поскольку в отраслевой структуре доминирует вторая и третья сферы экономики - 39,2 и 55,3%, доля китайских предприятий на первые сферы только составляла 5,5%.

Таблица 2. Отраслевая структура китайских предприятий в России по состоянию на 2009-2015 гг., %⁸⁴

⁸⁴ Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии северной ветки Экономического пояса Шелкового пути. // Проблемы Дальнего Востока.2016. № 4. с .70.

Первая сфера 5,5	Добывающая промышленность	4,8
	-энергоресурсы	4,1
	-руда	0,7
	сельское хозяйство	0,7
Вторая сфера 39,2	Обрабатывающая промышленность	35,1
	-тяжелая	24,3
	-легкая	10,8
	строительство	4,1
Третья сфера 55,3	транспортные услуги	4,7
	услуги связи и телекоммуникации	3,4
	торговля	34,4
	Финансовые услуги	4,7
	гостиничное хозяйство и туризм	2
	Реклама и консалтинг	4,7
	типография	1,4

В подсистеме китайских фирмах занято в добывающей, обрабатывающей промышленности и торговли. Следует отметить, что на фоне западных санкций и падения курса рубля китайских предприятий не ушли из России, поэтому китайский бизнес представляет большое интерес для Российской Федерации. Дело в том, что все эти компании не только способствуют развития экономики, но и углублять торговое отношения между регионами. Наличие строительства ЭПШП зарубежные китайские предприниматели будут оказать значительную поддержку на данной территории.

Зарубежные китайцы также осуществляют свой бизнес в Европе, особенно в Германии и Франции.

Значительно можно увидеть, что большая доля составила на третью сферы-75,6% и в нём китайские кампании занято торговых услуг т транспортных услуг. Как и в Центральной Азии так и в России китайские предприниматели на первую и вторую сферы особенно занято в добывающей и обрабатывающей промышленности. Хотя их влияние не так сильно на данных регионах, но при развитии ЭПШП эти предприниматели почти сформированы китайского бизнес-сообщества и наличие присутствия во всех

отраслях сферы создает предпосылки в бизнес -срду этих стран для реализовать проект ОПОП. К тому же строит условия для китайских фирм в качестве выполнения политику «выход за границу». Таким образом, можно сказать, что хуацяо имеет широкие связи между государствами, они помогают лоббировать государственные и частные интересы китайского бизнеса.

Таблица 3. Отраслевая структура китайских предприятий в Западной Европе по состоянию на 2014-2016гг., %⁸⁵

	Германия	Франция
Первая сфера	2,0	0
Добывающая промышленность	2,0	0
-энергоресурсы	0	0
-руда	2,0	0
Сельское хозяйство	0	0
Вторая сфера	22,5	37,3
Обрабатывающая промышленность	22,5	28,9
-тяжелая	14,3	12,0
-легкая	8,2	16,9
Строительство	-	8,4
Третья сфера	75,6	62,6
Элекстро-,газо-,тепло-,и водоснабжение	-	2,4
Транспортные услуги	18,4	13,3
Услуги связи и телекоммуникации	4,1	4,8
Торговые услуги	30,6	3,6
Финансовые услуги	14,3	9,6
Гостиничное хозяйство и туризм	-	12,0
Маркетинг, консалтинг	8,2	15,7
Здравоохранение	-	1,2

Отсюда видно, что наряду с активной экономической деятельности, китайские предприятия представлены во всех отраслях экономики Центральной Азии, России, Западной Европы и т.д. Все имеющие

⁸⁵ Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии Центральной ветки Экономического пояса Шелкового пути// Проблемы Дальнего Востока.2016. № 4. с.58.

материальные, финансовые и интеллектуальные ресурсы обеспечивают строительство регионального экономического, транспортного, телекоммуникационного и энергетического узла для дальнейшего развития ЭПШП. К тому же, крупные китайские компании вдоль ЭПШП помогут создать упреждающую бизнес-среду на каждом из ключевых участков её планируемого маршрута. В итоге, хотя ЭПШП ещё находится в стадии разработки, но зарубежные китайцы в роле предшественников уже оказывают огромное влияние на строительство данного проекта.

Помимо государственных фондов и частных капиталов были созданы новые торгово - промышленные зоны в рамках ЭПШП по Евразии, где могут быть предложены более преференциальные условия ведения внешнеэкономической и хозяйственной деятельности по типу особых экономических зон. В первую очередь, следует отметить Китайско-Белорусский Индустриальный парк Великий камень. Это парк выступает как передовая платформа международного сотрудничества, призванная ускорить реформирование экономик обеих стран. В нём строится новый эко-город международного класса с акцентом на конкурентоспособные и инновационные производства, парк граничит с аэропортом Минск, Трассой М1/Е30 и трассой М2 также находится близко к железнодорожному сообщению⁸⁶. В связи с географическим положением Беларусь является воротом в Европу. К тому же, она является страной участницей ЕАЭС, поэтому продукция резидентов парка без таможенных барьеров экспортируется на рынки России, Казахстана, Армении, Кыргызстана, более того имеет возможность выхода на рынки Европейского Союза и рынки других стран. Это в свою очередь, создает для резидентов парка уникальные возможности для освоения новых рынков⁸⁷. Можно сказать, парк будет

⁸⁶ [Электронный ресурсы] Great stone. // URL: <http://www.industrialpark.by/ru/geography> (дата обращения: 09.02.2017)

⁸⁷ 曹卫东. 外国人眼中的“一带一路”. 人民出版社.2016. 222-225 页.

ключевым элементом сотрудничества, узловой платформой на экономическом поясе Шелкового пути.

Продвигая создание ОПОП, Китаю необходимо в полной мере использовать сравнительные преимущества регионов страны, более активно осуществлять стратегию открытости, укреплять взаимодействие и кооперацию между восточными, центральными и западными регионами страны, всесторонне повышать уровень экономической открытости.

Таким образом, гг. Шэньси, Ганьсу Нинся Хуэйский автономный район, и г. Цинхай представляют собой коридоры, связывающие Китай со странами Центральной, Южной и Западной Азии как логистические узлы, так и важные промышленные комплексы, и центры гуманитарного обмена. Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин, Внутренняя Монголия, Пекин является окном на север. Гуанси-Чжуанском автономный район выступает как стратегический пункт пересечения Морского Шелкового пути XXI в. и Экономического пояса Шелкового пути. Юньнань рассматривается как район, связывающий Китай с Южной и Юго-Восточной Азией. Синьцзян находится в главное место ЭПШП к Центральной Азии.

Для активного развития правительство Китая на имеющиеся уровне объявили о создании 7 новых свободных экономических зон (далее-СЭЗ) для усиления процесса экономического реформа в Китае так и с трагические меры для реализации проект ОПОП. Впервые были созданы СЭЗ в Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу, Сямэнь, Хайнань в целях активизации привлечения иностранных инвестиций. Новые СЭЗ будут располагаться в провинциях: Ляонин, Чжэцзян, Хэнань, Хубэй, Сычуань, Шэньси и Чунцин). СЭЗ будут регулировать экономическую деятельность новым способом и устранять торговые барьеру в пользу рыночных механизмов⁸⁸. Более того, к

⁸⁸ [Электронный ресурсы] Власти Китая объявили о создании семи новых зон свободной торговли.
// URL:

<https://news.rambler.ru/business/36483949-vlasti-kitaya-obyavili-o-sozdanii-semi-novyh-zon-svobodnoy-torgovli/> (дата обращения: 31.03.2017)

2020 году планируется создать 300 технопарков государственного значения с целью внедрения высоких технологий⁸⁹. Можно сказать, что это выступает как в качестве технологической поддержки для повышения конкурентоспособности Китая на мировом арене, одновременно дает возможность повышать объем экспорта и решить вопросы занятости. Таким образом, при повышении национальной экономики одновременно несет пользу для развития ЭПШП.

Таким образом, из выше проведенных материала видно, что проект ОПОП уже начал реализовываться. Убедительным доказательство тому является создание и использование финансовых ресурсов в строительстве инфраструктуры в области транспорта, телекоммуникации и сооружение свободных экономических зон. Но в настоящее время много важные сегменты этого проекта находится ещё в стадии разработки.

2. 3. Новый Шелковый путь и развития логистики и туризма

Провозглашенная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. концепция ЭПШП является ключевой стратегией экономического развития КНР на текущее столетие. На внутри государственном уровне она призвана ускорить развитие западных и центральных районов КНР, на внешнем направлении сделать более мощным «выход за рубеж» китайского бизнеса, к тому же осваивать новые рынки сырья, товаров, капитала и рабочей силы. В данном контексте, предположительно, на первое место выйдут инфраструктурная и транспортная составляющие: создание транспортного коридора. В общем чертах логистика ЭПШП, как и в древности осуществляется подразделяется на три основные направления: северное, центральное и южное. Но следует отметить, что конкретные их маршруты пока находятся на стадии обсуждения.

⁸⁹ [Электронный ресурсы] В Китае появятся 30 государственных показательных зон по внедрению высоких технологий в сельское хозяйство. // URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0331/c31517-9197470.html> (дата обращения: 31.03.2017)

Рисунок 4. Маршруты Нового Шелкового пути⁹⁰



Северная ветка начинается с китайского порта Ланьчунган на Желтом море и пересекает территорию Китая (Хэбэй, Тяньцзнь, Пекин, Шаньси, Внутренняя Монголия, Синьцзян), затем входит на территории Казахстана (гг. Достык, Актогай, Астана) и соединяясь в Петропавловске с одним ходом Транссиба, трансформируется по нему через г. Курган в Россию, далее проходит через Украину (Киев), затем в Белоруссию (Минск), далее через Польшу (Варшава) в Германию (Гамбург), затем до Роттердама⁹¹. То есть, это ветка проходит через «Китай - Казахстан - Россию - Украину - Белоруссию - Польшу - Германию - Западной Европы».

Но существует другие альтернативный точки зрения по развитию Северной ветки: «Западный Китай - Центральная Азия - Россия - Европа»⁹².

⁹⁰ [Электронный ресурсы] 图解一带一路.// URL: <http://www.xinhuanet.com/fortune/cjzthgjj/104.htm> (дата обращения: 09.02.2017)

⁹¹ 谭岳衡.谢涌海.香港如何带路.中华书局.2016. 237 页.

⁹² Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс шелкового пути» как путь к

Однако техническое состояние Северного коридора пока существенно уступает Транссибу, возможно в перспективе она вызывает серьёзную конкуренцию российским национальным транзитным транспортным артериям⁹³.

Центральная ветка является самой приоритетной для развития Китая. Она начинается в Китае с г. Шанхай далее в провинцию Цзянсу, в г. Сюйчжоу затем в провинцию Шэньси в г. Сиань, далее в провинцию Ганьсу в г. Ланьчжоу, затем в автономный регион Синьцзян в гг. Кумул, Турфан, Урумчи, Куйтунь, уезды Цзинхэ и Хочэн и входит в страны Центральной Азии (г. Алма-Ата, г. Ташкент, г. Теджен) и доходит до южного берега Каспийского моря, далее через Турцию (г. Анкара) в Германию, затем во Францию (гг. Париж, Гавр) и в Роттердама⁹⁴. Эта магистраль дает возможность китайскому бизнесу укрепить свое влияние не только в Центральной Азии, но и на Ближнем Востоке, и в Западной Европе. По опубликованным материалам китайские бизнесмены присутствуют почти во всех сферах экономики этих стран. Крупные госкорпорации (например, Китайская национальная нефтегазовая корпорация, Международная китайская инвестиционная корпорация по управлению имуществом и т.д) и компании хуацяо (например, Geo-Jade Petroleum, Shandong Gaosu Group и др.) представлены соответствующими объектами транспортных и электроэнергетических инфраструктур⁹⁵. С одной стороны, это стимулирует экономическое и общественное развитие стран Центральной Азии, а с другой —, вызывает экологические проблемы за счет наращивания объема производства.

Следует ещё отметить, что Центральная ветка ЭПШИ начитается от

международному экономическому сотрудничеству. /А.В. Островский//Азия и Африка сегодня. –2016. – №2. – с .11.

⁹³ Безруков Л.А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие. /Л.А. Безруков //ЭКО. – 2016– №7– с. 23.

⁹⁴ 郭李宏.任保平.丝绸之路经济带上的经济发展.中国经济出版社.2015.10 页.

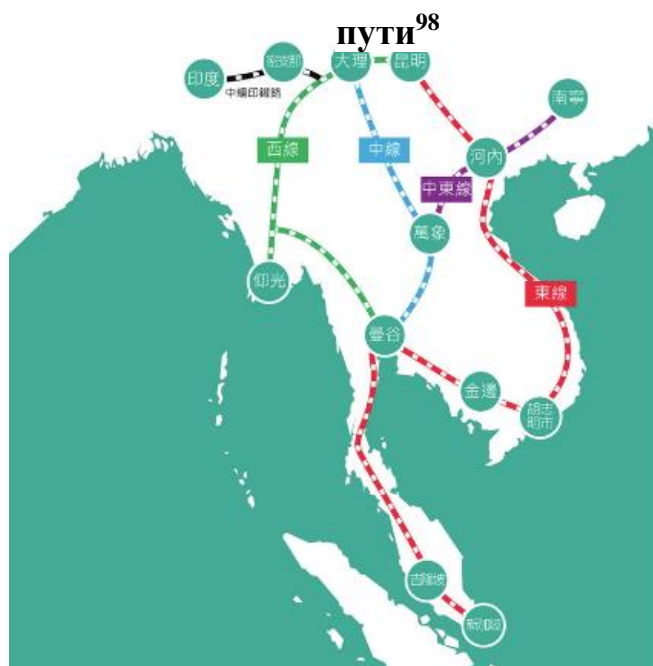
⁹⁵ [Электронный ресурсы] Частные компании Китая намерены сотрудничать с Казахстаном. // URL: <http://www.kazpravda.kz/news/ekonomika/ryad-chastnih-kompanii-kitaya-namereni-sotrudnichat-s-kazahstanom/> (дата обращения: 09.02.2017)

развитой зоны Китая и оканчивается в развитых странах ЕС, поэтому вдоль этого пути имеется огромный потенциал для наращивания экономики развивавшихся стран. Но имеется и другой вариант развития центральной пути: через Центральную и Западную Азию в страны Персидского залива и Средиземноморье⁹⁶, но проект этого пути пока ещё не принят официально.

По южном направлении имеется один основной маршрут, который начинается с Китая, проходит через Афганистан доходит до Пакистана, затем через Иран входит в Аравийский полуостров, далее через Египет подходит к Северной Африке⁹⁷. Но реализация этой пути связано с определёнными трудностями политического, этнического и другого характера.

Новый Шелковый путь возможно открыть лишь через четвертый сухопутный маршрут, который представлен на нижний проведенный карте.

Рисунок 5. Четвертый сухопутный маршрут Нового Шелкового



По данным рис. №5 сухопутный маршрут будет пролегать через

⁹⁶ Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией. / С.В. Уянаев // Проблемы Дальнего Востока. – 2015– №4. – с.10.

⁹⁷ 清华大学中国与世界经济研究中心. 丝绸之路经济带——发展前景及政策建议. 中国经济网. 2014. 3 页.

⁹⁸ 谭岳衡. 谢涌海. 香港如何带路. 中華書局. 2016. 238 页.

Трансазиатскую железную дорогу: начиная от г. Куньмин и разделяется на три направления: западное, который проходит через Дали (городской уезд в провинции Юньнань, Китай) и Янгон (Мьянма); центральное направление пройдет через Вьентьян (Лаос) и Нонгкай (Таиланд), а восточное – через Ханой и Хошимин (Вьетнам) и Пномпень (Камбоджа). Все эти три направления будут сливаться в Бангкоке (Таиланд), затем вдоль Малайского полуострова пройдут в Малайзию, Сингапур и через Малаккский пролив входят на территорию Индонезии.

Ожидается, что железнодорожная сеть увеличит региональную экономическую интеграцию и расширит экономические связи Китая с Юго-Восточной Азией. Это будет иметь большое значение для Китая, для развития его сельского хозяйства, туризма и добычи полезных ископаемых. Для стран Юго-Восточной Азии этот путь усилит экономические связи, сократить время перевозки грузов. К примеру, в 2011 года только от Вьентьяна до Сингапура нужно 72 часов, а по завершению центрального маршрута от г. Куньмин до Сингапура по железной дороге потребуется лишь 10 часов⁹⁹. Но, следует подчеркнуть, что из-за финансовых проблем и политических разногласий, все эти маршруты пока находятся на стадии долгосрочного обсуждения.

Морской путь Нового Шелкового пути пройдет по древнему торговому маршруту, начиная от Гуанчжоу затем вдоль берегов стран Юго-Восточной Азии, в том числе Вьетнам, Таиланд, Малайзия, Сингапур и Индонезия, потом мимо Индии в Красное море с ответвлениями в Персидский залив и в Африку, далее через Суэцкий канал в Средиземноморье. По географическому прохождению путь может стать основной торговой артерией внутри азиатского региона, и в перспективе будет способствовать дальнейшему развитию обще региональных интеграционных процессов (См. рис 4)

⁹⁹ Asean to strengthen currency, trade links. //Philippine Daily Inquirer.2000.23 Nov.22 p.

Таким образом, можно сказать, что конкретные маршруты ещё не сформированы, но из географии проекта видно, что Китай пытается провести свой путь по районам, где другие страны хотят реализовать собственные инфраструктурные проекты для региональной интеграции.

В настоящее время в рамках проекта Китай уделяет особое внимание созданию инфраструктуры в пределах Центральной Азии и выделению экономического коридора по железной дороге «Китай - Россия – Монголия».

Центральная Азия исторически всегда ассоциировалась с Великим Шелковым путем, с территорией, где сходились люди, товары и идеи с Евразийского континента. В настоящее время предлагаемый проект достаточно можно быть выигрышным для стран Центрально - Азиатского региона. Дело в том, что проект является многосторонним, он способствует образованию нового экономического пространства Евразии. Помимо стратегических планов, Китай уже осуществляет конкретные шаги для развития многосторонних отношений со странами региона.

Во время визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Ташкент в 2013 году было подписано 31 соглашение на сумму 15,5 млрд долл., чтобы профинансировать сферу инфраструктуры, промышленности, энергетики и другие¹⁰⁰. Для дальнейшей реализации проекта была принята «Программа развития отношений стратегического партнерства на 2014-2018 годы»¹⁰¹. Между Китаем и Кыргызстаном подписано восемь соглашений на сумму 5 млрд долл., из них 3 млрд будет направлено на строительство нового газопровода¹⁰².

¹⁰⁰ [Электронный ресурсы] Узбекистан и Китай заключили соглашения на 15 млрд долларов. // URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2013/09/10/visit/> (дата обращения: 09.02.2017)

¹⁰¹ [Электронный ресурсы] Взаимное доверие и заинтересованность – ключевые факторы стратегического партнерства. // URL: <http://www.press-service.uz/ru/news/4991/> (дата обращения: 09.02.2017)

¹⁰² [Электронный ресурсы] Китай прокладывает новый Шелковый путь в Центральной Азии. // URL: <http://politobzor.net/show-6819-kitay-prokladyvaet-novyy-shelkovyy-put-v-centralnoy-azii.html> (дата обращения: 09.02.2017)

В то же время необходимо признать, что Казахстан занимает ведущее место среди стран Азии по сухопутному маршруту. В силу своего выгодного геополитического положения, Казахстан находится в центре Евразии. Сегодня практически завершено и создан транспортный коридор - «Западная Европа – Западный Китай» (далее «ЗЕ – ЗК») в пределах Казахстана. К 2020 году планируется завершить строительство Российского участка в «ЗЕ–ЗК»¹⁰³. Следует подчеркнуть, что проект является кратчайшим автодорожным маршрутом из Китая в Европу, имеющим огромное значение для повышения транзитного потенциала всего Евразийского континента. Дело в том, что по сравнению с морским путем от Китая до Европы, который требует 45 суток, то по Транссибирской магистрали на 31 сутки меньше, а по пути «Западная Европа – Западный Китай» лишь 10 суток¹⁰⁴. Таким образом, можно значительно повысить объём перевозок и усилить торговые отношения между Европой и Азией. Одновременно, через территории Казахстана также разрабатывается маршрут, идущий в обход России, называемый "Шелковым путем", из Украины в Китай. Следует отметить, что в начале 2016 году из г. Ильичевска (Украина) уже отправился первый контейнерный поезд в демонстрационный рейс, который проехал по этому маршруту. В результате реализации данного маршрута перевозки между Китаем и Европой будут занимать от 10 до 12 дней на первом этапе. Однако сейчас делается все возможное для упрощения таможенной процедуры. К тому же, изыскиваются и реализуются возможности перевозки несколькими видами транспорта, с потенциалом сокращения до 9 дней груза в дороге¹⁰⁵. Более того, данный маршрут дает возможность освоить рынки ЕС, Азии и Африки. Для Китая появляется возможность ускорить процесс интеграции с другими регионами.

¹⁰³ [Электронный ресурсы] От Европы до Китая проложат дорогу. // URL: <https://rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html> (дата обращения: 19.02.2017)

¹⁰⁴[Электронный ресурсы] Казахстанская часть дороги Западная Европа — Западный Китай почти завершена. // URL: <https://regnum.ru/news/polit/2136723.html> (дата обращения: 19.02.2017)

¹⁰⁵ [Электронный ресурсы] "Шелковый путь", XXI века. Перспективы есть, но они не на завтра// URL: <http://rian.com.ua/interview/20160117/1003667566.html> (дата обращения: 19.02.2017)

Однако, это будет угрозой для России, потребует от нее повышения экономической конкурентоспособности. К тому же, российское общество негативно реагирует на данный проект, поэтому его дальнейшее развитие можно считать проблематичным.

Наиболее важным для развития ЭПШП является экономический коридор Китай-Монголия-Россия. В Июле 2015 г. после саммита ШОС в Уфе между тремя странами были подписаны документ «Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Монголией и Китайской Народной Республикой на среднесрочную перспективу»¹⁰⁶, в котором обозначены основные направления совместного сотрудничества для реализации комплексного проекта, на основе китайского ЭПШП и монгольского «Степной путь» и российского проекта Евразийского экономического союза (Далее - ЕАЭС)¹⁰⁷. Совместное сотрудничества трех стран будет реализовано в двух сферах: транспортной и торгово-экономической.

В этой связи для создания трёхстороннего сотрудничества необходимо осуществлять взаимное соединение и взаимный проход в сфере инфраструктуры. Первый маршрут: Чита - Улан - Батор - Эрлиан (Эренхот) - Пекин -Тяньцзинь, который нуждается в улучшении электрификации железных дорог, дорожного строительства, нефти и газопроводов и создание высоковольтных линий электропередач.

Второй маршрут будет проходить: гг. Чита -Улан -Батор -Чойбалсан -Хоут - Бичигт - Зуун Хатавч (Донг Уджимчин) - Чанчунь - Цзилинь - Хуньчунь - Зарубино и он соединить шесть стран Северо-Восточной Азии. В

¹⁰⁶ [Электронный ресурсы] Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Монголей и Китайской Народной Республикой на среднесрочную перспективу. // URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jF9vhkLz06Ll8dUCuntCCJ7n099fAfxk.pdf> (дата обращения: 17.03.17.0312017).

¹⁰⁷ Уянаев С.В. Россия- Монголия -Китай: активизация трехстороннего сближения (Итоги Второго форума Ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР)/С.В. Уянаев //Проблемы Дальнего Востока. – 2016– №6. – с.30-31.

продолжение будет развиваться маршрут Хуньчунь - Зарубино - Ниигата (Япония), Хуньчунь - Зарубино - Пусан (Южная Корея). Без развития этого маршрута невозможно включение стран Северо-Восточной Азии (далее СВА) в Новый Шелковый путь. К тому же благодаря этому маршруту ускоряется строительство железной дороги Аршан - Чойбалсан и устанавливается экономическое сотрудничество между Китаем и Монголией.

Самым важным маршрутом можно считать: Чита - Маньчжурия - Харбин - Суйфэньхэ - Владивосток, который будет связан с Транссибирской магистралью. Это основной маршрут, который соединит китайскую провинцию Хэйлунцзян с Европой. Для России это возможность развития Сибири и Дальнего Востока, поскольку они получают китайские инвестиции, технологическую поддержку и рабочую силу. Под совместным механизмом Китайской железнодорожной корпорации и Российской железной дороги уже ездят грузовые поезда по маршруту Китай-Россия-Европа¹⁰⁸.

Следует отметить, что Монголии находится в трудном инфраструктурном положении по сравнению с Россией и Китаем, но она с помощью этого коридора также можно реализовать свою стратегию, то есть вести государство к процветанию через горнодобывающую промышленность. Дело в том, что Россия, Китай и Япония, Корея и другие страны Юга - Восточной Азии нуждаются в ископаемых ресурсах Монголии.

Таким образом, в определенной степени трёхстороннее сотрудничество уже создано, но в перспективе необходимо усилить перестройку внутри стран и двухстороннее сотрудничество среди по созданию этого коридора. В этой связи первоочередной задачей является масштабная модернизация Улан - Баторской железной дороги (далее - УБЖД), с учетом перспективного увеличения экспортных перевозок из железорудных и угольных месторождений Тумуртэй и Баргилт. Это, в свою очередь, совпадает с

¹⁰⁸ 李新.中俄蒙经济走廊助推东北亚区域经济合作.俄罗斯东欧中亚研究.2015. № 4.32 页.

стратегией Монголии. Кроме того, в 2014 году между ОАО «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») и Министерством дорог и транспорта Монголии было подписано соглашение о стратегическом партнёрстве по модернизации и развитию УБЖД. Дело в том, что в настоящее время ОАО «РЖД» рассматривает как основная база перевозок угля и железной руды в Китае. Аналогично, между Россией и Монголией имеет сотрудничество, которое позволяет осуществлять перевозки между Монголией и Китаем. В соглашение включены следующие направления : с учетом развития горнодобывающей промышленности северо-западной части Монголии будет строиться железная дорога Эрдэнэт - Овот длиной 545 км и по линии Овот -Арцурь до 215км с возможным выходом на территорию России и примыкания к направлению Кызыл –Курагино на северном направлении; западное направление будет развиваться для перевозок из России в Индии, Пакистан и другие страны региона; на восточном направлении планируется определить возможность использовать Чойбвласан - Эрэнцав с перспективной транзита в направлении Хут-Бичигт¹⁰⁹.

Для функционирования экономического коридора по территории Автономного района Внутренней Монголии (далее-АРВМ) Китай намерен использовать свое приграничное положение. Дело в том, что АРВМ граничит с Монголией, где расположены 13 контрольно-пропускных пунктов (далее - КПП) вдоль границы, в том числе сухопутные КПП Маньчжурия и Эрлянь, через которые проходят 95% монголо-китайского сухопутного грузопотока¹¹⁰. В этой связи с 2015 г. уделяется особое внимание созданию приграничного экономического пояса развития и открытости. При этом расходы на развитие

¹⁰⁹ [Электронный ресурс] РЖД поможет Монголии модернизировать Улан-Баторскую железную дорогу. // URL: <https://ria.ru/economy/20140903/1022581822.html> (дата обращения: 17.03.2017)

¹¹⁰ Дондоков З.Б.-Д. Россия-Монголия -Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества. /З.Б.-Д. Дондоков, Г.О. Борисов, В.О. Намжилова. //Проблемы Дальнего Востока.–2016.–№1.– с. 96.

инфраструктуры КПП будет составлять 1,5 млрд юаней в год.¹¹¹ К тому же, для усиления двустороннего сотрудничества между Монголией и Китаем будет произведена реконструкция железнодорожной магистрали Улан-Удэ - Наушки -Эрлян -Цзинин, состояние которой характеризуется изношенностью путей и неспособностью принимать тяжелогрузные и скоростные вагоны. При этом будет углубляться сотрудничество в сфере науки, будут создаваться образовательные учреждения для преподавания китайского языка, планируется повысить количество бюджетных мест до 1000 для монгольских студентов, одновременно объем импорта возрастет до 10 трлн долл. При этом будет не только развиваться экономика, но и откроются возможности для развития других сфер¹¹².

Экономический коридор содействует развитию монгольской стратегии «Степной путь» и её взаимодействию с ЕАЭС и ЭПШП. Представляется, что можно выделить три возможных варианта взаимодействия: инфраструктурное, институциональное и гибридное сопряжение. Следует отметить, что инфраструктурное взаимодействие займет особое положение, потому что два проекта могут осуществляться по линии различных видов транспорта. В настоящее время в составы ЕАЭС включает пять международных транспортных коридоров, проходившие через территории Казахстана. Крайние точки транспортного коридора представляет Санкт-Петербург в России и порт Ляньюньган в Китае. По действующим магистралям время перевозки товаров из Китая в Европу: южными морскими путями занимает 45 и более суток, а по трассе Ляньюньган, через Казахстан до Европы, потребуется лишь 11-13 суток¹¹³. Таким образом, нетрудно

¹¹¹ Дондоков З.Б.-Д. Россия - Монголия - Китая: перспективы трехстороннего сотрудничества. //З.Б.-Д. Дондоков, Г.О. Борисов, В.О. Намжилова. //Проблемы Дальнего Востока-2016. -№1. - с. 97.

¹¹² 图门其其格 , 韩梅 . 中蒙全面战略伙伴关系与“一带一路”战略机遇.《中蒙关系研究》.2015.№ 10. 23 页.

¹¹³ Ларин А. Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шелковый путь». / А. Ларин, В. Матвеев// Проблемы Дальнего Востока. – 2014. – № 5. – с.14.

заметить, что мощный транспортный коридор ЕАЭС из Китая через Россию и Казахстан обещает значительный выигрыш во времени и финансовых средствах.

Сейчас для углубления сотрудничества между двумя странами уже началось проектирование высокоскоростной железной дороги Москва - Казань. Под этот проект ФШП будет финансировать примерно от 400-450 млрд рублей¹¹⁴. Кроме этого, обсуждается вопрос о создании железнодорожных магистралей по Среднему и Южному Уралу, где идет стройка Северного широтного хода. Имеется и такая точка зрения: перепрофилировать Крым как стратегическую торговую базу и точку в торговле с Европой¹¹⁵. К тому же, Россия предлагает новые маршруты для китайских грузов, которые сократят расстояние между Китаем и Европой. Например, перевозки от Западного Китая, Казахстан через Мурманск на восточное побережье США. Но пока эти предложения находятся в проекте из-за нехватки денежных средств.

Следует подчеркнуть, что программа имеет большое значение для экономического развития Дальнего Востока России, который в силу своего географического положения будет тесно связан с Китаем и ЮВА. Его строительство напрямую совпадает со вторым основным маршрутом этой программы. В реализации планов роста национального транзитного ресурса Дальневосточной железной дороги (далее - ДВЖД) необходимо уделить особое внимание развитию железнодорожных ответвлений: Забайкальск - Маньчжоули, Гродеково - Суйфэньхэ, Хасан -Туманган-Раджин и возобновлению работы над переходом Махалино - Хуньчуть¹¹⁶. Это позволит

¹¹⁴ Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути-новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС. /Б.А. Хейфец//Проблемы Дальнего Востока. – 2016– №5. – С.46.

¹¹⁵ [Электронный ресурс] Сабурова И. Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция. // URL: <http://fb.ru/article/208819/novyiy-shelkovyy-put-marshrut-shema-kontseptsiya> (дата обращения: 03.17.2017)

¹¹⁶ Сазонов С. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского

увеличить объем грузов России с Китаем и странами АТР. К тому же появится экономическая связь с Японией, Южной Кореей через страны ЮВА, и будет выгодно для регионов европейской части России. При этом ожидается получение инвестиции для строительства в сфере инфраструктуры.

Необходимо отметить, что в таком подходе существуют большие препятствие для развития нового экономического сотрудничества, связанные со слабой конкурентоспособностью экономики России и Монголии, которые в ближайшей перспективе нельзя повысить. Помимо этого, политическая идеология, в частности теория китайской угрозы Монголии и России сдерживает строительство данного коридора. В Монголии обнаруживается политическая нестабильность, прослеживается низкий административный ресурс, сказывается национальный менталитет и отставание инфраструктуры, особенно низкий процент покрытия железнодорожной сети, только построен УБЖД. Все это существенно ограничивают экономическое развитие Монголии с другими странами¹¹⁷. На территории России, помимо проблем инфраструктуры, имеются и другие препятствия, такие как наличие коррупции, низкая плотность населения на территории Дальнего Востока. Все эти факторы осложняют и затрудняют процессе совместного экономического сотрудничества¹¹⁸. Поэтому при реализации данной программы, вероятно, следует придерживаться доктрина Си Цзиньпин.

Вместе с тем развитие транспорта будет стимулировать международный трансграничный туризм. Без сомнения, туризм является главной темой на повестке дня. Вдоль Шелкового пути сохранились следы всех этапов развития человеческой цивилизации. Учитывая в истории уникальную роль

экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». / С. Сазонов, Е. Кудрявцев, Цзы У//Проблемы Дальнего Востока. – 2015– №2. – с.53.

¹¹⁷ 于洪洋、[蒙] 欧德卡·巴殿君.《试论“中蒙俄经济走廊”的基础与障碍》.《东北亚论坛》.2015.№ 1.97-106 页.

¹¹⁸ 蔡振伟.林勇新.《中蒙俄经济走廊建设面临的机遇、挑战及应对策略》.《北方经济》.2015. № 9.30-34 页.

Великого шёлкового пути, международная организация ЮНЕСКО приняла в 1987 году программу "Шелковый путь," чтобы показать, как протекали процессы общения между странами и народами на протяжении многих столетий,¹¹⁹ а также в начале XXI века, Всемирная туристская организация (далее - ЮНВТО) вместе с ЮНЕСКО приняли совместный проект «Стратегия развития туризма с использованием коридорного подхода к населению Шелкового пути»¹²⁰. По их мнению, в настоящее время маршруты «Шелкового пути» или «коридоры наследия» могут дать экономические выгоды местным сообществам, стимулировать межкультурный обмен посредством развития туризма при условии развитии инфраструктуры Нового Шелкового пути.

В настоящее время Китай переживает туристический бум. Ежегодно из Китая выезжает примерно 20 млн туристов¹²¹, которые едут обычно в соседние страны. Однако Россию посещало лишь 1 процент от общей численности китайских туристов. Ситуация сильно изменилась при строительстве Нового Шелкового пути, после подписания между Китаем и Россией в 2000 г. соглашения о безвизовых туристических поездках. В 2015 г. численность турпотока из Китая в Россию выросла до 537 тыс. человек, по сравнению с 2014 г., или возросла на 87%. Половина китайских туристов побывали в России по туристическому обмену¹²². Среди туристов были пожилые люди, на чью молодость пришелся расцвет китайско-советский дружбы. Так же люди в возрасте от 25 до 44 лет, любящие путешествовать самостоятельно. По статистике «Мир без границ» китайские туристы потратили в России 2,5 млрд долл. в 2015 году, во время поездки китайский

¹¹⁹ Первухин В.В. «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ». /В.В. Первухин //Инфраструктурное развитие Евразии. –2014. – №3. – с.18.

¹²⁰Александр Л. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. /Л. Александр//Международная жизнь. –2014. –№7. – с. 93.

¹²¹ Лидия С. Туристов станет больше. /С. Лидия // Китай. – 2016. – № 5. – с.40.

¹²² Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути-новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС. /Б.А. Хейфец//Проблемы Дальнего Востока. – 2016– №5. – с.48.

турист тратит в среднем \$3700 особенно на проживание, шоппинг и развлечения¹²³. Таким образом, можно сказать китайские туристы стимулировали экономическое развитие России, но в перспективе необходимо шире привлекать молодое поколение китайских туристов, а также создать более комфортные условия, учитывая особенности потребления китайских туристов в отличие от европейцев. К тому же, следует разработать новые интересные маршруты, расширить сферу услуг.

К примеру, вместе с развитием экономического коридора Россия - Монголии - Китая разрабатывается международный трансграничный туристский маршрут «Великий чайный путь», в котором будут использоваться уникальные приграничные ресурсы данных регионов для привлечения туристов из своих регионов и стран зарубежья. В перспективе будет разработан маршрут, которые свяжет в едино посещение туристами озеро Байкал в России и озеро Хубсугул в Монголии.

Благодаря транспортному строительству туризм получит развитие также на территории Центральной Азии, где находится 12 объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО. Туристический потенциал Центральной Азии огромен и не использован в полной мере. Основные проблемы его сдерживания тесно связаны с неразвитой инфраструктурой на территории Центральной Азии, где распространены бюджетные гостиницы в 3 звезды¹²⁴, которые необходимо перестроить для привлечения иностранных визитеров и удовлетворения потребности туристов в новом эпоху. Возрождение исторических караван-сараев становится интересным фактом, поскольку все эти переработки служат как новостройки, так и реконструированные старые объекты. Одновременно, необходимо давать большие информации о

¹²³ [Электронный ресурс] Восточный маршрут: Как туристы из Китая путешествуют по России. URL: <http://secretmag.ru/longread/2016/02/12/kitajskie-turisty-v-rossii/> (дата обращения: 03.17.2017)

¹²⁴ Байрамова Д.М. Предпосылки развития туризма в Центральной Азии. /Д.М. Байрамова//Архитектура и современные информационные технологии. –2015. –№4 (33). –с. 226.

Центральной Азии в тех странах, которые расположены вдоль Нового Шелкового пути, которые имеют такие исторические города с богатой достопримечательностью, как Бухара, Самарканд и др.

Благоприятные условия для развития туризма имеются в Китае. По статистике, после выступления Си в 2014 году, вдоль Шелкового пути открылись 476 международных маршрутов¹²⁵. Таким образом, исторический путь в определенной степени стимулирует потоки туристов из различных стран. Несмотря на то, что уже построено много международных авиалиний, которые облегчить логистику в том числе туризм. Но узлы для международных пассажирских перевозок вдоль этого пути в основном не полно сформированы, из-за этого пассажиры невозможно сразу допиться в назначенным месте, а придется пересадить.

Таблица 4. Международные авиационные узлы Китая охватывающие маршруты «Один пояс один путь»¹²⁶

Регион	Аэропорт-концентратор	Вторичные узловые аэропорты
Юго-Восточная Азия	Шанхай, Гуанчжоу, Пекин	Куньмин, Чэнду, Шэньчжэнь, Ханчжоу, Сямэнь
Монголии и России	Пекин, Харбин	Шанхай, Гуанчжоу, Маньчжурия
Южная Азия	Пекин, Шанхай, Гуанчжоу	Куньмин, Чэнду
Западная Азия / Ближний Восток	Пекин, Шанхай, Гуанчжоу	Урумчи
Центральная Азия	Урумчи	-
Восточная Европа	-	-

По данной таблице нетрудно заметить, что в для каждого региона мира

¹²⁵王姣娥,王涵,焦敬娟.“一带一路”与中国对外航空运输联系.理科学进展.2015.№ 5. 556 页.

¹²⁶王姣娥,王涵,焦敬娟.“一带一路”与中国对外航空运输联系./地理科学进展. 2015.№ 5. 556 页.

имеются свои точки для эксплуатации. К сожалению, узлы для международных грузовых перевозок Восточной Европы в основном ещё не сформировались. Кроме этого мало узлов в Южной и Западной Азии, в Монголии и России. При этом ограничивает потенциал данного региона в развитии туризма, в перспективы развития Нового Шелкового пути требует строить региональных узлов для удовлетворения международных потребности с целью сокращения времени нахождения в пути.

В настоящее время при развитии туризма в Китае маршрут Урумчи - Синин - Иньчуань - Ланьчжоу - Сиань представляет собой самый значительный для познания историко-культурное наследие Шелкового пути. Как в прошлом Синзянн представляет собой ворота для купцов и в настоящее время он тоже находится на староготическом месте. Поэтому туристический маршрут начинается именно от Синзянна а заканчивается в том месте, где в древности начинался Великий Шелковый путь.

В настоящее время в Синзянне строится город шелкового пути для привлечения туристов. В строительство включено в общей сложности: 15 проектов: Большой театр Синьцзяна, сортировочный центр туризма Шелковый путь, художественная галерея, город Еды Центральной Азии, международный рынок Шелкового пути, Азия-Европа культурные и т.д. Там будут представлены разные стили культур, с которыми туристы могут ознакомиться в одном месте. В настоящее время объект первой очереди - Большой театра Синьзяна уже начал коммерческую деятельность. За год уже прошло более 300 концертов, на которых присутствовали более 300000 человек. В театре работают 360 актёров из Китая, Грузии, Украины, России, они не только выступили в постановке трансграничной истории национального единства, но и представили танцы мирового класса для китайских и иностранных туристов.

В настоящее время строительный объект второй очереди

(международный рынок Шелкового пути) находится в состоянии стройки, планируется работать в августе 2017 г. В нём 16 пешеходных зон с различными стилями, 32 рынка, например, рынок Центральной Азии, Кашгар, Или, Западной народной культуры, улица лакомства, фруктов, нефрита, Центральный Бар-стрит, улица народная гостиница. Международный рынок Шёлкового путь предложит иностранным туристам экскурсии, отдых, шопинг, обеспечит сцену для культурной индустрии выставки, творчество, стадии сделки, обеспечивают прибыли для индустрии туризма, новые тематики туризма принесут туристам новый опыт путешествии. В этой связи международный рынок Шёлкового пути не только будет как традиционный рынок, а место назначения, в котором покажут этническую культуру, пересечение четырех цивилизаций, торговли и процветания Шелкового пути культурного назначения туризма. Реанимация пышности базара в прошлом представляет собой главный цель этого строительства. Помимо города Шелкового пути вдоль данного маршрута можно будет познакомиться с разными археологическими памятниками, где проходил древний Шёлковый путь.

Рисунок 6. Древний город Гаочан¹²⁷



¹²⁷ [Электронный ресурсы] Древний город Гаочан. URL: <https://www.rutraveller.ru/place/3622> (дата обращения: 03.18.2017)

К примеру, древний город Гаочан, через котором прошёл Великий Шелковый путь и занял ключевой позиций вдоль этого пути. Город обеспечил финансовое и торговое процветание, более того здесь образовался один из первых очагов Буддизма в Китае. Считается это один из необходимых мест, которое нужно побывать. Конечно и существует другие места как Дуньхуанские монашеские пещеры, Хояньшань, Застава Цзяюй, Кукунор, терракотовые статуи воинов и боевых коней в гробницах Цинь Шихуана и т.д. Все эти достопримечательности расположены вдоль Великого Шелкового пути, где туристы могут почувствовать атмосферу истории. И в настоящее время активно разрабатываются новые направления для привлечения туристов из соседних стран. Таким образом, из вышесказанного нетрудно заметить, что освоение Нового Шелкового пути в сфере туризма находится на стадии разработки и первоначальной реализации.

Подведем итоги, можно сказать, что новая идея, озвученная Председатель КНР Си Цзиньпин известная сегодня как концепция «Один пояс один путь» представляет собой новое направление сотрудничества Китая с странами Центральной Азии, Ближнем Востоком, Россией и Европой. В содержание инициативы входит пять основных пунктов, связанные с политикой, дорожной сетей, свободной торговлей, денежным обращением и международной коммуникацией. Реакции на этот проекту были достаточно разнообразной: от твердой поддержки до явного отторжения. Некоторые стран Юго-Восточной Азии пока не заняли свою позицию, из-за территориальных споров с Китаем, а тех, кто нуждается в экономическом развитии, сразу оказали поддержку новому проекту. Россия также поддержала проект и включилась в его реализацию. Некоторые представители международного экспертного сообщества считают, что Новый Шелковый путь в настоящее время целесообразно рассматривать как концепцию, план действий, а не системную практическую поэтапную

реализацию «китайской идеи». Поэтому многие не уверены в его реализации. Но на самом деле, данный проект уже шаг за шагом воплощается. О том убедительно свидетельствуют созданные и ныне действующие финансовые структуры, инвестиционные фонды, реализация более 10 проектов в сфере инфраструктуры и других отраслей экономики, включая энергетику, транспорт, телекоммуникации, сельскохозяйственное производство, городское развитие и т.д. Одновременно, создаются в рамках пояса Шелкового пути зоны свободной торговли, ориентированные на упрощение таможенного оформления и возврата импортно-экспортных налогов для товаров из одной страны в другую страну. Более того, открыли уже новые технопарки и будет на данной территории создавать совместные предприятий и исследовательские центры. Примером воплощения этой перспективы на данный момент является Китайско-Белорусский Индустриальный парк Великий камень. Помимо этого, для реализации данного проекта на первое место выйдет инфраструктурная и транспортная составляющая: создание транспортного коридора, чтобы содействовать сближению промышленности, улучшению транспортной инфраструктуры и снижению торговых издержек за счет устранения торговых барьеров и увеличить скорости доставки грузов. Это воплощение положительно скажется на жизни около 3 млрд. человек, проживающих в «зоне Нового Шелкового пути». Особое внимание уделяется территории Центральной Азии и России. В настоящее время активно разработают новые транспортные маршруты, с одной стороны, для ускорения процесса доставки от Китая до Европы, а с другой, для повышения конкурентоспособности некоторых регионов, например, Сибири, Дальнего Востока, Монголии, за счет создания нового экономического коридора Китай – Монголия - Россия. Кроме того, при условии развитии инфраструктуры Нового Шелкового пути возможно стимулировать межкультурный обмен посредством развития туризма. По программе ЮНЕСКО развитие туризма

должно стать одной из основных областей Нового Шелкового пути.

Можно прийти к заключению: фактически, «Один пояс один путь» осуществляет идею «китайской мечты», активно продвигаемую как внутри страны, так и за ее пределами. Хотя на сегодняшний период ещё отсутствует четких географических рамок. Но уже имеет некоторые положительных результатов, и постепенно осуществляется поиск максимально оптимального формата его реализации. Сейчас можно подтвердить, что в данном проекте сегодня важнее сама глобальная идея: Восток и Запад снова предпринимают попытку к сближению. Безусловно, по предполагаемым масштабам и объему будущих инвестиций китайский Шелковый путь значительно шире и больше существующих глобальных проектов.

Заключение

Издrevле развитие человеческой цивилизации неразрывно связано с формированием транспортных коридоров. Одним из замечательных достижений древних цивилизаций по праву считается Великий Шелковый путь, объединивший в сфере своего коммерческого действия Запад и Восток, страны Средиземного моря и Дальнего Востока. Процесс развития данного пути полн загадок и тайн, здесь возникали и исчезали древние цивилизации, зарождались новые этносы и гибли в результате вооруженного завоевания. На основании результатов проведенного исследования историю Шелкового пути можно разделить на несколько этапов, соответствующих его возникновению, фазам активного действия и периодического затухания и периоду упадка.

1. Возникновение Шелкового пути началось не во 2 веке до н. э., как предполагают многие исследователи, а гораздо раньше, примерно в 33 века до н.э., и это было связано с «Нефритовым», а затем «Лазуритовым» путями. Существует и другая точка зрения, по которой в сфере деятельности кочевников существовал «Степной путь», затем возник «Бронзовый путь». Помимо этого, реформы внутри страны также стимулировали его возникновение. К тому же относятся образование империи Цинь, преодолевшей разрозненность и создавший единое государство, начавшее реформы такие как: создание единой денежной системы; проведение унификации единиц длины, веса, объема и площади; перестройка административной структуры так и сооружение транспортных каналов. Все вышесказанное способствовало более эффективному действию государства, развитию и расширению его торговых отношений с другими регионами и явилось как бы основой для становления и будущего функционирования Великого Шелкового пути.

2. С 2 века до н.э. до 6 века н.э. активно проходила борьба за контроль над Великим Шелковым путем между четырьмя региональными империями

(Римская, Парфянская, Кушанская и Китайская), но торговля продолжалась и в значительной степени обеспечивалась стабильность караванных маршрутов под своими контролями. Затем в связи с распадом некоторых империй происходило ослабление действия данного пути на том или ином участке.

3. С 6 века до первой половины 8 века, благодаря развитию сильных региональных держав (империя Китай в период династии Тан, кочевые племена) концентрировалось действие Шелкового пути, шли непрерывные обмены в различных сферах жизни народов вдоль этого пути. Доказательством тому является появление на территории Китая порядка 170 новых видов животных, растений и т. д. Среди таких новинок были слоны, носороги, львы, павлины, попугаи, цветы нага, «Лист земли Будды», Хрусталь, Сердолик, Малахит, Всё это расширяло кругозор китайцев, обогащало их повседневную жизнь, а их партнеров вооружало новыми знаниями.

4. Со второй половины 8 века до 12 века снова началась борьба за господство над торговым путем. При этом, следует отметить, что внутренние войны в Китае, особенно под руководством Ань Лушань, вели династию Тан к распаду. Более того, Китай постоянно проигрывал внешние войны с другими державами и не мог сохранить даже минимальный контроль над восточным участком пути. Таким образом, частные войны и дезинтеграция власти вели к ослаблению торгового пути.

5. С 13 века до 14 века Шелковый путь пережил своего последний взлет. В начале 13 века вдоль его территории возникла крупная Монгольская империя, которая смогла обеспечить единый режим контроля почти на протяжении всего торгового пути. Однако после смерти Чингисхана и распада его империи ослабевает единый контроль над территорией Шелкового пути и как следствие из сферы его функционирования выпадают многие сегменты.

6. С 15 века до 16 века постепенно шли процессы, отражавшие

прекращение существования пути. Из-за многочисленных войн практически разрушились многие важные международные рынки; в силу тех же причин прекращают свою деятельность утраты контроля над сухопутные маршруты и начинает функционировать морской путь, по которому шли более эффективные перевозки. Таким образом, в результате этих и других причин Шелковый путь стал приходить к упадку.

В целом Трансконтинентальный путь оказал огромное влияние на историю и цивилизацию народов Евразии. По данному пути не только продавали и покупали товар, но и распространяли и приобретали информацию в различных областях научного знания, новые технологии. Все передвижения по Великому Шелковому пути имели свои трудности географического, природно-климатического и другого порядка. Они были связаны с большими расстояниями, набегами кочевых племен, межгосударственными войнами за контроль над тем или иным сегментом пути, отсутствием конвертируемости денежных знаков, общего правового поля и т. д. Таким образом, можно подтвердить, что караванная торговля была связана и с высокой прибылью, и с огромным риском.

Хотя Великий Шелковый путь исчезал уже в XVI веке, но его исследования и дискуссии о нем не прекращаются и в наши дни. Он привлекает внимание народов многих стран, которые хотят путешествовать по нему, как для изучения корней своей истории, так и с целью понимания своей национальной причастности к мировой культуре. Официально в 1998 г. ЮНЕСКО признал проект «Интегральное изучение Шелкового пути - пути диалога», после этого между Востоком и Западом началось широкое и всеобъемлющее изучение данного пути.

Именно с того момента зашла речь о возрождении Шелкового пути, как важнейшего канала взаимодействия культурных, экономических, туристических связей в мире. В век интеграции отдельное государство не

может развиваться без сотрудничества с другими странами. С того момента, как председатель Китая Си Цзиньпин возглавил государственную власть он приступил к реализации цели «Китайская мечта», которая предполагает дальнейший более высокий социально-экономический уровень развития китайской нации. Затем в 2013 г. Си Цзиньпин выдвинул инициативу «Один пояс и один путь», которая превратилась в несущую конструкцию новой геоэкономической стратегии Китая.

1. С целью выявления мнений и оценок различных государств мира о возможности реализации проекта «Один пояс и один путь» в работе был проведен сравнительный анализ позиции различных стран по отношению к данному проекту, выявлены его сторонники, противники и страны, занявшие нейтральную позицию.

2. В настоящее время уже осуществляются конкретные шаги по реализации проекта, в первую очередь, они нашли финансовую поддержку от АБИИ, ФШП и от личных инвестиций китайцев, проживающих за пределами Китая. С помощью данных финансовых средств создаются, и будут создаваться свободные экономические зоны, и будет осуществляться модернизация социальных, логистических и других коммуникаций.

3. В современных реалиях Нового Шелкового пути пока нет четких географических рамок сферы его действия, но судя по прогнозам ученых, он будет охватывать большое пространство. Китай, как мощная держав мира, сегодня уже осуществляет конкретное сотрудничество со странами вдоль данного пути, которое направлено на содействие свободному развитию экономических факторов, эффективному распределению ресурсов и глубокой интеграции рынков, поощрение стран к достижению координации экономической политики и осуществлению более широкого и более глубокого регионального сотрудничества высших стандартов.

4. Благодаря многочисленным маршрутам появится приграничный

туризм и также получают развитие профильные предприятия. Дело в том, что если в течение 30 лет своего экономического развития Китай в основном привлекал иностранных инвесторов, то китайские инвесторы и компании в настоящее время все больше вкладывают в зарубежные проекты стран, соединяющих Китай с Центральной Азией и Европой.

Разумеется, Новый Шелковый путь создается в другое время, на иной материально-технической и коммерческой основе, отличается по своим масштабам, средством коммуникации. Но это не говорит о том, что процесс становления и функционирования Нового Шелкового пути не имеет и не будет иметь проблем и даже противоречий. Ведь он охватывает страны, имеющие разный уровень экономического развития, неоднородные политические режимы и целый ряд других отличий и специфическим особенностям. Помимо проблемы логистики и инвестиций, имеются ещё проблемы политической стабильности, эффективности действия правительств, нормативно-правовой среды, макроэкономических рисков, вопросов внешней торговли и платежей, рынка труда, финансовых рисков, налоговой политики и стандарта местной инфраструктуры.

По всей видимости, разрешение этих, как и других проблем, возможно, на основе укрепления и развития “пяти принципов”, представленных председателем КНР Си Цзиньпин- политическое согласие, взаимосвязи в рамках инфраструктуры, торговли, финансов и идентификации народов. Поскольку, с точки зрения Китая, торговые связи являются необходимым условием для развития; транспорта и логистики служат основой для связи, а политики является их гарантией; идентичность валюты может обеспечить эффективность действия данного процесса; взаимопонимание между народами станет важнейшим источником и движущей силой этой инициативы.

Вполне возможно, что по мере реализации проекта будут создаваться новые экономические точки в региональном, национальном и глобальном

масштабах для использования юаня на мировом рынке. С помощью совместного проекта между Китаем и Центральной Азией, с одной стороны, поможет обеспечить создание мирной, безопасной и стратегической внешней среды в пределах северо-западного региона Китая, с другой стороны, будет содействовать созданию благоприятных условий для развития и общего процветания стран членов ШОС. К тому же, российско-китайское сотрудничество дает возможности расширить сферу международного влияния этих стран. Следовательно, данный проект является важным не только с экономической точки зрения, но и с точки зрения международной безопасности.

Таким образом, можно резюмировать, что «Один пояс и один путь» воплощает идею «китайской мечты». В рамках концепции Нового Шелкового пути возможно создать новые платформы сотрудничества, которые будут способствовать появлению геополитической консолидации и изменению конфигурации геоэкономической карты евразийского континента. В ходе реализации проекта Китаю и другим странам предстоит решить многие сложные проблемы, однако уже нет сомнения в том, что это проект был правильным выбором и для него самого, и для многих других народов.

Таким образом, можно сказать, если древний Шелковый путь был главным маршрутом для торговли товарами, то Новый путь приобретает новое значение и содержание, при котором можно увидеть омоложение региона Евразии и стран Центральной Азии.

Список использованных источников и использованной литературы

Список источников:

1. ГОСТ РФ Р 51303-99. Торговля. Термины и определения. Утверждены Постановлением Госстандарта России. –1999-08-11. - № 242-ст.
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию шелкового пути и морского шелкового пути XXI века. /Госкомитет по делам развития и реформ, министерство иностранных дел и министерство коммерции. – Пекин.: литературы на иностранных языках,2015. – 17 с.
3. Annual Report on Development of the Silk Road Economic Belt: 2014.Beijing: Economics and Management Press. 584 p.
4. Annual Report on Development of the Silk Road Economic Belt: 2015.Beijing: Economics and Management Press. 426 p.
5. 史记:卷一百二十三,大宛列传第六十三.司马迁.
6. Выступление посла КНР в РФ. Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения об идее «одного пояса и одного пути». [Электронный ресурс]// URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1257073.htm> (дата обращения: 25.10.2016).
7. Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Монголией и Китайской Народной Республикой на среднесрочную перспективу. [Электронный ресурс] // URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jF9vhkLz06Ll8dUCuntCCJ7n099fAf_xk.pdf (дата обращения: 17.03.2017).
8. Укреплении дружбы народов, совместном пути в светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев - Университете. (полный текст). [Электронный ресурс] // URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/zxdt/t1077192.htm> (дата обращения: 27.11.2016).
9. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной

Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. [Электронный ресурс] // URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 25.10.2016).

10. Azerbaijan: Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project (TANAP) to be co-financed with the World Bank (WB). [Электронный ресурс] //URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/trans-anatolian.html> (дата обращения: 14.02.2017).

11. Bangladesh: Distribution System Upgrade and Expansion Project. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/bangladesh-distribution-system.html> (дата обращения: 14.02.2017).

12. Daily Briefing by the Press Secretary Josh Earnest. [Электронный ресурс] // URL: <http://beforeitsnews.com/obama/2015/03/daily-briefing-by-the-press-secretary-josh-earnest-031715-2471200.html> (дата обращения: 25.10.2016).

13. Great stone. [Электронный ресурс] //URL: <http://www.industrialpark.by/ru/geography> (дата обращения: 09.02.2017).

14. Proposed Projects. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.aiib.org/en/projects/proposed/index.html> (дата обращения: 14.02.2017)

15. 习近平主持加强互联互通伙伴关系对话会并发表重要讲话,倡导深化互联互通伙伴关系,加强“一带一路”务实合作宣布中国出资 400 亿美元成立丝路基金,为“一带一路”项目建设提供投融资支持. [Электронный ресурс] // URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/08/c_1113170919.htm (дата обращения: 25.10.2016).

Список литературы

На русском

1. Александрова А.Ю. Великий Шелковый путь: геополитические, географические и экономические аспекты проектирования трансграничного маршрута. / А.Ю. Александрова // Наука. Инновации. Технологии. – 2015. – №2. – с. 68-77
2. Александр Л. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. /Л. Александр //Международная жизнь. –2014. – №7. – с. 84-98.
3. Асанбаев А.К. Наматбекова Н. Великий шелковый путь - идея сотрудничества и развития. //Диалог цивилизаций на Великом шелковом пути. «Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра». /Материалы Международной научной конференции. Часть I. Бишкек, 26-27 сентября 2001 г., - Бишкек, 2002.
4. Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии северной ветки Экономического пояса Шелкового пути. // Проблемы Дальнего Востока.2016. № 4. с.63-73.
5. Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии центральной ветки Экономического пояса Шелкового пути. // Проблемы Дальнего Востока.2016. № 5. с .50-62.
6. Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии южной ветки Экономического пояса Шелкового пути. /А.В. Афонасьева //Проблемы Дальнего Востока. –2016. – №6. – с. 108-114.
7. Безруков Л.А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие. /Л.А. Безруков //ЭКО. –2016. – №7. – с. 21-36.
8. Байрамова Д.М. Предпосылки развития туризма в Центральной Азии. / Д.М. Байрамова//Архитектура и современные информационные технологии. – 2015. – №4 (33). – с. 218-229.

9. Воскресенский А.Д. Китай и Россия в Центральной Азии: традиционные вызовы и новые возможности. / А.Д. Воскресенский, С.Г. Лузянин //Восток- Orience. – 2003. – № 3. – с. 94-102.
10. Всемирная история: в 2 т. /отв. ред. С.Л. Утченко. – М. :1956. с.899.
11. Дондоков З.Б.-Д. Россия-Монголия - Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества. /З.Б.-Д. Дондоков, Г.О. Борисов, В.О. Намжилова. //Проблемы Дальнего Востока. –2016. –№1. – с. 93-111.
12. Жунушова С.О. Великий шелковый путь в контексте новых экономических отношений. //Диалог цивилизаций на Великом шелковом пути. «Центральная Азия: вчера, сегодня, завтра». /Материалы Международной научной конференции. Часть I. - Бишкек, 26-27 сентября 2001 г. - Бишкек, 2002.
13. Зонн И.С. Новое прочтение Великого Шелкового пути/ И.С. Зонн, Ю. Тянь// Проблемы постсоветского пространства. –2015. – №3. – с. 5-18.
14. История человечества: в 2 т. / отв. ред. А.Х Дани. – М.: ЮНЕСКО. 2003. с. 623.
15. История народов Узбекистана: в 1 т./ гл. Ред. К.В. Тревер. – Ташкент.: 1950. – 474 с.
16. История Древнего мира. Древний Восток. Индия, Китай, страны Юго-Восточной Азии. /А.Н. Бадак, И.Е. Войнич, Н.М. Волчек и др.– М.: АСТ, 2000, – с .848.
17. Кобзева О.П. Великий шелковый путь: История и современность. /О.П. Кобзева. – Ташкент.: Фан, 2005. –132 с.
18. Капицин В.М. Сравнительный анализ потенциала интеграционной политики государств на «Новом Шелковом пути». /В.М. Капицин //Политическая наука. –2015. –№4. – с. 60-80.
19. Кузьмина Е. Е.Предыстория Великого шёлкового пути.Диалог культур Европа-Азия./Е.Е Кузьмина. – М.: КомКнига, 2010. –240 с.

20. Меликсетова А. В. История Китая. /А. В. Меликсетова. – М.: МГУ,2002. – с. 736.
21. Мирзаев Р.С. Роль и значение транспортных коммуникаций шелкового пути в современных международных отношениях: дис. ... канд. полит. Наук: 23.00.04/ Р.С. Мирзаев; – Москва, 2005. – 496 с.
22. Ларин А. Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шелковый путь». /А. Ларин, В. Матвеев// Проблемы Дальнего Востока. – 2014. – № 5. – с.7-15.
23. Ло Цзе. К сообществу единой судьбы. / Цзе Ло//Китай. – 2015– №5. – с.16-17.
24. Лидия С. Туристов станет больше. /С. Лидия // Китай. – 2016. – № 5. – с.40-41.
25. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству. /А.В. Островский//Азия и Африка сегодня. –2016. – №2. – с.8-12.
26. Петров А.М. Великий шелковый путь. О самом простом, но мало известном. /А.М. Петров. – М.: РАН,1995. –127 с.
27. Первухин В.В. «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ». /В.В. Первухин //Инфраструктурное развитие Евразии. –2014. – №3. – с.18-27.
28. Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. /Э.В. Ртвеладзе. – Т.: Узбекистан миллий энциклопедияси, 2002. – 57 с.
29. Сазонов С. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». /С. Сазонов, Е. Кудрявцев, Цзы У//Проблемы Дальнего Востока. – 2015– №2. – с .47-58.
30. Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией. /С.В. Уянаев //Проблемы Дальнего Востока. – 2015– №4. – с.8-21.

31. Уянаев С.В. Россия - Монголия - Китай: активизация трехстороннего сближения (Итоги Второго форума Ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР). /С.В. Уянаев //Проблемы Дальнего Востока. – 2016– №6. – с.30-35.
32. Хейфец Б.А. Экономический пояс Шелкового пути - новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС. /Б.А. Хейфец//Проблемы Дальнего Востока. – 2016– №5. – с.39-49.
33. Чжэн Цзелань. Проект экономического пояса нового шелкового пути в рамках Российско-Китайских отношений. / Цзелань Чжэн//Историческая и социально-образовательная мысль. – 2016. – № 1-1. – с.113-116.
34. Чжу Юй. «Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество. /Юй Чжу/ /Проблемы Дальнего Востока. – 2016. – № 2. – с.100-106.
35. Эдвард Р. В. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. / Р.В. Эдвард. – Ташкент.: Университет мировой экономики и дипломатии, 2005. – 288 с.
36. Ю ШаньШань. АБИИ и большие надежды Азии. /ШаньШань Ю //Китай. – 2015– №5. – с .28-30.

На английском

37. Asean to strengthen currency, trade links. //Philippine Daily Inquirer.2000.23 Nov.22 p.
38. Barfield T. S. The Perilous Frontier: Nomadic Empires and China 221 B.C. to AD 1757 / T. S. Barfield. – Edition Unstated edition, 1992. –348 p.
39. Xuanjun Xie. New Kingdom - The Third Phase of Chinese Civilization in Which I Exist.p.200.

На китайском

40. 曹卫东.外国人眼中的“一带一路”.人民出版社.2016.225 页.
41. 蔡振伟. 林勇新. 《中蒙俄经济走廊建设面临的机遇、挑战及应对策略》.

- 《北方经济》.2015. № 9. 30-34 页.
42. 俄军.丝绸之路文物考古研究: 敦煌与丝绸之路学术文丛. 甘肃教育出版社.2015.379 页.
 43. 郭李宏.任保平.丝绸之路经济带上的经济发展.中国经济出版社.2015.10 页.
 44. 韩康信.丝绸之路古代种族研究.新疆人民出版社.2010.534 页.
 45. 胡鞍钢.改变世界经济地理的"一带一路".上海交通大学出版社. 2015.223 页.
 46. 金立群.“一带一路”引领中国.中国文史出版社. 2015.302 页.
 47. 林梅村.丝绸之路考古十五讲.北京大学出版社. 2006. 378 页.
 48. 刘迎胜.丝绸之路.江苏人民出版社.2014.609 页.
 49. 刘卫东.“一带一路”战略研究.商务印书馆有限公司.2017.584 页.
 50. 刘诗萌.中亚国家积极对接“一带一路”.大陆桥视野.2015.№ 9.86-89 页.
 51. 李洁.丝绸之路的岩彩艺术.西南师范大学出版社.2012.310 页.
 52. 李刚, 崔峰.丝绸之路与中西文化交流.陕西人民出版社.2015.444 页.
 53. 李竟成.丝绸之路民间文学研究.新疆人民出版社 2010. 224 页.
 54. 厉以宁.读懂一带一路.中信出版社. 2015.343 页.
 55. 李新.中俄蒙经济走廊助推东北亚区域经济合作.俄罗斯东欧中亚研究.2015. № 4.25-33 页.
 56. 清华大学中国与世界经济研究中心.丝绸之路经济带——发展前景及政策建议.中国经济网.2014.21 页.
 57. 宋博年.丝绸之路音乐研究.新疆人民出版社.2009.394 页.
 58. 孙光圻.海上丝绸之路.大连海事大学出版社. 2015. 173 页.
 59. 谭岳衡.谢涌海.香港如何带路.中华书局.2016.469 页.
 60. 图门其其格, 韩梅.中蒙全面战略伙伴关系与“一带一路”战略机.《中蒙关系研究》.2015.№ 10. 19-28 页.

61. 石元春, 张湘琴, 20 世纪中国学术大典: 农业科学. 福建教育出版社. 2002. P. 667.
62. 王炳华. 丝绸之路考古研究. 新疆人民出版社. 2010. 351 页.
63. 王义桅. "一带一路": 机遇与挑战. 人民出版社. 2015. 244 页
64. 王姣娥. 王涵. 焦敬娟. "一带一路" 与中国对外航空运输联系. 理科学进展. 2015. № 5. 554-562 页.
65. 韩森. 丝绸之路新史. 后浪出版社. 2015. 311 页.
66. 新玉言. 崛起大战略: "一带一路" 战略全新剖析. 台海出版社. 2016. 262 页.
67. 袁祖亮. 丝绸之路人口研究. 新疆人民出版社. 2009. 245 页.
68. 余太山. 丝绸之路的起源/欧亚历史文化文库. 兰州大学出版社. 2014. 470 页.
69. 于洪洋、 [蒙] 欧德卡·巴殿君. 《试论“中蒙俄经济走廊”的基础与障碍》. 《东北亚论坛》. 2015. № 1. 97-106 页.
70. 郑彭年. 丝绸之路全史. 天津人民出版社. 2016. 517 页.

Электронные ресурсы:

71. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций подводит первые итоги. [Электронный ресурс] // URL: <https://riss.ru/analytics/38619/> (дата обращения 14.02.2017).
72. Великий час кораблей пустыни. [Электронный ресурс] // URL: <http://dergachev-va.livejournal.com/51854.html> (дата обращения 04.12.2016).
73. Великий Шелковый путь Казахская часть в Великом Шелковом пути. Великий Шелковый путь в Казахстане [Электронный ресурс] // URL: https://kazakhstan.orexca.com/rus/silk_road.shtml (дата обращения: 06.10.2016).
74. Вместить развивать и реализовать идею. [Электронный ресурс] // URL: <http://ruchina.org/china-article/china/637.html?cHash=06d63621354c7d48eaf3fda1ae98bb17&print=1> (дата обращения: 16.12.2016).
75. Взаимное доверие и заинтересованность – ключевые факторы

- стратегического партнерства. [Электронный ресурс] //URL: <http://www.press-service.uz/ru/news/4991/> (дата обращения: 09.02.2017).
76. Власти Китая объявили о создании семи новых зон свободной торговли. [Электронный ресурс] // URL: <https://news.rambler.ru/business/36483949-vlasti-kitaya-obyavili-o-sozdanii-se-mi-novyh-zon-svobodnoy-torgovli/> (дата обращения: 31.03.2017).
77. Восточный маршрут: Как туристы из Китая путешествуют по России. [Электронный ресурс] // URL: <http://secretmag.ru/longread/2016/02/12/kitajskie-turisty-v-rossii/> (дата обращения: 17.03.2017).
78. В Китае появятся 30 государственных показательных зон по внедрению высоких технологий в сельское хозяйство. [Электронный ресурс] // URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0331/c31517-9197470.html> (дата обращения: 31.03.2017).
79. Дам вам БАМ. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.gazeta.ru/business/2013/12/17/5808737.shtml> (дата обращения: 25.10.2016).
80. Древний город Гаочан. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.rutraveller.ru/place/3622> (дата обращения: 18.03.2017).
81. Китайский шелк: легенды, история и технология производства. [Электронный ресурс] // URL: <http://anashina.com/proizvodstvo-shelka/> (дата обращения: 30.11.2016).
82. Китай прокладывает новый Шелковый путь в Центральной Азии. [Электронный ресурс] // URL: <http://politobzor.net/show-6819-kitay-prokladyvaet-novyy-shelkovyy-put-v-centralnoy-azii.html> (дата обращения: 09.02.2017).
83. Казахстанская часть дороги Западная Европа — Западный Китай почти завершена. [Электронный ресурс] // URL:

- <https://regnum.ru/news/polit/2136723.html> (дата обращения: 19.02.2017).
84. "НОВАТЭК" и "Фонд Шелкового Пути" подписали рамочное соглашение по "Ямал СПГ". [Электронный ресурс] // URL: <http://www.interfax.ru/business/464486> (дата обращения: 09.02.2017).
85. От Европы до Китая проложат дорогу. [Электронный ресурс] // URL: <https://rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html> (дата обращения: 19.02.2017).
86. Пространственный подход в исторической географии. [Электронный ресурс] // URL: http://istgeography.moy.su/index/territory_approach/0-5 (дата обращения: 06.12.2016).
87. РЖД поможет Монголии модернизировать Улан-Баторскую железную дорогу. [Электронный ресурс] // URL: <https://ria.ru/economy/20140903/1022581822.html> (дата обращения: 17.03.2017).
88. Сабурова И. Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция. [Электронный ресурс] // URL: <http://fb.ru/article/208819/novyyi-shelkovyyi-put-marshrut-shema-kontseptsiya> (дата обращения: 17.03.2017).
89. Узбекистан и Китай заключили соглашения на 15 млрд долларов. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2013/09/10/visit/> (дата обращения: 09.02.2017).
90. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы. [Электронный ресурс] // URL: <https://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения: 09.02.2017).
91. Частные компании Китая намерены сотрудничать с Казахстаном. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.kazpravda.kz/news/ekonomika/ryad-chastnih-kompanii-kitaya-namereni-sotrudnichat-s-kazahstanom/> (дата обращения: 09.02.2017).
92. Шелковый путь: повтори маршрут древнего каравана. [Электронный

- ресурс]//URL:<http://travel.tochka.net/7996-shelkovyy-put-povtori-marshrut-drevnego-karavana/> (дата обращения: 06.12.2016).
93. "Шелковый путь", XXI века. Перспективы есть, но они не на завтра. [Электронный ресурс] // URL: <http://rian.com.ua/interview/20160117/1003667566.html> (дата обращения: 19.02.2017).
94. AIB first year in review: more members, more investment. [Электронный ресурс] // URL: http://news.cgtn.com/news/3d416a4e3267544d/share_p.html (дата обращения: 09.02.2017).
95. Foundation laid for pipe to carry Azeri gas to EU. [Электронный ресурс] // URL:<http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-azerbaijan-to-start-work-on-new-mega-gas-pipeline-.aspx?pageID=238&nID=79790&NewsCatID=348> (дата обращения: 14.02.2017).
96. The Influence All Over the World Comparative Study of Silk Roads on the Land and on the Sea, in China. [Электронный ресурс] // URL: http://en.cnki.com.cn/Article_en/CJFDTOTAL-SHDX200302001.htm, (дата обращения: 14.12.2016).
97. 10% «Сибура» продано китайским инвесторам – ТАСС. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.vedomosti.ru/business/news/2016/12/14/669546-sibura-kitaiskim> (дата обращения: 09.02.2017).
98. 关于“中国梦”，习近平总书记是这样描绘的. [Электронный ресурс] // URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2016-11/29/c_1120016588.htm (дата обращения: 27.11.2016).
99. 图解一带一路. [Электронный ресурс] //URL: <http://www.xinhuanet.com/fortune/cjzthgj/104.htm> (дата обращения: 09.02.2017).
100. 一带一路：國家概況. [Электронный ресурс]//

[URL:http://beltandroad.hktdc.com/tc/country-profiles/country-profiles.aspx](http://beltandroad.hktdc.com/tc/country-profiles/country-profiles.aspx)

(дата обращения: 04.11.2016).

101. 早于丝绸之路的玉石之路. [Электронный ресурс] //URL:

http://www.xj.xinhuanet.com/2015-09/10/c_1116521759.htm (дата

обращения: 15.12.2016).

102. 中国丝绸如何成为最古老的世界商品. [Электронный ресурс] // URL:

<http://www.mzb.com.cn/html/report/1602266304-1.htm> (дата

обращения:30.11.2016)