

УДК 338.9

Ю. В. Макогон,

доктор экономических наук,

Мариупольский государственный университет

## НОВЫЙ ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ИСТОРИЯ, СОСТОЯНИЕ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Символом связей между Востоком и Западом, уходящих в глубь веков, можно назвать Великий шелковый путь. Возникновение этой трансконтинентальной дороги стало логическим продолжением торговых, культурных и духовных контактов, существовавших тысячелетиями ранее.

Еще первые цивилизации и ранние государственные объединения, возникавшие в эпоху неолита и бронзы, стремились к расширению занимаемого ими пространства. В их состав включаются критомикенская, египетская, месопотамская, луристанская территории, культуры Закавказья и Северного Кавказа, намазгинская – на юге Средней Азии, харапские долины Инда, иньская цивилизация Китая. Торговые операции в это время осуществлялись на территориях протяженностью в несколько тыс. км. Об этом свидетельствуют многочисленные исследования ученых [8, с. 9]. Впервые в истории человечества на гигантских просторах от Средиземноморья до Тихого океана он соединил различные страны и народы, связал их материальную, художественную и духовную культуры. Многие века по этому пути осуществлялся обмен идеями, технологиями, ремеслами, верованиями. В хрониках запечатлен подвиг отважных первопроходцев, преодолевавших пустыни и горы в поиске неведомых стран, сокровищ и приключений. Путешественников не пугало ничто – ни многотрудный путь, занимавший долгие годы, ни грозные, воинственные кочевники, нападавшие на караваны, ни безводные азиатские пустыни.

Шелковый путь имел несколько маршрутов, которые проходили через разные перевалы в горных хребтах и обходили пустыни, но наиболее известным было «северное направление», оно начиналось в древней столице Китая – Чань-ане, шло через Ланьчжоу в Дуньхуан, где дорога разделялась на два направления [8, с.10].

Северный путь начинался от заставы Юй-мэньгуань и шел у северного подножия Тянь-Шаня через Хотан, Турфан, перевал Сан-Таш, город Суяб (современное село Шабзи, Киргизия), Кулан (ст. Луговая), Уч-Булак, Тараз, Исфиджаб (Шымкент, Казахстан), Шаш (Ташкент, Узбекистан), Замин, Самарканд, Бухару, Амулю (Чарджоу, Туркменистан), Мерв (Мары, Туркменистан), Герат. Далее путь проходил через Гека-томпил, Экбатану и Гиераполь, а далее выводил к берегу Средиземного моря. В Средневековье основной маршрут Великого шелкового пути начинался в Багдаде.

Уже ко II тысячелетию до н.э. шелководство в Китае было хорошо налаженным промыслом, который со временем превратился в своеобразную монополию мирового масштаба. Члены китайских семей, особенно женщины, умело ухаживали за туловыми деревьями, вскармливая затем шелковичным гусеницам их листья, а сам секрет производства шелка строго охранялся. Возможно, поэтому греки и римляне не знали способ его изготовления [8, с.10]. Огромные усилия были потрачены на то, чтобы выведать тайну производства шелка.

Культура шелководства и шелкоткачества распространилась на всем протяжении Шелкового пути. Так культура шелководства проникла в Византию. Процесс распространения шелководства среди северных и западных соседей китайцев продолжался и в послеханьское время. В период распространения шелководства на Запад Северный Китай находился в состоянии политического и экономического хаоса. На его территории непрерывно сменяли друг друга эфемерные некитайские и китайские династии. Естественно, что в подобных условиях об охране шелководства как «государственной тайны» не могло быть и речи.

Очевидно, что к рубежу эр был наработан значительный опыт культурно-экономического сотрудничества представителей западного античного общества, через посредство ближневосточных и переднеазиатских торговцев с народами Центральной, Средней и Юго-Восточной Азии. Однако рассмотрение вопросов генезиса Великого шелкового пути невозможно без учета формирования коммуникационной сети Китая и региона Дальнего Востока в целом. Этот процесс осуществлялся, при установлении контактов древних китайцев с кочевниками Монголии и Восточного Туркестана, а так же связей кочевников друг с другом (юэчжей, усуней и подчинивших их позднее – сунну-хуннов). К началу правления династии Хань (202 г. до н.э.) фактически складывается единая в пределах Восточной и Центральной Азии система путей сообщения, которая охватывает обширный ареал: от Северного Китая до Амура, Байкала, Минусинской котловины, Алтая, Тянь-Шаня, Памира и Тибета.

Истории понадобилось совсем немного времени и ко II ст. до н.э. произошла «состыковка» разделявшихся горными массивами западно-среднеазиатской и восточно-центральноазиатской коммуникационных систем. Это стало реальностью вслед-

ствие установления китайской империей прямых политических, торговых и культурных связей с государствами Средней Азии, через Фергану и Таласскую долину. В 138 г. до н.э. китайский дипломат Чжан Цянь отправился на запад к племени юэчжей, дабы склонить их к войне с племенами сюнну. Во внешней политике император У-Ди руководствовался испытанным методом древнекитайской дипломатии: руками варваров покорять варваров. Поездка Чжан Цяня, свидетельствовала о заинтересованности Китайской империи в поиске союзников и партнеров в Средней Азии [8, с.11].

Шелковый путь был в первую очередь главной торговой дорогой. Новый шелковый путь также преследует цели развития торговли западных районов Китая со странами Центральной Азии. Приграничные СЭЗ связаны в первую очередь с железными дорогами, как Достык, созданный вокруг единственного железнодорожного погранперехода на казахстанско-китайской границе.

Исторически Шелковым путем назывался трансконтинентальный торговый маршрут из Азии в Европу, еще в 200 г. до н.э. соединявший Римскую империю на Западе и Китай на Востоке. На протяжении нескольких веков основной участок Шелкового пути проходил из Чань-гана (современный Сиань) до Константинополя.

Сегодняшняя «Инициатива по развитию Шелкового пути» ставит своей целью стимулировать торговлю и инвестиции в Центральную Азию. В тесном взаимодействии с правительствами Китая, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана она помогает этому региону, оказавшемуся на задворках истории, вновь достичь процветания. С момента обретения независимости в 1991 г. центрально-азиатские государства провели широкомасштабную приватизацию и рыночные реформы.

Страны Шелкового пути превратились в регион с высокой динамикой роста и огромным потенциалом для инвестирования. Вместе с тем, для того чтобы использовать широкий спектр возможностей, государственный и частный секторы этих стран должны углубить сотрудничество, показав свою решимость улучшить ситуацию в регионе. Дело не только в том, чтобы сделать Восток и Запад ближе друг к другу.

Это позволит удовлетворить новый потребительский спрос, который возник в результате глобализации производства товаров и услуг на протяжении последних трех десятилетий. Концепция инвестиций в страны Шелкового пути основана на общей экономической ситуации в регионе, его привлекательности для прямых иностранных инвестиций (ПИИ), перспективах роста, возможностях для регионального сотрудничества, а также брендинговой и маркетинговой деятельности. «Инициатива по развитию Шелкового пути» предлагает комплексный подход к решению этой задачи. Ни одно из государств Шелкового пути, за исключением Китая, не имеет выхода к морю. При этом Узбекистан явля-

ется еще и дважды внутриконтинентальной страной (в мире таких всего две), поскольку не только он сам, но и его соседи не обладают выходом к морю.

Возрождение Шелкового пути принесет крупные изменения в экономику стран Центральной Азии. Китай, восстановив свою часть Шелкового пути, разумеется, не остановится на достигнутом. Логика проекта восстановления древней торговой артерии требует масштабного китайского инвестирования в автодорожное строительство и другие инфраструктурные и транспортные проекты на территории стран Центральной Азии. Новый шелковый путь не будет иметь того же значения, что и в древности, если он не дотянется до Роттердама. Для Казахстана это означает следующее: строительство транзитных магистралей Восток – Запад и создание транспортно-логистических центров должно вестись темпами, обеспечивающими готовность казахстанской части Шелкового пути соединиться с китайской. Учитывая, что для Китая доступ к ресурсам идентичен контролю над ними (что видно на примере нефтяного сектора), единственная возможность конвертировать «транзитный потенциал» в экономические дивиденды – это самостоятельная реализация всех необходимых инфраструктурных проектов.

История любой нации определяется не только ее собственными материальными и духовными ресурсами, но также и ее внешним окружением. Ни одна нация никогда не являлась и не является полностью изолированной. Сейчас уже совершенно ясно, что даже в ранние периоды, задолго до революции в средствах связи, определенные виды взаимодействия между народами были неизбежны.

Процветание Киевского государства основывалось на внешней торговле. Необходимо подчеркнуть, что во времена раннего средневековья динамика международных отношений была совсем не такой, как в наши дни. Основные европейские нации уже находились в процессе формирования, но центр притяжения, и политический, и культурный, располагался не в Европе, Западной или Центральной, а в Византии. Византийская империя значительно превосходила империю Каролингов в области экономики, так же как и в дипломатии. Фактически она являлась одной из двух мировых держав того времени, второй был Арабский Халифат. В то время Западная Европа никоим образом не могла претендовать на сколько-нибудь значительную роль в развитии науки и техники.

Украина – самое протяженное государство Европы и «фактор географии», она играет своеобразную роль индикатора, определяющего социальное развитие через конфликт Севера и Юга, Запада и Востока. «Географическую судьбу» державы задает её месторазвитие в многомерном (геополитическом, мифологическом, религиозном, геоэкономическом, социо-культурном и др.) коммуникационном пространстве, на раскаленных рубежах которого образуется созидательная или разрушительная энергетика.

Обратимся к истории формирования геоэкономического кода Украины, без которой невозможно понять природу его современной трансформации. В прошлом «географический фактор» сыграл важную роль в стремительном восхождении Киевской Руси на политической карте Европы. Экономический подъем Византии вызвал необходимость формирования нового пути – «из варяг в греки». Географическое разделение труда усиливало не только специализацию на производстве тех или иных товаров, предназначенных для внешнего рынка, но и обеспечивало функционирование торговых коммуникаций [8, с.156].

Для этого требовалась консолидация местных племен вокруг единого центра. Так началось становление великого Киева, ставшего «матерью городов русских». Географическое положение Киева на рубежах леса и степи в месте сходимости речных торговых путей с Верхнего Днепра, Припяти, Березины, Сожа, Десны, Тетерева, где кроме днепровского направления на Царьград (торговый мировой центр), начинались ответвления на Волгу и Дон, превратили город в стратегический центр, контролирующей торговлю обширного региона.

Этноприродные рубежи явились важным фактором объединения восточнославянских племен и консолидации Киевской Руси вдоль торговой коммуникации «из варяг в греки», которая в Черноморье пересекалась с Великим шелковым путем. В период наивысшего расцвета Киев считался третьим по величине европейским городом.

Высокий коэффициент транзитности территории и выход к морям создают благоприятные условия для мирохозяйственной интеграции. Важным направлением стратегии экономического развития Украины является интеграция ее национальных транспортно-коммуникационных коридоров в транспортную евразийскую магистраль междуна-

родного сообщества. Актуальность этого процесса усиливается в связи с необходимостью оптимизации условий реализации общего экспортно-импортного потенциала Украины, с учетом выгодной геополитической позиции страны, позволяющей рассматривать ее территорию в качестве региональной европейской макротранзитной транспортно-коммуникационной зоны.

Геостратегическое расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока. Сегодня в Украине отсутствует стратегия дальнейшего развития отношений с Китаем, практической реализации документов, которые уже заключены. Украинский бизнес активно ищет новые возможности в Китае, но без государственной поддержки это будет сделать очень сложно, потому что нужно конкурировать с ведущими иностранными компаниями, которые такую поддержку имеют.

По объему товарооборота Украина является третьей страной-торговым партнером для КНР в СНГ (после Российской Федерации и Казахстана). Китайская Народная Республика занимает первое место среди торговых партнеров Украины в Азиатско-Тихоокеанском регионе (рис. 1).

Как видно на рис. 1, начиная с 2013 г. такие показатели как товарооборот, экспорт и импорт имеют тенденцию к планомерному уменьшению. Это вызвано рядом причин, которые связаны с экономической и военно-политической нестабильностью в стране. Это также связано с тем, что до 2012 г. одним из незаменимых торговых партнеров Украины была Россия. Но с учетом последних событий, Украине пришлось диверсифицировать направления экспорта и увеличить его товарный ассортимент. Поэтому, на наш взгляд, данное снижение исследуемых показателей временное.

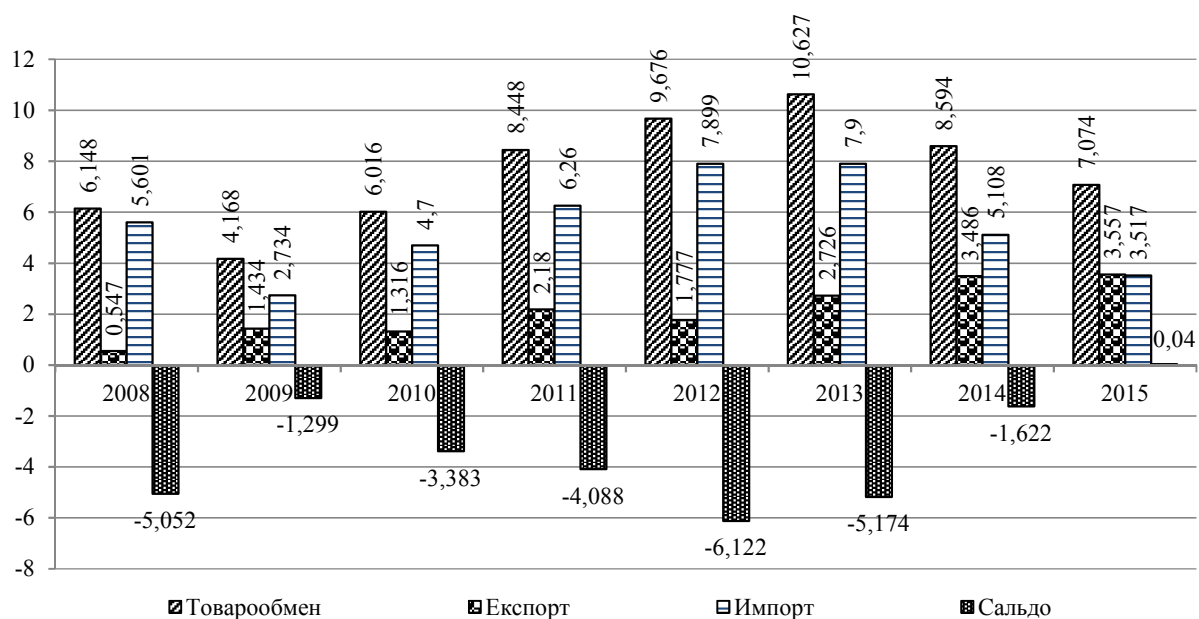


Рис. 1. Международная торговля Украины с КНР в 2008-2015 гг., млрд дол. США [6]

Китай является лидером по высокотехнологичного экспорта, поэтому неудивительно, что наибольшая доля импорта Украины с КНР приходится на механическое оборудование, машины, механизмы и оборудование – 30,3%.

Значительная часть мирового рынка легкой промышленности также принадлежит китайским производителям, а доля импорта Украины с КНР в разрезе изделий текстильной промышленности составляет 16,1% (рис. 2).

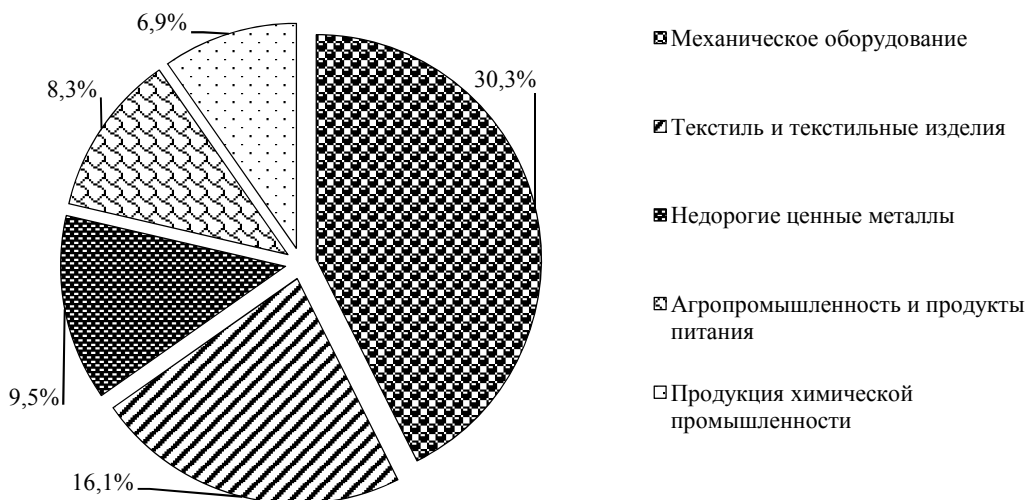


Рис. 2. Товарная структура импорта Украины с Китаем в 2015 г. [9]

В структуре экспорта Украины в Китай в 2015 г. наибольшая доля принадлежит сырьевому экспорту – минеральным продуктам (43,1%) и зерновым культурам (30,1%). Это подчеркивает сырьевую ориентированность украинского экспорта, что не способствует созданию добавленной стоимости (рис. 3).

Значительная часть мирового рынка легкой промышленности также принадлежит китайским производителям, а доля импорта Украины с КНР в разрезе изделий текстильной промышленности составляет 16,1% (рис. 2).

Учитывая тему нашего исследования необходимо обратить внимание на возможные перспек-



Рис. 3. Динамика экспорта Украины в Китай за 2015 г. [9]

Новые транспортные магистрали проходят через территорию КНР, Казахстана, Российской Федерации, Беларуси, Польши, Германии. Время в пути составляет 16-18 дней, что на 15 дней быстрее, чем морским транспортом (рис. 4).

фраструктура, активные торгово-экономические связи с соседними странами и КНР, широкие потребительские возможности внутреннего украинского рынка.

Украина заинтересована в активном участии в расширении географии этого транспортного коридора. Этому способствуют геоэкономическое расположение нашей страны, развитая транспортная ин-

Сейчас Украина не использует опыт Китая и не учитывает те идеи, которые сделали использование потенциала Украины для реализации концептуальных положений проекта «Один пояс, один путь» в смысле реиндустриализации, модернизации и повы-



Рис. 4. Новый шелковый путь [11]

шения эффективности производства, защиты природной среды, использования логистических возможностей.

Инициатива «Один пояс, один путь» нацелена прежде всего на установление тесных экономических связей Китая с западной частью Евразии. В случае непринятия Украиной проекта «Один пояс, один путь» и отсутствия практических шагов по его реализации на территории Украины, Китай будет вынужден искать для его реализации альтернативные маршруты через Россию или Турцию.

В геополитическом плане Китай является сознательным сторонником украинской евроинтеграции и всегда определял Украину как «важное государство в Европе». Руководство КНР приветствовало подписание Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС и рассматривает привлечение Украины к развитию «Нового экономического пояса – Великий шелковый путь», которое является личной инициативой председателя КНР Си Цзиньпина. В случае успешной реализации амбициозного китайского плана (который предполагает прямой выход Китая в Европу через Центральную Азию и Кавказ) – Украина будет иметь принципиально новое геополитическое место «первой европейской страны на Шелковом пути».

Следует отметить, что в Европе достаточно благосклонно относятся к китайским планам и, учитывая ныне ограниченные финансовые возможности Европейского Союза, не отрицают возможную китайскую экономическую активность в отношении Украины. Более того, ЕС прямо заинтересован в том, чтобы осуществить модернизацию Украины на китайские средства.

Таким образом, Украина имеет уникальную возможность стать центром развития «Нового экономического пояса – Великий шелковый путь» в Черноморско-Балтийском регионе с привлечением

стран Балтии, Вышеградской четверки, Румынии, Болгарии, Беларуси, Грузии [6].

Отсутствие в Украине собственного видения себя как важного фактора в связях Европы и Азии, слабые попытки сделать определенные шаги отдельно в направлении сотрудничества с Европой и Азией создают ситуацию, когда Украина будет зависима от своих торговых партнеров и станет аренной для конкурирующих геоэкономических проектов. Вероятность этого сценария будет зависеть не только от действий Китая, а также от успехов переговоров ЕС и США по созданию трансатлантической зоны свободной торговли. В любом случае существует большая вероятность для Украины превратиться в объект, который может быть включен (или не включен) к чужим геоэкономическим проектам, без права определять в таких проектах свое место и приоритеты [6].

Важно отметить, что проект «Нового экономического пояса – Великий шелковый путь» является не столько инфраструктурно-транспортным, сколько новым прорывным шагом в деле интеграции Китая в мировую экономику и завоевания в ней доминирующих позиций [10].

Экономический пояс Шелкового пути включает в себя страны, через которые проходил исторический Шелковый путь в Центральной, Западной Азии на Ближнем Востоке и Европе и подразумевает развитие региона в связанное экономическое пространство с помощью развития инфраструктуры, расширения культурных и экономических связей [12].

В 2015 г. КНР вышел на первое место в мире по объему ВВП по ППС. При этом являясь крупнейшим в мире экспортером товаров, занимая с 2013 г. первое место по товарообороту и обладая гигантскими золотовалютными резервами.

Ключевые страны-участницы проекта и их основные показатели развития [10]

	Китай	Россия	Монголия	Казахстан	Киргизия	Азербайджан	Белоруссия	Польша	Германия	Нидерланды	Пакистан	Бангладеш	Мьянма	Индия	Иран
ВВП, млрд дол.	11064,7	1365,9	11,7	184,4	6,6	53,1	54,6	477,1	3363,5	750,3	271,1	195,1	62,6	208,8	н/д
Экспорт, млрд дол.	2098,2	281,8	4,9	36,8	1,5	10,9	23,3	202,5	1339,7	569,7	20,4	35,0	11,0	264,0	66,0
Импорт, млрд дол.	1587,4	191,4	3,4	25,2	3,9	9,2	27,6	197,3	1054,9	503,4	47,2	41,5	1660,0	359,1	40,0
ВТО, млрд дол.	3685,6	473,2	8,3	62,0	5,5	20,1	50,9	399,8	2394,5	1073,1	67,6	76,5	27,6	623,1	106,0
Площадь, тыс. км <sup>2</sup>	9597,0	17075,4	1564,1	2717,3	198,5	86,6	207,6	312,7	357,0	41,5	803,9	144,0	678,5	3287,6	1648,0
Население, млн чел.	1371,2	144,1	3,0	17,5	6,0	9,7	9,5	38,0	81,7	16,9	188,9	160,1	53,9	1311,1	79,1

За период пятилетки (с 2011 по 2015 г.) международная торговля услугами, которая была слабостью Китая в прошлом, росла со среднегодовым темпом прироста 14,5%, и сейчас Китай занял второе место после США по этому показателю, в то время как пять лет назад он находился на четвертом месте. За эти же пять лет вывоз прямых инвестиций за рубеж имели среднегодовой рост 13,1%, в результате чего Китай стал третьей страной в мире по этому показателю [1]. По темпам роста прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в самом Китае – первый в мире.

Международный статус Китая очень высок в связи с его влиянием на мировой экономический рост. Именно реформы и политика открытости обеспечила стране условия для новых достижений в международных экономических процессах. Китайское руководство исповедует принцип использования для пользы своей страны всего лучшего, что создано в мире.

Китай рассматривает проект «Нового шелкового пути» прежде всего как средство для создания лучших условий для экономического и социального развития самой страны. Одна из главных целей инициативы «Один пояс, один путь» – это развитие центральных и западных регионов Китая. На эти регионы приходится 86% территории страны, 58% населения и только 15% внешнего товарооборота и 16% ПИИ. Проект должен способствовать открытости и взаимодействию между восточными, центральными и западными регионами, что подразумевает сдвиг «открытости» вглубь от прибрежных провинций, а также регионов по долине Янцзы к внутренним районам. Этот момент очень важен с учетом программы выравнивания уровней жизни в Китае [2].

В рамках данной инициативы Китай фактически принял на себя обязательства по инвестированию в развитие инфраструктуры и ресурсов стран, расположенных вдоль нового Шелкового пути, что должно повлечь за собой расширение всестороннего

экономического сотрудничества между Китаем и этими странами. Определенная унификация и объединение инфраструктур этих стран создает дополнительные возможности для инвестиций китайских компаний в их промышленность и инфраструктуру.

Новый шелковый путь – это гигантский интеграционный проект, комплекс спроектированных или будущих маршрутов, не только дорожных, но нефте- и газопроводных, а также Морской путь из Китайского моря в Европу. Проект далеко выходит за границы ШОС и охватывает практически всю Азию: Западную, Центральную, Восточную и Юго-Восточную. А на этих территориях проживает 60% населения планеты и создается более пятой мирового ВВП. Наблюдатели отмечают, что проект содержит в себе колоссальное гуманитарное содержание, и одно из самых неожиданных последствий реализации данного проекта – обмен знаниями, технологиями и культурный обмен.

Подводя итоги, можно предположить, что успешная реализация проекта строительства «Нового шелкового пути» ознаменует в какой-то мере даже новую эпоху – эпоху активной экспансии Европы «молодой и полной сил» Азией. Национальные же интересы Китая, естественно, находятся в плоскости собственного экономического развития, и поэтому партийные решения и правительственная политика вполне прагматичны. Таким образом, одна из главных целей инициативы «Один пояс – одна дорога» – это развитие центральных и западных регионов Китая. То есть китайская инициатива направлена не столько вовне, сколько внутрь самой китайской экономики и китайского общества.

Развитие отношений между Украиной и КНР необходимо выстраивать на основе прежде всего экономических интересов, соответствующий концепции «мягкой силы» Китая, и его нового евразийского интеграционного проекта «Один пояс – один путь». Только при достижении реальных и устойчивых украинского-китайских торгово-экономиче-

ских связей возможно получение политической поддержки. Поскольку потенциал экономического сотрудничества между государствами во многом касается инфраструктурных проектов, Украине следует принимать меры, направленные на развитие собственной инфраструктурной способности.

#### Литература

1. **Riding** the Silk Road: China sees outbound investment boom Outlook for China's outward foreign direct investment. *Ernst&Young*, China. 2015. URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-outbound-investment-report-en/\\$FILE/ey-china-outbound-investment-report-en.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-outbound-investment-report-en/$FILE/ey-china-outbound-investment-report-en.pdf).
2. **Gao Hucheng**. Creating the New Ground of Opening Up. *Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan*. 2016. URL: [http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040\\_1298984.shtml](http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040_1298984.shtml).
3. **Макогон Ю., Кинчевська Я.** Analysis of Current Situation and Perspectives of Innovation Development of Ukraine in the Conditions of Global Transformations // *North-East Asian Academic Forum*. Harbin: Harbin University of Commerce. 2015 (1). P. 52-56.
4. **Riding** the Silk Road: China sees outbound investment boom Outlook for China's outward foreign direct investment. *Ernst&Young*, China. 2015. URL: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-outbound-investment-report-en/\\$FILE/ey-china-outbound-investment-report-en.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-outbound-investment-report-en/$FILE/ey-china-outbound-investment-report-en.pdf).
5. **Аудит** зовнішньої політики: Україна-Китай. URL: <http://glavcom.ua/pub/pdf/49/4935/auditukrchi.pdf>.
6. **Главком** / Київ – Пекін. Безпечна дистанція. URL: <http://glavcom.ua/publications/kijiv-pekin-bezpechna-distanciya-377518.html>.
7. **Макогон Ю.В.** Современное состояние и перспективы инновационного развития Украины в условиях глобализационных трансформаций. *Северо-Восточный Азиатский академический форум*. Харбин: Харбинский университет коммерции, 2015. С. 151-157.
8. **Макогон Ю.В., Грузан А.В.** Роль Великого шелкового пути в развитии цивилизации. Возрождение Большого пути через трансформацию Евразийских транспортных коммуникаций: региональный аспект / под ред. Макогона Ю.В. Донецк: ДонНУ, 2009. 306 с.
9. **Міністерство** економічного розвитку та торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua>.
10. **Строганов А.О.** Новый шелковый путь: вызов российской логистике. *Азимут научных исследований: экономика и управление*. 2016. № 4. URL: <http://rusrand.ru/analytics/novyy-shelkovyy-put-vyzov-rossiyskoj-logistike>.
11. **Изьюрова Л.** Новый шелковый путь. *Транспорт России*. URL: <http://transportrussia.ru/transportnaya-politika/novyy-shelkovyy-put.html>.
12. **Центр** транспортних стратегій / *Новий*

*Шелковый путь и Украина: 5 ключевых вопросов*. URL: [http://cfts.org.ua/spetsproekty/novyy\\_shelkovyy\\_put\\_i\\_ukraina\\_5\\_klyuchevykh\\_voprosov](http://cfts.org.ua/spetsproekty/novyy_shelkovyy_put_i_ukraina_5_klyuchevykh_voprosov).

#### **Макогон Ю. В. Новый Великий шелковый путь: история, стан, перспективы**

У рамках статті розглянуто історичні передумови до створення Великого шелкового шляху. На основі проведеного дослідження в статті проаналізовано напрями вантажоперевезень історичного і сучасного Шелкового шляху, а також передумови створення «Нового економічного пояса – Великий шелковий шлях». Досліджено можливості використання потенціалу України для реалізації концептуальних положень проекту «Один пояс – один шлях», а також приділено значну увагу головним цілям ініціативи даного проекту.

*Ключові слова:* шелковий шлях, новий шелковий шлях, транзитність території, «один пояс – один шлях», економічний пояс.

#### **Макогон Ю. В. Новый Великий шелковый путь: история, состояние, перспективы**

В рамках статті розглянуто історичні передумови до створення Великого шелкового шляху. На основі проведеного дослідження в статті проаналізовані напрями вантажоперевезень історичного і сучасного Шелкового шляху, а також передумови створення «Нового економічного пояса – Великий шелковий шлях». Досліджено можливості використання потенціалу України для реалізації концептуальних положень проекту «Один пояс – один шлях», а також приділено значну увагу головним цілям ініціативи даного проекту.

*Ключевые слова:* шелковый путь, новый шелковый путь, транзитность территории, «один пояс – один путь», экономический пояс.

#### **Makogon Yu. The Silk Road: the history, conditions and perspectives**

The article deals with the historical background for the creation of the Silk Road. Based on the research conducted the article defines the routes of cargo transportation of the ancient and modern Silk Road and analyzes the background for creation of the "New Economic Belt – The Great Silk Road". The authors studied the possibilities of using the potential of Ukraine to implement the conceptual provisions of the project "One Belt, One Road" and paid much attention to the main goals of this project.

*Keywords:* the silk road, the new silk road, transit capacity of territory, "one belt – one road", economic belt.

Стаття надійшла до редакції 27.06.2018

Прийнято до друку 11.09.2018