

Секция «Политические и социально-экономические процессы на евразийском пространстве»

От древнего Шелкового пути к цифровому Шелковому пути: историческая эволюция и пространственная реконструкция евразийских транспортных коридоров

Научный руководитель – Попов Сергей Иванович

Сюе Сяохань

Аспирант

Российский университет дружбы народов, Юридический факультет, Москва, Россия

E-mail: 1042238214@rudn.ru

Древний Шелковый путь был не только самым ранним евразийским торговым маршрутом в истории человечества, но и заложил основу для взаимопонимания евразийских цивилизаций. В XXI веке инновационные цифровые технологии на евразийских транспортных коридорах были объединены с китайской инициативой «Один пояс - один путь» в «Цифровой Шелковый путь», в центре которого - поток данных, интеллектуальная логистика и цифровое управление. К концу 2022 года Китай подписал меморандумы о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках «Цифрового Шелкового пути» с 17 странами, создал двусторонние механизмы сотрудничества по электронной коммерции «Шелкового пути» с 23 странами и запустил ряд важных инициатив [2]. В исторической эволюции евразийских транспортных коридоров изменился не только переход от физических к виртуальным коридорам, но и перестройка геоэкономического порядка, когда использование цифровых технологий пересматривает границы коридоров.

История древнего Шелкового пути начинается со II по конец XV века до н. э. В этот период подъездные пути формировались в результате необходимости вести торговлю из-за межконтинентальных различий в ресурсах. Перевозки осуществлялись в основном караванами верблюдов и торговыми судами, связывавшими Чанъань со Средиземноморьем. Верблюжьи караваны в виде «сегментированного транспорта» образовали сухопутный маршрут, узловыми точками которого были Чанъань, Самарканд, Багдад и Константинополь. Морские караваны открыли морской путь Гуанчжоу-Малакка-Персидский залив/Красное море. Ограничения торговли в этот период зависели в основном от почтовых правил системы почтовой администрации. Из-за неудобства связи караваны в основном управлялись купеческими бандами. Пространственная структура торговли в этот период была многоцентральной и распространялась во всех направлениях.

После промышленной революции развитие транспортных технологий кардинально изменило геополитическую ситуацию на Евразийском континенте. Международные торговые договоры стали нормой, государство стало центром прав доступа, а открытие в 1916 году Транссибирской железнодорожной магистрали значительно сократило время перевозок и сделало транспорт более эффективным. Появились новые промышленные центры и города. Население Челябинска за время строительства увеличилось почти втрое (20 тыс. жителей в 1897 году и 67,3 тыс. — в 1916 году), были основаны Новосибирск, Тайга, Исилькуль и другие [1]. Не только для торговых перевозок, но и для транспортировки советских солдат во время Второй мировой войны Советский Союз полагался на эту железную дорогу. Центральный конфликт тогда заключался в игре между геополитикой и экономической эффективностью. Очевидный пример - развитие стандарта широкой колеи. Он не только препятствовал евразийским связям, но и служил физическим барьером для доступа в Центральную Азию.

С 2017 года, с развитием глобализации и умных технологий, была выдвинута концепция цифрового Шелкового пути. Опираясь на модернизацию инфраструктурных технологий, алгоритм интеллектуального планирования Железнодорожного экспресса Китай-Европа значительно сократил время таможенного оформления в портах, а технология блокчейн реализовала обмен таможенными данными и ускорила поток документов и бизнес по обмену документами. Модель зарубежного склада для трансграничной электронной коммерции - важнейшее новшество в традиционной внешней торговле, особенно реконструкция зарубежных складов с помощью Интернета вещей (IoT), формирующая новую форму цифрового логистического хаба. Система торгового кредитования также претерпела изменения, а центр власти переместился от государства к платформе. Фокус игры за власть постепенно смещается от территориального контроля к борьбе за суверенитет данных и установление правил. Такие потоки данных переопределяют пространственные границы евроазиатских транспортных коридоров.

Сегодня «Цифровой шелковый путь» по-прежнему сталкивается с множеством проблем. Во-первых, многие страны вдоль маршрута полагаются на традиционную модель офиса, что приводит к медленному продвижению безбумажного офиса и препятствует интеллектуальному таможенному оформлению. Во-вторых, в некоторых странах вдоль маршрута высок уровень коррупции во властных структурах. Наконец, цифровое неравенство привело к низкому уровню проникновения цифровых офисов.

Источники и литература

- 1) Тернопольская О. Новости компаний 23 апреля 2021, 09:00 Набирая скорость: как Транссиб повлиял на экономику России Главная магистраль страны дала мощный стимул развитию Сибири и Дальнего Востока // Известия. [сайт]. – 2021. – 23 апр. – URL: <https://iz.ru/1155585/olesia-ternopolskaia/nabiraia-skorost-kak-transsib-povliia-l-na-ekonomiku-rossii> (дата обращения 25.02.2025)
- 2) Преодоление «цифрового разрыва» и ускорение строительства «Цифрового шелкового пути» // Guangming Daily. – 2024. – 04 янва. – URL: paper.gmw.cn/gmrb/html/2024-01/04/nw.D110000gmrb_20240104_1-14.htm (дата обращения: 25.02.2025) (Перевод с китайского языка)