

УДК 327.8

ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ДИПЛОМАТИИ «ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНА

Алькеев Ануар Казбекович

alkeev.anuar@mail.ru

Докторант 2 курса специальности «6D020200 - международные отношения» ЕНУ им. Л.Н. Гумилева.

Научный руководитель – А.Н. Жолдасбекова

Прежде чем перейти к основному содержанию статьи, необходимо обратить внимание на исторические этапы формирования торговых и экономических взаимоотношений государств, существовавших на территории Евразии, на уникальную роль торговых отношений с Китаем на протяжении 2 тысяч лет, начиная с сер.1 тысячелетия до нашей эры, заканчивая периодом позднего средневековья и на влияние этих взаимоотношений на мировое развитие в целом. Важность такого экскурса заключается в том, что сегодняшние действующие и планируемые транс-евразийские торгово-экономические трассы и проекты – это повторение того, что уже функционировало и приносило реальные результаты в прошлом. И наша сегодняшняя задача изучать опыт, который копился столетиями и использовать его в современных геополитических и геоэкономических реалиях.

Итак, на протяжении 2000-летней истории своего существования Великий Шелковый Путь (далее ВШП) был непревзойденным по протяженности (которая составляла более 7 тыс. км) и длительности функционирования межконтинентальным торговым путем. ВШП играл незаменимую роль в торговых и информационных обменах, а также культурном диалоге между Востоком и Западом. Однако же прежде всего Шелковый путь представлял собой разветвленную сеть коммуникаций, демонстрировавший открытость цивилизаций к внешнему миру и международным социально-экономическим отношениям. В Приложении 1, продемонстрированы главные торговые маршруты ВШП, налаживание и функционирование которых, формировало собою еще и гарант политической стабильности и безопасности территорий, по которым они проходили, так как обеспечение жизнестойкости этих трасс в свою очередь требовало необходимости стабильных и безопасных условий купцам и многочисленному персоналу, и это, в свою очередь, консолидировало производительные силы и политические механизмы со стороны государственных объединений, на территории которых они проходили. И если вспомнить наиболее крупные государства рабовладельческого периода, которые были заинтересованы в развитии этих контактов, то на ум приходит Римская империя, Парфянское царство, Кушанская империя, позже Сасанидский Иран и Ханьский Китай).

Итак, в рамках ВШП в начале 1 тысячелетия существовало три главных маршрута:

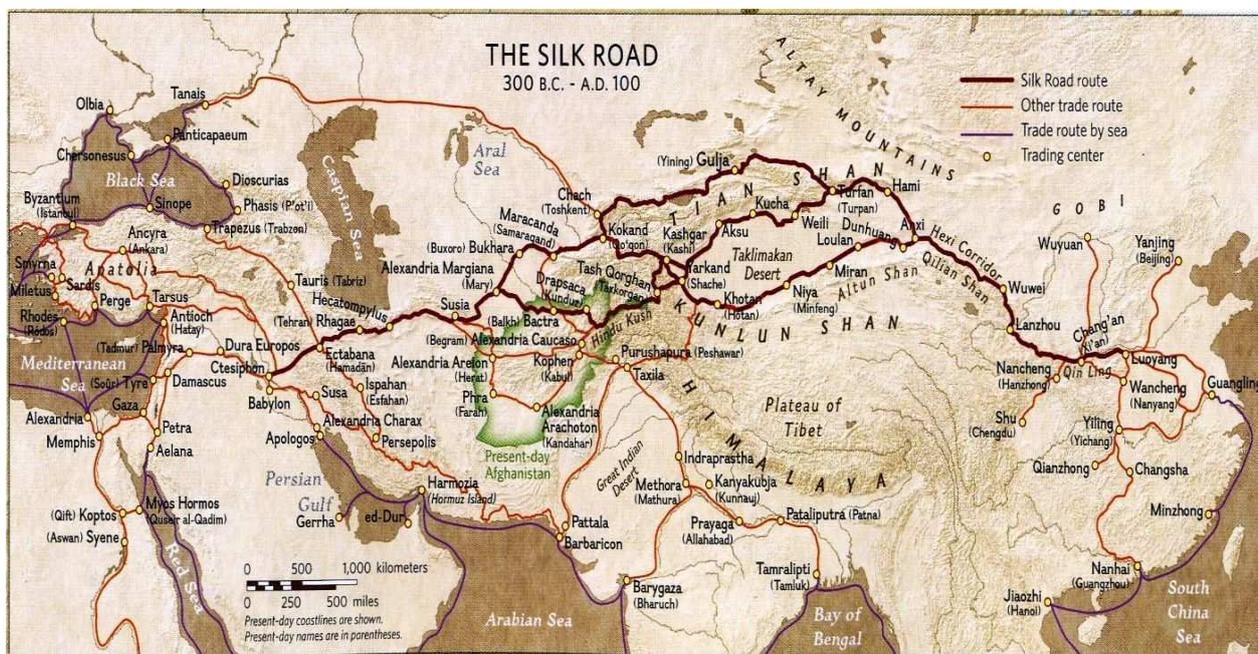
Первый - пролегал из Китая через Турфанский оазис через Кашгар (СУАР), Балх (Афганистан) к Нешапуру (Иран) и далее к границам Восточной Римской империи. Этот маршрут, на срединном участке, проходил через богатую Персию, обладающую емким потребительским рынком и экспортными возможностями, через Балх и Самарканд в Индию и Византию;

- Южный маршрут - проходил из Китая через Балх, Кабул и Пешавар в Северную Индию;

- Северный маршрут пролегал из Китая через Памир в Центральную Азию и через Самарканд, Бухару и Хорезм (на территории современного Узбекистана.) к Нижней Волге и Черноморскому региону (см. Приложение 1).

Нам более всего интересен последний северный маршрут, так как охватывает северо-западные провинции КНР, центральноазиатский регион, страны Кавказа, РФ и далее в европейские страны). Это трасса северного пути как раз и является максимально приближенной к современным проектам восстановления ВШП комплекса Западная Европа – Западный Китай, который может охватить десятки стран с участием РК и РФ.

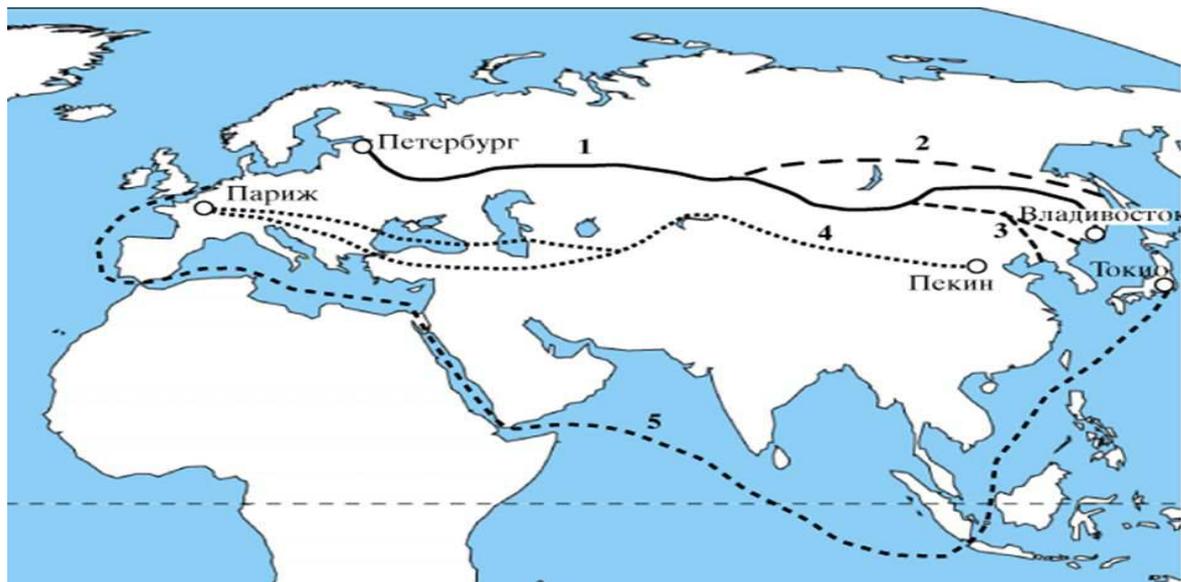
Приложение 1. Рис 1. Карта Маршрутов Великого Шелкового Пути. 4 в. до н.э-2 в. н. э. Источник: www.silkroadfoundation.net



В следующий исторический период раннего и позднего средневековья мощные государства сменяли друг друга и трассы ВШП оказывались под контролем разных «стержневых» акторов того времени. (Тюркский каганат, Танская империя, Арабский халифат и отдельные государства, образовавшихся в результате разделения Монгольской империи).

Как видите идея использования удобных транспортных трансазиатских артерий была популярна практически во всех государствах, которые становились стержневыми на континенте. Однако, в результате геополитических и геоэкономических изменений (Войны с Государством тюрков - сельджуков, а затем с Османской империей, столкновения Золотой Орды с государством Эмира Тимура Хромоногого) и с развитием торгового мореплавания в 14 -15 веках, Великий шелковый путь пережив периоды упадка и подъема, окончательно прекращает свое существование к концу 15 века, хотя локальные сегменты Шелкового пути продолжали функционировать вплоть до 18 века. (караванная торговля между ханствами Средней Азии и Китаем). И только с момента распада Советского Союза, интерес к маршрутам бывшего ВШП возобновился в первую очередь со стороны европейских государств: США и Китая. (см. Приложение 2) Интересным является и то обстоятельство, что Царская Россия и руководство Советского союза придавали особое значение трансазиатским путям. Так, некоторые ответвления ВШП ориентировочно можно соотнести с расположенными, на территории постсоветского пространства путями (Транссибирская магистраль 9 тыс.288км.Москва – Владивосток. Построена к 1905г, БАМ с 1935 по 1984г., КВЖД построена к 1903г.).

Приложение 2. Рис. 2. Карта современных транс-евразийских транспортных путей. 1 – Транссибирская магистраль, 2 – Байкало-Амурская Магистраль, 3 – Китайская Военная Железная Дорога, 4 – планируемый TRACECA, 5 – морской путь из Дальнего



Кроме того, на этой карте можно проследить пути проектов, которые охватывают как постсоветское пространство, так и территории стран за ее пределами, но исторически также имеющих отношение к ВШП. Это объясняется выгодным геополитическим расположением государств, располагавшихся на путях ВШП, в особенности, стран Центральной Азии, к которым помимо «пятерки»: Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, исследователи относят Афганистан и Пакистан в географическом плане.

Проекты США. На сегодняшний день, помимо традиционных уже участников в рассматриваемом регионе появляется качественно новый игрок, который проявил себя как на европейских рынках, так и в странах АТР как мощный экономический и геополитический стратег – это США. Так, В июле 2011 года в Индии на Втором Стратегическом диалоге США-Индия Госсекретарь США Хилари Клинтон озвучила американскую Стратегию Нового Шелкового пути (НСШП).

Проект предполагал развитие сотрудничества со странами Центральной и Южной Азии в сфере политики, безопасности, энергетики, транспорта и т.д., при этом центральная роль отводится Афганистану, с тем чтобы создать новое геополитическое объединение стран с рыночной экономикой и светским политическим режимом, ориентирующихся во внутренней и внешней политике на приоритеты США [1]. Успешная реализация Стратегии НШП должна была способствовать социально-экономическому развитию стран Центральной Азии и Афганистана и призвана обеспечить политическую стабильность и развитие Афганистана после 2014 года, посредством интеграции страны в региональную экономику. В практическом же плане, Стратегия предполагает формирование разветвленной сети региональных транспортно-экономических связей, включающих мероприятия по либерализации торговли, снижение таможенных барьеров, строительство инфраструктурных объектов, соединяющих Центральную Азию, Афганистан и Южную Азию. Также НШП включает в себя создание транспортного коридора Центральная Азия – Афганистан – Южная Азия, запуск газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), энергетические поставки Центральная Азия – Южная Азия (CASA-1000) и другое. И эти трассы отдаленно напоминают южную ветку ВШП, которую мы видели на карте, но уже без Китая. И надо понимать, что данные пути направлены на сопряжение экономического и геополитического развития центрально-азиатского региона с партнерами США в южно-азиатском регионе (Пакистан, Индия) и дальнейшим использованием морских путей.

Конечно же, возникает вопрос относительно того, насколько с геополитической и геоэкономической точки зрения США будет сложно достичь желаемого результата? Однако

в продвижении регионального экономического сотрудничества СНГП это все же может дать определенный эффект. По мнению, директора Центра исследований России и Центральной Азии при Фуньданском университете, Чжао Хуашэн, Стратегия является правильным решением афганской проблемы, но она будет работать только в сочетании с другими мерами, что невозможно сделать в короткий срок[2].

Вместе с тем, очевидно, что реализация проекта СНГП является достаточно сложным и длительным процессом, для которого необходим многосторонний и многоформатный подход. Ввиду этого делать выводы о его успешности или недостатках пока не представляется возможным. К тому же существует немало трудностей в реализации проекта: нестабильность Афганистана, угроза терроризма, низкий уровень региональной торговли и т.д.

Проекты КНР. С точки зрения интересов Китая Стратегия Нового Шелкового Пути представляет собой проект, который рассматривается как способ геополитической и геоэкономической конкуренции с КНР. Но с другой стороны, открытые региональные связи в Центральной Азии могут иметь положительное значение для КНР, которая является значимым экономическим партнером для региона. В свою очередь, если сравнивать предложенный Китаем вариант возрождения экономических связей по маршрутам Великого Шелкового Пути, можно прийти к выводу, что проекты охватывают различное количество стран и преследуют разные цели.

Американский проект движим чрезмерно ангажированным соображениями геополитики и целями снижения зависимости от России и Китая, нежели экономического возрождения Афганистана и региона в целом. Китайский же вариант создания Экономического Пояса Великого Шелкового Пути (ЭПВШП) отдает приоритет не идеологии или геополитике, а именно экономическому процветанию региона, по крайней мере на данном этапе экономического роста и развития своих западных провинций. Вместе с этим, китайский вариант ВШП является всесторонним и распространяется на восток, запад, север и юг и подразумевает создание евразийской экономической зоны, которая будет включать Китай, Центральную Азию, РФ и Европу. На наш взгляд, в этом кроется залог выигранности проекта в целом

Для более подробного анализа целесообразно детально разобрать предложенные Китаем инициативы «Экономического пояса Великого Шелкового пути» (Казахстан, 7 сентября 2013) и «Морского Шелкового пути 21 века» (Индонезия, 10 октября 2013). Выдвижение Председателем КНР Си Цзиньпином обозначенных инициатив свидетельствует о процессах серьезного обновления региональной и глобальной политики КНР. В сентябре 2013 года, Си Цзиньпин совершил официальное турне по центрально - азиатским республикам – Казахстан, Туркменистан, Кыргызстан, Узбекистан. Отдельного анализа требует визит китайского лидера в Казахстан 6-7 сентября 2013 года, так как, основные приоритеты китайской политики в ЦА были обозначены именно в Астане.

Выступая в Назарбаев Университете с речью «Развивать дружбу между народами, совместно создавать прекрасное будущее», Си озвучил новую инициативу Поднебесной – создание Экономического пояса Великого Шелкового пути. При этом, Председатель КНР подчеркнул высокий уровень евразийской интеграции, акцентируя внимание на наличие огромного пространства для совместного развития через усиление сотрудничества между ЕАЭС и ШОС, и другими инициативами. Этот тезис в выступлении Си Цзиньпина, очень важен с точки зрения построения новых моделей сотрудничества, в частности, через ЭПВШП.

Для обеспечения движения в данном направлении он обозначил пять конкретных мер:

- Необходимо наладить постоянный обмен мнениями по вопросам стратегии регионального экономического развития;
- Необходимо строительство единой транспортной инфраструктуры от Тихого океана до Балтийского моря. Китай готов участвовать в формировании транспортной сети, охватывающей Восточную, Западную и Южную Азию;

- По мере усиления торговых связей, необходимо постепенно ликвидировать различные барьеры, повышать скорость доставки товаров и создавать соответствующую логистическую систему.
- Необходимо постепенно усиливать валютные потоки между странами региона и Китаем, в частности, рассчитываться в национальной денежной валюте, что позволит «снизить денежные издержки, защитить финансовую сферу от рисков, а также повысить международную конкурентоспособность экономики». Кстати эти шаги неоднократно предлагались и реализуются политикой наших Президентов.
- Важно также укреплять культурные, гуманитарные связи между народами. «Для развития регионального сотрудничества необходимо заложить социальную базу, основанную на чаяниях народов» [3].

Анализ выступлений Председателя КНР и интервью китайских послов в некоторых странах, представляет нам возможность выделить следующие цели КНР в регионе по мере реализации проекта ЭПВШП, которые будут особо важными в ближайшей перспективе:

Во-первых, обмен мнениями по вопросам экономического развития региона и принципиальные позиции китайской стороны, и в первую очередь, это подразумевает активное наблюдение Китаем за процессами создания и функционирования Евразийского Экономического Союза, но не противодействие расширению евразийской интеграции, хотя участие в ней трех из пяти центрально - азиатских стран, к тому же и граничащих с Китаем, не всегда отвечает интересам КНР в регионе. В этом ракурсе можно привести пример партнерских отношений Кыргызстана с КНР и ее позицию по вопросам евразийской интеграции. Кыргызстан вступил в ЕАЭС, несмотря на позицию КНР, имеющей наибольшее экономическое влияние на Кыргызстан. Еще до вступления Киргизии в ЕАЭС, вице-президент Китайского института международных проблем Жуань Цзунцзэ писал, что для Кыргызстана альтернативой вступления в ЕАЭС является именно Экономический Пояс ВШП. Впрочем, он не исключал возможности, что и сама Россия со временем может сделать такой же выбор [5]. Тем временем, несмотря на то что в мае 2014 года в рамках участия в 4-ом Саммите СВМДА в Шанхае, Кыргызстан договорился о расширении Сотрудничества с КНР. Кыргызстан вступает в ЕАЭС, хотя Китай заявил о готовности максимально открыть свои рынки для Кыргызстана в целях увеличения кыргызского экспорта в КНР. То есть, этот пример еще раз свидетельствует о высокой популярности евразийской интеграции в центрально - азиатском регионе на момент вступления в силу.

Во-вторых, следующей важной целью является то обстоятельство, что руководство КНР не сумев в должной степени повысить экономическое сотрудничество в ШОС, в частности путем Создания Зоны Свободной Торговли и введения безвизового режима на пространстве ШОС, предложил странам-участницам новую форму сотрудничества, предполагающую все те инициативы, которые не реализовались в рамках ШОС.

В-третьих, экономическая и транспортная кооперация Центральной Азии и Западного Китая предполагает не только дальнейшую интеграцию этих регионов с внутренними и прибрежными районами КНР, но и внешнюю экспансию Китая на внешние рынки, в первую очередь, в Европу и Средний Восток, в частности, Иран и Ирак.

Тяготение к энергетическим ресурсам ЦА и Среднего Востока является для КНР логичным. Поставки из этих регионов мира позволяют уменьшить зависимость от беспокойного региона Персидского залива. А транспортировка по трубопроводам безопасней поставок по морю. В этих условиях в несколько крат увеличивается необходимость наличия стабильных политических систем государств и условий для обеспечения безопасности всего региона, и в особенности центрально-азиатского.

Примечательно и то, что инициатива была озвучена в Казахстане, который обладает рядом преимуществ по сравнению с другими странами ЦА: граничит с Туркменистаном и Узбекистаном, не имеющих общих границ с КНР; обладает ликвидными природными ресурсами и подходящим рельефом местности для строительства автомобильных, железнодорожных и нефтегазовых магистралей; а также являлся на тот момент участником

Таможенного Союза. Интересно, что последнее обстоятельство неоднократно подчеркивается в комментариях официальных лиц КНР, указывая на то, что Экономический Пояс ВШП никоим образом не помешает интеграционным процессам на евразийском пространстве, а «наоборот - его реализация способна наполнить эти механизмы новым содержанием и придать им дополнительный импульс».

Обращает на себя внимание и то, что во время визита Си Цзиньпина была достигнута договоренность между Национальной Корпорацией «Казакстан Темір Жолы» и правительством китайского города Ляньюньган о строительстве казахстанско-китайского транзитно-логистического центра и Национальной демонстрационной зоны регионального сотрудничества Восточного, Центрального и Западного регионов «Сюйвей». По замыслу правительства города Ляньюньган, новый порт «Сюйвэй» должен стать важным транспортно-логистическим узлом, отправной точкой евразийского транспортного коридора, соединяющей Китай и Европу.

Важно отметить, что в рамках ответного официального визита Первого Президента Нурсултана Назарбаева в КНР 19-21 мая 2014 года был дан старт первой очереди казахстанско-китайского логистического терминала. Таким образом, Трансконтинентальный транспортный коридор, протяженностью более 10 тыс. км начинается в китайском порту Ляньюньган, проходит через города Великого Шелкового пути — Сиань, Ланьчжоу, Урумчи — и на переходе «Достык-Алашанькоу» стыкуется с казахстанской железной дорогой. Конечный пункт евразийского транспортного моста — голландский Роттердам. Как рассчитывает китайская сторона, реализация планов по расширению железнодорожной сети на территории стран Центральной Азии позволит обеспечить подключение к транспортному коридору всех государств региона, а также Ирана и Афганистана. Продвигая экономические проекты в том или ином регионе, Китай акцентирует внимание на уже успешно функционирующие объединения с участием КНР. Так, Посол Китая в Белоруссии Цуй Цимин в интервью о перспективах реализации ЭПВШП, отмечал, что при разработке идея Экономического пояса учтен опыт открытого регионализма в Азии, и ЭПВШП формируется на основе существующего уже сотрудничества[6]. Анализируя вышеизложенные концепции «Шелковых путей», выдвинутые руководством Китая, обращает на себя внимание масштаб проектов, охватывающий морскую и континентальную части Евразии.

Таким образом, на наш взгляд в Центральной Азии Китай преследует две цели: Стимулирование экономического подъема и Развития западных провинций Китая, через интеграцию на внешние рынки и обеспечение надежными нефтегазовыми потоками, соединив Средний Восток с Каспийским морем и создав тем самым противовес Ближнему Востоку, где доминируют арабские и западные державы. Представляется также, что последние проекты Китая ЭПВШП являются частью стратегии создания китайской сверхдержавы. В подтверждение этого тезиса, говорит тот факт, что в сухопутном варианте ВШП предлагается реализовать не только транспортно-логистические и торгово-экономические проекты, но и валютные программы по замене доллара юанем. Возможно, в зоне Экономического Пояса ВШП Китай грезит о будущей стартовой площадке по реформированию мировой долларовой архитектуры и нашим странам Центральной Азии и России в этой партии отводится не последняя роль.

Список использованных источников

1. «Новый Шелковый путь» (США), (Один пояс – один путь). 19-04-2017. http://russian.china.org.cn/http://russian.china.org.cn/china/China_Key_Words/2017-04/19/content_40650481.htm
2. Американский Новый шелковый путь: стратегия малых решений, 30.07.2013 // 12news.uz
3. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете от 07.09.2013 // Жэньмин Жибао онлайн-газета – russian.people.com.cn/95197/8392674.html
5. Терентьев С. «Шелковый путь...мимо России» // Институт ЕврАзЭС – inst.eurasec.com/aktual_tem/4015/

6. Интервью Посла КНР в Республике Беларусь Цуй Цимина // Белорусское Телеграфное Агентство, 04.04.2014 – www.belta.by/ru/person/interview/Tsuj-Tsimin_i_514671.html