

■ Весткі з Кітая

ПОЯС ДАБРАБЫТУ

Як развіваецца найбуйнейшы транснацыянальны праект сучаснасці?

Канцэпцыю новага Шаўковага шляху старшыня КНР Сі Цзіньпін агучыў у верасні 2013-га. Беспрэцэдэнтны па маштабах праект, які ўключае дзясяткі тысяч кіламетраў сухапутнага і марскога маршрутаў, злучае Азію, Еўропу і Афрыку.

У далейшым, паводле меркавання экспертаў, ён пашырыцца і на іншыя кантыненты свету.

Прынамсі, аб гэтым яскрава сведчыць склад удзельнікаў сёлетняга прадстаўнічага Форуму супрацоўніцтва СМІ «Адзін пояс, адзін шлях», які прайшоў у Пекіне.

Як вядома, у кітайскую сталіцу сабралася рэкордная колькасць удзельнікаў — супрацоўнікі 212 сродкаў масавай інфармацыі з больш чым сотні краін свету. Такім чынам, былі прадстаўлены абсалютна ўсе населеныя кантыненты свету.

Чым жа так прывабны «Адзін пояс, адзін шлях»?

Трансфер інавацый

Спачатку пра кропку адліку. Як вядома, Вялікі шаўковы шлях — гэта караванная дарога, што звязвала Усходнюю Азію з Міжземнамор'ем у старажытнасці і ў Сярэднявеччы. Гандлёвы маршрут вёў з Сіаня, тагачаснай сталіцы Паднябеснай, праз Ланьчжоу ў Дуньхуан, дзе раздвойваўся: паўночная дарога праходзіла праз Турфан, далей перасякала Памір і ішла ў Фергану і казахскія стэпы, паўднёвая — у Парфен, Індыю і на Блізкі Усход аж да Міжземнага мора. Караваны праз тэрыторыю цяперашніх Узбекістана, Казахстана, Ірана, Ірака, Сірыі і Лівана ішлі да межаў Рымскай імперыі.

Пачатак Шаўковага шляху адносяць да II стагоддзя да н.э., калі кітайскі пасол Чжан Цянь наведваў краіны Цэнтральнай Азіі з дыпламатычнай місіяй. Дагэтуль шлях з Еўропы ў Азію абрываўся каля межаў Кітая, бо горныя сістэмы Цянь-Шань, Куньлунь, Каракарум, Гіндукуш, Гімалаі — адгароджвалі найстаражытнейшую кітайскую цывілізацыю ад астатняга свету.

Такім чынам сустрэліся старажытныя цывілізацыі Сярэдняй Азіі і Кітая, а пазней міжземнаморскіх краін і Індыі. Сышліся ў адзінае цэлае дзве вялікія дарогі. Адна ішла з Захаду, з краін Міжземнамор'я ў Сярэднюю Азію, выведаная грэкамі падчас паходаў Аляксандра Македонскага. Другая вяла з Усходу, з Ханьскай імперыі ў Цэнтральную Азію і стала вядома дзякуючы Чжан Цяню, які прайшоў гэтую вобласць з поўначы на поўдзень праз Давань, Кангуй, Согд, Бактрыю.

Тавары па Вялікім шаўковым шляху ішлі галоўным чынам з усходу на захад. І, як гэта вынікае з назвы, галоўным таварам у гэтым спісе

быў шоўк. Дзякуючы сваёй лёгкасці, кампактнасці, значнаму попыту і вялікаму кошту ён з'яўляўся ідэальным прадметам гандлю для перавозкі на далёкія адлегласці. Яшчэ ў Сярэдняй вякі венецыянскі купец Марка Пола назваў гэтыя караванныя шляхі шаўковымі. А ў навуковы абарот тэрмін «Вялікі шаўковы шлях» у 1877 годзе ўвёў нямецкі даследчык Фердынанд Рыхтгофен у сваёй фундаментальнай працы «Кітай».

Гісторыкі маюць рацыю, калі сцвярджаюць, што Вялікі шаўковы шлях адыграў значную ролю ў развіцці эканамічных і культурных стасункаў паміж народамі шэрагу краін Еўразіі. Ён, напрыклад, служыў эфектыўным трансферам распаўсюджвання тэхналогій і інавацый, у тым ліку ў мастацтве (танцы, музыка, выяўленчае мастацтва, архітэктура), рэлігіі (хрысціянства, будызм, іслам, маніхейства), тэхналогіі (сама вытворчасць

У пошуках калідора

Так працягвалася да XV стагоддзя. Сухапутны транзіт практычна спыніўся з-за шматлікіх войнаў, а потым Асманская імперыя, якая ўзяла пад свой кантроль значную частку Міжземнамор'я, манапалізавала гандаль з Усходам. Еўрапейскія купцы праклалі новую марскую дарогу, і старажытныя караванныя сцежкі прыйшлі ў заняпад.



У канцы XX стагоддзя, калі Кітай перажываў эканамічны ўздым, у Пекіне задумаліся аб рэанімацыі Вялікага шаўковага шляху. У 1990 годзе пачалася пракладка Транскайтайскай магістралі ад порта Ляньюньган на ўзбярэжжы Жоўтага мора да Хоргаса на мяжы з Казахста-



тыдні, то цяпер для гэтага хапае двух сутак.

У пачатку 1990-х з'явіўся праект транспартнага калідора, які атрымаў назву ТРАСЕКА (Transport Corridor

сусветнай эканомікі і палітыкі Кітайскай акадэміі навук Сюе Лі, на аснове працягу і развіцця духу старажытнага Шаўковага шляху «Адзін пояс, адзін шлях» імкнецца да выпрацоўкі новых механізмаў рэгіянальнага партнёрства, стымулявання эканамічнага росквіту краін-удзельніц, умацавання культурных абменаў і сувязяў ва ўсіх галінах паміж рознымі цывілізацыямі, а таксама садзейнічання міру і ўстойліваму развіццю.

Па афіцыйных звестках КНР, ініцыятыва ахоплівае большую частку Еўразіі, злучаючы краіны, якія развіваюцца, у тым ліку новыя эканомікі, і развітыя краіны. На тэрыторыі мегапраекта сканцэнтраваны багатыя запасы рэсурсаў, пражывае 63% насельніцтва планеты, а мяркуючы эканамічны маштаб ацэньваецца ў астранамічную суму — больш чым 20 трыльёнаў долараў. Зараз актыўна ідзе стварэнне двух маршрутаў: сухапутнага, у рамках якога плануецца пракласці тры транспартныя калідоры (паўночны — праз Казахстан, Расію і Беларусь, цэнтральны — праз Цэнтральную Азію і Блізкі Усход, а таксама паўднёвы — праз Паўднёва-Усходнюю і Паўднёвую Азію), і марскога — праз Паўднёва-Кітайскае мора, Індыйскі акіян, Чырвонае і Міжземнае моры.

Кітай плануе інвеставаць у краіны, якія далучацца да глабальнага праекта, 4 трыльёны долараў, заявіў член Пастаяннага Камітэта Палітбюро і сакратарыята ЦК КПК Лю Юньшань. Паводле яго слоў, інвестыцыі будуць накіраваны на стварэнне транспартных калідораў, лагістычных цэнтраў, інфраструктурных аб'ектаў і культурных праектаў. Лю Юньшань таксама адзначаў, што на працягу трох гадоў з моманту ініцыятывы па стварэнні «Эканамічнага пояса Шаўковага шляху» і «Марскога Шаўковага шляху XXI стагоддзя» канцэпцыя «Адзін пояс, адзін шлях» атрымала шырокае ўхваленне многіх краін. Інвестыцыі Кітая перавайсілі 1,4 млрд долараў, створана 60 тысяч новых працоўных месцаў і ўжо падпісаны пагадненні аб супрацоўніцтве з больш чым 30 краінамі. Для рэалізацыі гэтага праекта КНР стварыла асобны інвестыцыйны банк. «Будаўніцтва «Пояса і шляху» адпавядае тэндэнцыям эканамічнай глабалізацыі і з'яўляецца шляхам, які вядзе да адкрытасці і талерантнасці, усеагульнага міру, развіцця і культурных абменаў», — лічыць Лю Юньшань.

На фоне павольнага аднаўлення сусветнай эканомікі ад наступстваў глабальнага фінансавана-эканамічнага крызісу сусветнай супольнасці варты знайсці новую мадэль узаемадзеяння і стварыць новыя механізмы эканамічнага развіцця. Як адзначаў Сі Цзіньпін, «Адзін пояс, адзін шлях» — «не сола Кітая, а сапраўдны хор усіх краін уздоўж маршрутаў праекта». Прыемна, што наша дзяржава адыграе заўважную ролю ў развіцці глабальнай ініцыятывы. Гаворка ідзе не толькі пра стварэнне Кітайска-беларускага індустрыяльнага парку, а і пра транзітныя магчымасці ўвогуле. Як заўважыў у гутарцы з карэспандэнтам «Звязды» прафесар Сюе Лі, Кітай разглядае Беларусь як найважнейшы транспартны вузел, хаб (сухапутны порт) на шляху з Азіі ў Еўропу. Так што для нас удзел у рэалізацыі ініцыятывы «Адзін пояс, адзін шлях» насамрэч будзе мець значны плён. І, спадзяюся, стане тым самым «поясам дабрабыту».

Мікалай ЛІТВИНАЎ.
litvinov@vziasda.by



шоўку, а таксама пораху, паперы). Пры гэтым амаль усе тэхналогіі (за выключэннем, мабыць, калясніцы ў найстаражытныя часы) распаўсюджваліся менавіта з Кітая на Захад, а не ў процілеглым напрамку.

нам. Будаўніцтва працягвалася 14 гадоў і абышлося ў 16,5 мільярда долараў. Аднак эфект перасягнуў усе чаканні: калі раней для таго, каб перасекчы Кітай з усходу на захад, патрабавалася больш як два

Europe-Caucasus-Asia). Новы шлях у Еўропу павінен быў прайсці праз Сярэднюю Азію, Іран, Грузію, Турцыю, Румынію і Украіну. У 1993 годзе ў Бруселі ўрачыста падпісалі дэкларацыю. ТРАСЕКА быў аб'яўлены «Вялікім шаўковым шляхам XXI стагоддзя», разам з транспартнымі магістралямі, планавалася пабудавать таксама нафта- і газатравады.

У ТРАСЕКА сур'ёзна ўклаўся Еўрасаюз, аднак паступова энтузіязм еўрапейцаў пайшоў на спад. Праект аказаўся дарагім і нявыгадным: каб перавезці груз з Кітая ў Еўропу, патрабавалася перасекчы мінімум пяць межаў, прайшоўшы на кожнай мытнае афармленне. Праект існуе да гэтага часу, але хутчэй па інерцыі. Як сцвярджаюць эксперты, у яго цяпер ёсць сур'ёзны канкурэнт — распрацаваны ў 2000-х транзітны шлях Казахстан — Расія — Беларусь.

Тым часам Кітай упарта і паслядоўна развіваў інфраструктуру ў самым заходнім сваім раёне — Сіньцзяне, паступова ператварыўшы яго ў буйны індустрыяльна-прамысловы рэгіён, які вырабляе тавары лёгкай і цяжкай прамысловасці, а таксама электроніку, і арыентаваны ў асноўным на краіны Сярэдняй Азіі. Для Пекіна развіццё Сіньцзян-Уйгурскага аўтаномнага раёна (СУАР) мае вялікае значэнне.

Хуткасныя аўтамабільныя дарогі адсюль будаваліся да межаў з Таджыкістанам, Казахстанам і Кыргызстанам. Былі заключаны пагадненні аб будаўніцтве аўтадарог і чыгуначных шляхоў у гэтых краінах за кошт кітайскіх інвестыцый. Кітайская кампанія атрымала права на будаўніцтва высакахуткаснай магістралі Масква—Казань з умовай, што яна стане часткай дарогі Пекін—Мінск. Кітаем быў заключаны шэраг кантрактаў з уладамі Цэнтральнай Азіі на суму больш як \$ 60 млрд.

Маштаб — \$20 трыльёнаў

Як бачым, для рэалізацыі глабальнай ініцыятывы «Адзін пояс, адзін шлях» былі створаны ўсе перадумовы. У яе межах былі аб'яднаны праекты «Эканамічнага пояса шаўковага шляху» і «Марскога шаўковага шляху XXI стагоддзя». Сутнасць гэтай кітайскай ініцыятывы заключаецца ў пошуку, фарміраванні і прасоўванні новай мадэлі міжнароднага супрацоўніцтва і развіцця з дапамогай умацавання дзеючых рэгіянальных двухбаковых і шматбаковых механізмаў і структур узаемадзеянняў з удзелам Паднябеснай. Як заўважыў прафесар інстытута

