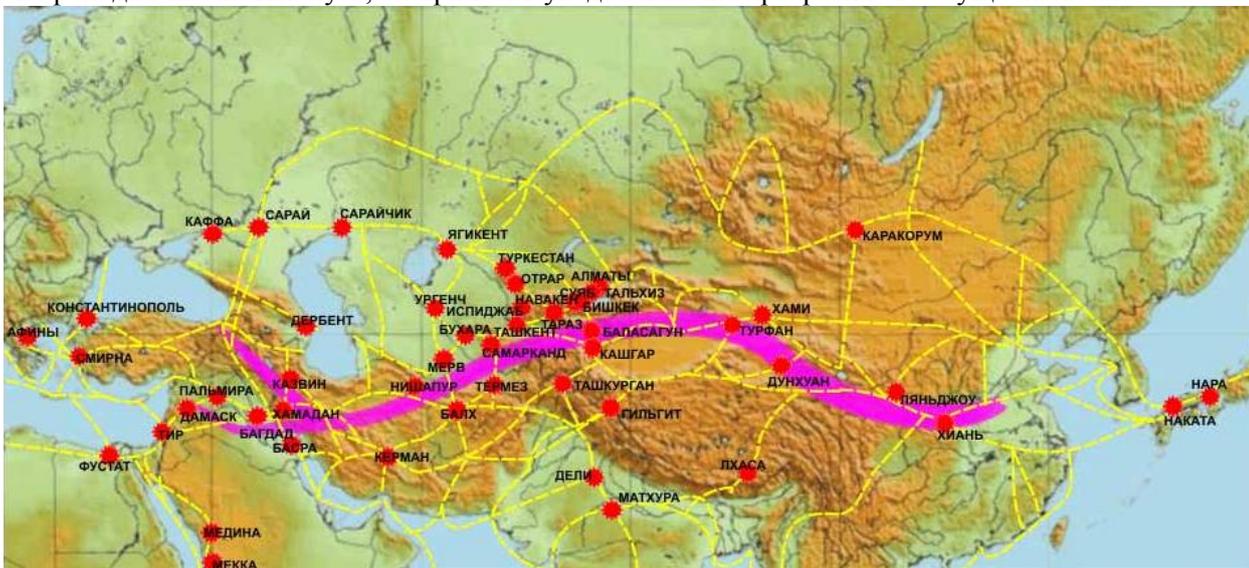


ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ТЮРКОЯЗЫЧНЫХ ГОСУДАРСТВ В КОНТЕКСТЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ МАРШРУТОВ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Великий Шелковый путь – караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и средние века. В первую очередь путь использовался для вывоза шелка из Китая через территорию Центральной Азии с различными ответвлениями от основного маршрута в регион Средиземноморья, в связи с чем и возникло его наименование. Путь был проложен во 2 в до н.э. когда китайский дипломат и разведчик Чжан Цзян впервые открыл для Китая Центральную Азию. Все это послужило для соединения в один путь двух дорог, одной, шедшей с Запада из стран Средиземноморья в Центральную Азию, другой – с Востока из Ханьской империи в Центральную Азию. Однако было бы ошибкой утверждать, что тот древний трансконтинентальный путь использовался только для вывоза шелка. По нему проходили всевозможные восточные и западные товары, а также проникали духовные ценности и религиозные идеи. В эпоху средневековья под влиянием ряда факторов, самыми значительными из которых были войны и военные конфликты на территории стран и государств, по территории которой проходил Шелковый путь, он пришел в упадок и позже прекратил свое существование.



Начавшееся в 90-х гг 20 века сближение независимых тюркоязычных государств: Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Турции было обусловлено во многом стремлением бывших постсоветских республик укрепить свои позиции в качестве молодых независимых государств. Геополитические связи тюркоязычных государств основываются на общих культурно-исторических и языковых корнях, поэтому неудивительно, что культурно-идеологическая составляющая традиционно играет цементирующую роль в тюркской интеграции. В результате усилий тюркоязычных государств по сближению была создана Ассамблея тюркоязычных государств, которая стала одной из главных площадок для обсуждения различных творческих идей касательно тюркской интеграции. Однако, несмотря на культурно-историческую единство и политическую близость, экономические связи между тюркоязычными странами оставались слабыми, что не способствовало сильному геополитическому единству тюркских стран.

В настоящее время, в связи объективными изменениями геополитической структуры мирового ландшафта, геополитическая роль тюркоязычных государств претерпевает значительные изменения. Разрушение биполярной геополитической структуры мира после распада СССР, экономический подъем стран Азиатско-Тихоокеанского региона, стремительное возрастание экономической и военно-политической мощи Китая обуславливают изменение геополитической структуры мира. Если к началу 90-х гг 20 века территория тюркоязычных государств Центральной Азии играла роль своего рода «мягкого подбрюшья» России, отделяя ее и остальную Европу от нестабильного Среднего Востока, а Турция играла подобную роль для Европы, отделяя ее от

«взрывоопасного» Ближнего Востока, то спустя 20 лет геополитическая роль тюркоязычного региона несколько меняется. Стремительный экономический и геополитический подъем Китая, а так же всесторонняя интеграция стран Западной и Восточной Европы в единый геополитический субъект – ЕС, обуславливают ныне буферную роль тюркоязычных государств в качестве *транзитного региона* между Европейским союзом и Китаем.

Все это подкрепляется объективными экономическими процессами. ЕС и Китай в настоящее время являются одними из крупнейших экономик мира по объемам ВВП. К тому же в структуре внешней торговли Китая по странам, наибольшая доля приходится на ЕС, т.е. ЕС – является для КНР главным торговым партнером (более 16%). Практически аналогичная ситуация и в структуре внешней торговли ЕС, Китай является вторым по объему товарооборота партнером ЕС (около 15%), т.е. на долю Китая приходится значительная доля товарооборота. И в настоящее время все эти значительные по объемам потоки мировой торговли (около 90%) осуществляются морскими путями.

В условиях диверсификации транспортных путей между крупнейшими регионами Восточной Азии и Европой, в настоящее время реализовываются крупные транспортные проекты, призванные увеличить объемы торговли между крупнейшими экономическими регионами (ТРАСЕКА, «Западная Европа – Западный Китай», трубопроводы из Центральной Азии в Китай, трубопроводы из Центральной Азии в Европу). Учитывая, что в настоящее время около 90% грузопотока между Европой и Китаем приходится на морские пути, а на наземные маршруты – менее 10%, то объем рынка наземных транзитных грузоперевозок через Центральную Азию, Закавказье и Турцию может оказаться очень значительным.

Таким образом, геополитические связи тюркоязычных государств, основывающиеся на этнических и культурно-исторических связях, способны *в перспективе* наполниться реальным экономическим содержанием. Активно развиваемые и реализуемые транспортные коридоры, перемещающие экономические потоки из Китая в Европу и обратно, в будущем могут способствовать усилению геополитических связей тюркоязычных государств, что в свою очередь будет способствовать усилению их геополитической роли на Евразийском континенте.

