جۇڭگو يىپەك يولىنى نېمشقا قايتىدىن گۈللەندۈردۇ

ئاندرېۋ بروۋنى

ۋول كوچىسى گېزىتى مەخسۇس ماقالىسى: ۋۇيى جۇڭگونىڭ كىچىك تاۋار مەركىزى، شاڭخەيگە نەچچە سائەتتە بارغىلى بولىدۇ، بۇ جايدىكى توپ بازارلار ھەرخىل ئەرزان باھالىق كىچىك تاۋارلارنى ئوكيان ئارقىلىق توشۇپ دۇنيانىڭ ھەرقايسى جايلىرىدا ساتىدۇ ھەم بۇ ئارقىلىق گۈللەنگەن.

ئەرەب ۋە ئافرىقا سودىگەرلىرى ھەمدە ياۋروپادىن كەلگەن سودىگەرلەر بازاردا سۇلياۋ گۈل، چاچ قىسقۇچ ۋە بىلەيزۈك، يالتىراق توقماق ۋە قول چىراقلارنى تاللاپ سېتىۋالىدۇ، بۇ تاۋارلار يۈك ماشىنىسى بىلەن يېقىن ئەتراپتىكى پورتقا توشۇپ كېلىنىدۇ، ئاندىن يەنە توپ قاچىلاش ساندۇقىغا قاچىلىنىپ يۈك پاراخوتىغا بېسىلىدۇ.

ئەمما 2014-يىلى 11-ئايدا، يىۋۇدىكى قىسمەن تاۋارلار باشقا بىر يۆلىنىشكە قاراپ يولغا چىقتى: بىر يۈك پويىزى ھەيۋەت بىلەن يىۋۇدىن يولغا چىقىپ مادرىدقا يۈرۈپ كەتتى. دۇنيادىكى ئەڭ ئۇزۇن تۆمۈر يول لىنىيەسى شۇنىڭ بىلەن ئىشقا كىرىشتى، بۇ تۆمۈر يول لىنىيەسى قەدىمقى دەۋردە ئوتتۇرا

ئاسىيانى كېسىپ ئۆتكەن يېپەك يولىنى بويلىغان بولۇپ، ئۇزۇنلۇقى 13 مىڭ كىلومېتىر كېلىدۇ. بۇ تۆمۈر يول لىنىيەسى تارىختىكى ئەڭ يۇكسەك ئىرادىلىك ترانسپورت ۋە ئاساسىي ئەسلىھە قۇرۇلۇشى تۈرىنىڭ بىرى، جۇڭگو ھازىر دۆلەت رەئىسى شى جىنپىڭنىڭ رەھبەرلىكىدە يېڭى جۇڭگو ئارزۇسىنى ئىزدىمەكتە.

شى جىنپىڭنىڭ بۇنداق قىلىشىغا تۆرتكە بولغىنى خەتەر تۇيغۇسىدۇر. جەنۇبىي جۇڭگو دېڭىزىدا خادا تاش تالىشىش ھەمدە سۈنئىي ئارال ياساش ئارقىلىق، جۇڭگو ئېھتىمال قورال ئويىنتىپ پوپوزا قىلىدىغان ئۆزىگە ئىشەنگەن ئوبرازىنى بارلىققا كەلتۈرۈشى مۇمكىن، ئەمما رېئاللىق تامامەن ئوخشىمايدۇ. جۇڭگو شۇنىڭ ئۈچۈن غەربكە يۈرۈش قىلىدۇكى، جۇڭگو تىنچ ئوكيانىنى خەۋپ-خەتەرگە تولغان دەپ قارايدۇ.

جۇڭگو ئامېرىكىنىڭ ھەربىي ئىتتىپاقداشلىرى تەشكىل قىلغان زەنجىرنىڭ ئىسكەنجىسىگە ئۇچرىغاندەك ھېس قىلىدۇ، بۇ ھەربىي زەنجىر جەنۇبىي كورىيە ۋە ياپونىيەدىن باشلىنىپ، فىلىپپىندىن ئۆتۈپ، ئاۋستىرالىيەگىچە سوزۇلۇپ بارىدۇ. گەرچە جۇڭگو ھەربىي كۈچىنى تېز سۈرئەتتە زورايتىۋاتقان بولسىمۇ، ئەمما دېڭىز-ئوكيان يەنىلا ئامېرىكا دېڭىز ئارمىيىسىنىڭ كونتروللۇقىدا تۇرماقتا. مۇبادا توقۇنۇش يۈز بەرسە، ئامېرىكىنىڭ فلوت ۋە سۇ ئاستى پاراخوتلىرى

دېڭىزدا قاماق يۈرگۈزۈش ئارقىلىق جۇڭگونى ئىقتىسادىنى ۋەيران قىلالايدۇ.

بۇنىڭ بىلەن بىرگە، بېيجىڭمۇ رايونلۇق سودا يېڭى تەرتىپىنىڭ خەتىرىنى بايقىدى. ئامېرىكا پرېزىدېنتى ئوباما بارلىق كۈچى بىلەن پان-تىنچ ئوكيان ئىستراتېگىيەلىك شېرىكلىك مۇناسىۋەت كېلىشىمى (TPP)نى بارلىق كۈچى بىلەن تۈزۈپ چىقىشقا باشلىدى.بۇ بىر غايەت زور ئەركىن سودا كېلىشىمى، 12 دۆلەتكە تورلىشىدۇ، يەر شارىGDPسىنىڭ 40% نى ئىگىلەيدۇ، ئەمما جۇڭگونى ئۆز ئىچىگە ئالمايدۇ. TPP بولسا ئوبامانىڭ ئاسىياغا قايتىش ئىستراتېگىيەسىنىڭ ئىقتىسادىي تۈۋرۈكى. بېيجىڭ بۇ ئىستراتېگىيەنى جۇڭگونىڭ پەيدىنپەي قۇدرەتلىك يەر شارى خىرىس قىلغۇچى بولۇشىنى توسايدىغان سوغۇق ئۇرۇشچە سۈيقەست دەپ قارايدۇ.

شۇڭا، شى جىنپىڭ نەزىرىنى ياۋروئاسىيا قۇرۇقلۇقىغا قاراتتى. ئۇنىڭ نىشانى چىرمىشىپ كەتكەن بوغۇشلارنى بۆسۈپ ئۆتۈشتۇر.

بۇ ئىشەنگۈسىز پىلان ئوتتۇرا ئاسىيادىن ياۋروپاغا بارىدىغان ئارقا دەرۋازىنى قايتىدىن ئاچماقچى، جۇڭگو بۇنى «يىپەك يولى ئىقتىسادىي بەلبېغى» دەپ ئاتىدى. مەزكۇر پىلان تاغ-داۋانلارنى ئاشىدىغان، مۈشكۈل توسالغۇلارنى بويسۇندۇرىدىغان ئېپوس كەبى جەڭگە تەييارلىق قىلىشتۇر. جۇڭگونىڭ يىۋۇ شەھىرىدىن

ئىسپانىيەنىڭ مادرىد شەھىرىنى تۇتاشتۇرىدىغان تۆمۈر يول قازاقىستان، رۇسىيە، بېلورۇسىيە، پولشا، گېرمانىيە ۋە فرانسىيەلەردىن ئۆتىدۇ. بۇ تۆمۈر يولنىڭ باشلىنىش نۇقتىسى سۇبتروپىك كىلىمات بولۇپ، مۇساپىسى ئېگىزلىك قۇملۇقى ۋە سىبىرىيە ئوتلىقىدىن ئۆتىدۇ، بۇ ئىككى جاينىڭ تېمپېراتۇرىسى قىش پەسلىدە نۆلدىن تۆۋەن 40 سېلسىيە گرادۇسقا چۈشىدۇ.

ئەشيا ئوبوروتى ئەھۋالى ئىنتايىن مۇرەككەپ. تۆمۈر يول رېلىسى ھەر قايسى ئوخشاش بولمىغانلىقتىن، مال قاچىلايدىغان توپ قاچىلاش ساندۇقلىرى قازاقىستان، پولشا ۋە ئىسپانىيەلەرگە كىرگەندە كىران بىلەن يېڭى پويىزغا ئالماشتۇرۇش كېرەك.

ئەمەلىيەتتە، نۆۋەتتە جۇڭگو چوڭچىڭ شەھىرى بىلەن گېرمانىيە دىيۇسبۇرگ شەھىرى ھەمدە جۇڭگونىڭ جېڭجۇ شەھىرى بىلەن گېرمانىيە ھامبۇرگ شەھىرى ئارىسىدا تۆمۈر يول ترانسپورت مۇلازىمىتى بار. ئەمما پويىز يۈك پاراخوتىنىڭ ئورنىنى مەڭگۈ ئالالمايدۇ: پويىز ئەڭ كۆپ بولغاندا نەچچە يۈز توپ قاچىلاش ساندۇقىنى توشۇيالايدۇ، ئەڭ چوڭ توپ قاچىلاش ساندۇقى توشۇش پاراخوتى 18 مىڭ توپ قاچىلاش ساندۇقى توشۇيالايدۇ. گەرچە پويىزنىڭ سۈرئىتى تېخىمۇ تېز بولسىمۇ، ئەمما دېڭىز ترانسپورتى كۆپ ئەرزان. تەننەرخ ۋە سۈرئەتنى تەڭپۇڭلاشتۇرغاندىن كېيىن، پويىز بىلەن

توشىلىدىغىنى ئاساسلىقى جۇڭگودىن ياۋروپاغا ئېكسپورت قىلىدىغان نىسبەتەن يۇقىرى قوشۇلما قىممەتتىكى مەھسۇلات (مەسىلەن خاتىرە كومپيۇتېر) ھەمدە جۇڭگو ياۋروپادىن ئىمپورت قىلىدىغان مەھسۇلات (مەسىلەن ئاپتوموبىل پارچە زاپچاسلىرى) ئىكەنلىكىنى بايقاش تەس ئەمەس.

كۆپلىگەن ئادەتتىن تاشقىرى ئۇزۇن تۆمۈر يول لىنىيەسىنى قوشۇش پىلانى تۈزۈلمەكتە. بەزىلىرىنىڭ ئىمكانىيىتى باردەك قىلىدۇ، مەسىلەن بېيجىڭ بىلەن موسكۋا ئارىسىدا يۇقىرى سۈرئەتلىك تۆمۈر يول ياساش قاتارلىقلار. يەنە بىر قىسىملىرى ساپ خام خىيالدۇر، مەسىلە شىمالىي قۇتۇپتا يەر ئاستىدىن تونىل قېزىپ، كانادادىن كېسىپ ئۆتۈپ بىۋاستە نيۇيوركقا بېرىش قاتارلىقلار.

بۇلارنىڭ ھەممىسى پەقەتلا شى جىنپىڭنىڭ ئۇلۇغۋار تەسەۋۋۇرلىرىنىڭ بىر قىسمى: تۆمۈر يول ياساشنىڭ مەقسىتى بۇ پولات-تۆمۈر رىشتىسى ئارقىلىق جۇڭگو ئىقتىسادى بىلەن قوشنا دۆلەتلەرنى باغلاشتۇر.

بۇ ھەم شى جىنپىڭنىڭ يىپەك يولى فوندى قۇرۇشىنىڭ مۇددىئاسى. يىپەك يولى فوندىغا دەسلەپتە 40 مىليارد يۈەن مەبلەغ سېلىنغان بولۇپ، ھازىرقى تۆمۈر يول سىستېمىسىنى ياخشىلاش، يېڭى تارماق لىنىيە قۇرۇش، تۆمۈر يول ئۆتكەن دۆلەتلەردە ئېنېرگىيە تۇرۇبا يولى ئورنىتىش ھەمدە سانائەت بازىسى ئەسلىھەسى قۇرۇشنى مەقسەت قىلغان.

بۇ ئۇلۇغۋار پىلانلار نۆۋەتتە جۇڭگونىڭ نۇقتىلىق

تەرەققىيات تۈرلىرى بولۇپ قالدى، بەلگىلىك دەرىجىدە جۇڭگونىڭ ئەۋزەللىكىنى جارى قىلدۇردى. غەربىي تىنچ ئوكيان رايونى بىلەن ئوخشىمايدىغىنى، ئېھتىمال بۇنىڭدىن كېيىنكى نۇرغۇن يىللاردا ئامېرىكا بۇ رايوندىكى باشلامچى كۈچ بولۇشى مۇمكىن، لېكىن ئوتتۇرا ئاسىيا رايونىدا ھېچقانداق باشلامچى كۈچ شەكىللەنمىدى.

1991-يىلى سوۋېت ئىتتىپاقى پارچىلانغاندىن بۇيان، ئوتتۇرا ئاسىيا رايونى ھوقۇق ۋاكۇئۇمى ھالىتىگە چۈشۈپ قالدى. قازاقىستان، ئۆزبېكىستان، قىرغىزىستان، تاجىكىستان ۋە تۈركمەنىستانلارنىڭ ھۆكۈمران سەرخىللىرى سىياسىيدا يەنىلا موسكۋاغا مايىل، لېكىن ئىقتىسادنى تەرەققىي قىلدۇرۇشتا جۇڭگو بىلەن قول تۇتۇشتى. ئومۇملاشتۇرۇپ ئېيتقاندا، بۇ دۆلەتلەر جۇڭگونىڭ تەرەققىي قىلىۋاتقان دۆلەتلەردە سودا قىلىش شەكلىنى قوبۇل قىلىشنى خالايدۇ: دۆلەت باش بولۇپ ئېنېرگىيە، كانچىلىق ۋە ئېغىر سانائەتكە چوڭ تىپتا مەبلەغ سالىدۇ، بىراق مۇھىت ئېغىر تەسىرگە ئۇچرايدۇ.

بۇنىڭ بىلەن روشەن سېلىشتۇرما بولغىنى، TTP بولسا مۇلازىمەت سودىسىغا ئەھمىيەت بېرىدۇ، لېكىن خىزمەتچى ئىشلىتىش ۋە مۇھىت ئاسراش جەھەتتە نىسبەتەن يۇقىرى ئۆلچەم بېكىتتى.

جۇڭگو بىلەن دۇنيانىڭ مۇناسىۋىتىنى قايتا قۇرۇش ئىرادىسىگە كەلگەن دۆلەت رەئىسىگە نىسبەتەن ئېيتقاندا، تۆگە، ئات-ئۇلاغ دەۋرىدىكى سودا يولىنى

قايتا ئېچىش باشقا بىر دادىل تاكتىكا بولۇشى مۇمكىن.

400 يىل ئىلگىرى، ياۋروپادىن كەلگەن سودا پاراخوتلىرىنىڭ رىقابىتى ھەمدە بۇ مۇقىمسىز رايونىدىكى ھەربىي ۋە سىياسىي داۋالغۇشلار سەۋەبلىك، يىپەك يولىدىكى سودا كارۋانلىرى ئىز-دېرەكسىز يوقالدى. نۆۋەتتە، شى جىنپىڭ ئوخشاش خىرىسقا دۇچ كەلدى، چوقۇم مۇۋەپپەقىيەت قازىنالايدىغانلىقىغا كاپالەتلىك قىلىشقا ئامالسىز. يىۋۇدىن مادىرىدقا بېرىش مۇشكۈل سەپەردۇر.

(ئاپتورى ئاندرېۋ بىرووۋنى «ۋول كوچىسى گېزىتى»نىڭ بېيجىڭدا تۇرۇشلۇق پىشقەدەم مۇخبىرى ۋە مەخسۇس سەھىپە يازغۇچىسى. ماقالىدىكى قاراشلار پەقەت ئۇنىڭ شەخسىي كۆز قارىشىغا ۋەكىللىك قىلىدۇ. ئوكيان تورى تەرجىمە قىلدى)