

УДК [308+32/33+908](520)
ББК 66.3(5Япо)
П78

*Утверждено к печати
Учёным советом ИДВ РАН*

Рецензенты:

д.полит.н. В.Е. Петровский, к.и.н. А.О. Виноградов

Ответственный редактор-составитель:

к.э.н. В.А. Матвеев

П78 Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.-сост. В.А. Матвеев. — М. : ИДВ РАН, 2017. — 192 с.

ISBN 978-5-8381-0310-9

Сборник научных статей посвящен рассмотрению вопросов, связанных с оценкой роли ШОС в реализации стратегии/инициативы «Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП)». В книгу вошли материалы, в которых анализируются два аспекта деятельности ШОС: международно-политические проблемы, включая проблемы безопасности в зоне ЭПШП, и актуальные проблемы экономической и гуманитарной повестки Экономического пояса. Особое внимание отводится национальным интересам России в контексте ШОС и ее взаимодействию с основными странами-членами этой Организации.

Ключевые слова: Китай, Россия, международные отношения, внешняя политика КНР, проект/концепция «Один пояс, один путь», инициатива/проект/стратегия «Экономический пояс Шелкового пути», ЕАЭС, Центральная Азия, внешнеэкономические угрозы, транспортно-логистическая инфраструктура, стратегическое партнерство.

Статьи отражают авторскую точку зрения, не обязательно совпадающую с мнением издателя. Ответственность за достоверность опубликованных сведений несут авторы. Сведений о государственной тайне не содержат.

УДК [308+32/33+908](520)
ББК 66.3(5Япо)

ISBN 978-5-8381-0310-9

© Матвеев В.А., составление, 2017
© ИДВ РАН, 2017

Содержание

Введение (Лузянин С.Г.)	5
<i>Уянаев С.В.</i> Инициатива «один пояс, один путь»: цели, эволюция, структурные элементы	9
<i>Матвеев В.А.</i> Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути»	19
<i>Сазонов С.Л., Чэнь Сяо</i> Строительство инфраструктуры «пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая	34
<i>Сафронова Е.И.</i> Проект «Один пояс, один путь» — комплексный фактор «мягкой силы» Китая	60
<i>Клименко А.Ф.</i> ШОС как инструмент обеспечения региональной безопасности	78
<i>Кулинцев Ю.В.</i> Расширение состава ШОС и мотивы новых участников	92
<i>Морозов Ю.В.</i> Проблемы, препятствующие реализации интеграционных проектов Китая и России в Евразии	112
<i>Кашин В.Б.</i> Об американских и европейских подходах к китайским и российским интеграционным проектам в Евразии ..	134

<i>Балакин В.И.</i> Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: перспективы становления	142
<i>Замараева Н.А.</i> Китайско-пакистанский экономический коридор — новый этап инициативы Шелкового пути	149
<i>Васильев Л.Е.</i> Влияние политики Ирана и Турции на развитие ситуации в Центрально-Азиатском регионе	167
Заключение (<i>Матвеев В.А.</i>)	179
Сведения об авторах	190

Введение

В сборнике представлены статьи сотрудников ИДВ РАН и ряда других организаций, посвященные проблемам и перспективам реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) в контексте Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

В статьях содержится характеристика исходных предпосылок для осуществления инициативы ЭПШП: политико-экономическая и «мягкосиловая» подоплека мегапроекта, его уже существующая и планируемая транспортная инфраструктура, а также риски и трудности, в том числе политико-гуманитарного свойства, с которыми он может столкнуться.

Особенностью сборника стали изыскание и анализ новых возможностей сотрудничества между Китаем, Россией и государствами Центральной Азии в аспекте концепции ЭПШП для реализации совпадающих государственных интересов сторон, а также обеспечения региональной коллективной безопасности в контексте ШОС.

С какими принципиально новыми вызовами столкнулась Шанхайская организация сотрудничества в 2016 г.?

Это — радикальное расширение границ ШОС — вступление в ряды ее стран-членов Индии и Пакистана, доньше имевших статус наблюдателей; переход Белоруссии из группы партнеров по диалогу в группу стран-наблюдателей. А также инициирование «сближения» трех евразийских проектов — ШОС, Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и создание на площадке ШОС первых «соединительных звеньев» между ними. Таким важным «звеном» видится гуманитарное сотрудничество, способное стать механизмом совершенствования общего языка дипломатического и межличностного общения.

Кроме этого, для ШОС сохраняют актуальность и «старые», традиционные вызовы, а именно:

1) Поиск эффективных механизмов многостороннего торгово-экономического, инвестиционного, транспортного сотрудничества, значительно отстающих в развитии от двусторонних форматов политического взаимодействия.

2) Усиление кооперации в сфере региональной безопасности в свете вывода войск западной коалиции из Афганистана, нарастания афганского вызова, угроз со стороны движения «Исламское Государство Ирака и Леванта» (ИГИЛ).

3) Создание Банка развития и Резервного фонда, включая и альтернативные варианты интеграции банковского капитала КНР в Евразийский Банк развития.

Реализация обновленной повестки Организации, как известно, происходит в условиях жесткой конфронтации РФ с западным миром. Для России ШОС обретает особую значимость. Фактически речь идет о большой геополитике — формировании на основе Организации нового, более справедливого «неамериканского мира». Вступление Индии и Пакистана значительно расширит его границы, превратив ШОС (совместно с проектом БРИКС) в серьезный центр сдерживания США.

Вместе с тем, обновленная повестка несет и кооперационный потенциал, нацеленный на возобновление отношений сотрудничества с Западом. Ресурсы и возможности Организации, особенно в сферах региональной безопасности, транспортного, инвестиционного, энергетического сотрудничества способны адекватно отвечать задачам конструктивизации диалога с «американским миром».

В сборнике через призму рассмотрения китайской инициативы ЭПШП были проанализированы два основных проблемных блока:

1. Международно-политические проблемы и проблемы безопасности на пространстве ЭПШП.

2. Актуальные проблемы экономической и гуманитарной повестки ЭПШП.

Авторы ставили перед собой следующие цели:

- рассмотреть сложившийся внешнеполитический «настрой» Китая, России и стран ЦА, постаравшись установить, насколько он способствует или препятствует их взаимодействию;

- проанализировать основные направления стратегии развития ШОС во втором десятилетии XXI века;

- проследить эволюцию, цели и вероятные перспективы концепции ЭПШП; оценить роль и значение «мягкой силы» в деле ее реализации;

- охарактеризовать региональные проблемы безопасности в свете реализации стратегии ЭПШП;

- выявить «болевы точки», а также сильные стороны сотрудничества Китая, России и стран ЦА в случае «сопряжения» ШОС, ЕАЭС и ЭПШП;

- определить зоны совпадения и возможного несоответствия интересов Китая, РФ и стран ЦА;

- предложить новые направления взаимодействия этих государств в контексте «сопряжения» ШОС, ЕАЭС и ЭПШП.

В книге проанализирована текущая активность ШОС, дана ее оценка в политической, экономической и гуманитарной областях; проведен анализ военно-политической ситуации, складывающейся в Центрально-Азиатском регионе, и выявлена степень влияния последней на государственные интересы России.

Отдельное место в работе было уделено рассмотрению вызовов, с которыми может столкнуться ШОС в результате присоединения двух новых крупных «игроков», проанализированы основные взгляды на расширение Организации, представленные в международном экспертном сообществе.

Было отмечено, что масштаб задач, стоящих перед ЭПШП, переменчив и подвижен во времени. В настоящий момент фокус концепции «Пути» смещается на формирование межстранового коллективного механизма по углублению экономического сотрудничества со странами, расположенными по траектории ЭПШП.

При этом «ядром» или ключевым ареалом инициативы ЭПШП являются постсоветские республики Центральной Азии, с которыми Китай продолжает активно развивать трансграничные связи не только в сфере торговли товарами, но теперь и в сфере производственной кооперации, услуг и пр. Ввиду этого проблемам Центрально-Азиатского региона должно быть уделено повышенное внимание и в дальнейшем.

Растущий интерес к ШОС со стороны многих государств и международных организаций является следствием и одновременно — стимулятором повышения роли Организации в мировых и региональных делах. После своего расширения она превратится в особо мощную евразийскую структуру с огромным политическим весом. Вступление Пакистана и Индии в ШОС вносит существенный вклад в процессы преобразования однополярной структуры международных отношений в многополярную.

Как заявил в своем выступлении на саммите ШОС в Уфе в 2015 г. В. Путин, расширение ШОС знаменует для региональной группировки возможность более действенно противостоять кризисным явлениям в мировой экономике и легче преодолевать разного рода ограничительные барьеры¹.

В ходе своего развития ШОС неизбежно столкнется с необходимостью решительного поддержания региональной стабильности и формирования нового справедливого международного порядка. Логично предположить, что присоединение двух новых крупных «игроков» послужит «драйвером» роста многостороннего взаимодействия на пространстве Организации. Выработанные в рамках ШОС кооперационные механизмы позволяют надеяться, что и после своего расширения Организация продолжит функционирование как консолидированное региональное формирование, активно содействующее развитию международных отношений на евразийском континенте.

Представляется, что изложенные в настоящем сборнике соображения по этим и другим вопросам окажутся небесполезными для государственных структур, ответственных за оптимизацию и совершенствование политики и практики России в ШОС, а также будут с интересом восприняты исследовательским и экспертным сообществом.

Примечания

¹ URL: http://tv-rb.ru/novosti/politics/today_in_ufa_has_passed_the_summit_of_the_sco_which_along_with_the_brics_forum_is_a_major_event_in_t/

С.В. Уянаев

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»: ЦЕЛИ, ЭВОЛЮЦИЯ, СТРУКТУРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Аннотация. В статье рассматриваются различные аспекты формирования и содержание выдвинутого Монголией проекта «Степной путь», а также китайской идеи возрождения Великого Чайного пути. Оба проекта анализируются в качестве составных частей стратегической программы построения «Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века». Автор делает вывод о том, что участие РФ в упомянутых проектах неизбежно, однако делать это следует на обязательной основе долговременных российских интересов.

Ключевые слова: Китай, Россия, Монголия, экономический коридор, сотрудничество, «Степной путь», «Великий чайный путь», инициатива «Пояс и путь».

THE INITIATIVE «ONE BELT AND ONE ROAD»: GOALS, EVOLUTION, STRUCTURAL ELEMENTS

Annotation. The article is focused on various aspects of the formation and the content of both the «Steppe Route» project, initiated by Mongolia, and the Chinese idea of revival of the Great Tea Road. The projects are analyzed as natural parts of a strategic program to build «Economic Belt of the Silk Road and Maritime Silk Road of the 21st century». The conclusion is made that the participation of the Russian Federation in these projects is inevitable, but this should be done on indispensable base of long-term Russia's interests.

Keywords: China, Russia, Mongolia, economic corridor, co-operation, the Steppe Route, the Great Tea Road, the «Belt-Road» initiative, goals, interests.

Не будет преувеличением сказать, что с точки зрения итоговых целей инициатива «Один пояс, один путь» с самого начала представляла собой проект крупного, геостратегического характера, который за счет внешнеэкономических и внешнеполитических механизмов призван обеспечить интересы страны в ближнем и дальнем зарубежье Евразии и одновременно решить ряд текущих системных проблем развития экономики страны¹. И сегодня, спустя два с половиной года после оглашения инициативы эти задачи остаются неизменными, находятся в центре политической жизни страны, как внутренних, так и внешних ее сторон. На прошедшей сессии ВСНП стратегия «Один пояс, один путь» в третий раз стала важной частью годовичного доклада о работе правительства; в нем отмечено, в 13-й пятилетку нужно «добиться значительного прогресса в строительстве «пояса и пути»². По словам министра Ван И, идея поддержана в 70 странах, с более чем тридцатью подписаны специальные соглашения³.

В то же время можно вспомнить, что с учетом неких конкретных элементов, включая географию и своего рода политико-экономическую «логистику», идея выглядела вначале весьма расплывчатой и иногда противоречивой. В частности, на первых порах, едва ли вплоть до конца 2014 г. даже сами авторы идеи часто говорили лишь о западном направлении, что обосновывалось «необходимостью развития западных регионов КНР»⁴.

Единый контекст

Однако подспудно идея эволюционировала, развивалась. И в опубликованном в конце марта 2015 г. официальном правительственном документе было представлено достаточно четкое рамочное видение структурных компонентов, включая конкретные линии «пояса и пути». В частности, были выделены несколько определенных структурных элементов — специальных коридоров, включая (формально «северный») экономический коридор Китай—Монголия—Россия⁵.

Есть основания полагать, что у такого рода уточнений есть определенная предыстория. Дело в том, что в прямом контексте идеи «Один пояс, один путь» и в самой КНР, и в ряде стран-соседей в по-

следние два года стали оглашаться подобные проекты. Так в 2014 г. Монголия выступила с инициативой «Степной путь», содержащей идею строительства как раз трансмонгольских коммуникационных коридоров. А китайская сторона практически на тех же площадках, где обсуждается «пояс и путь», стала одновременно активно продвигать идею возрождения «Великого чайного пути» («Ван ли ча дао»). При этом партнеры подчеркивают, что назначение Чайного пути как линии, которая с конца XVII в. связывала Китай и Россию, указал лично Си Цзиньпин, выступивший в марте 2013 г. в МГИМО⁶. Линия, эта, заметим, проходила через нынешнюю Монголию. Таким образом оба проекта ныне плотно вплетены в ткань идеи «пояс и путь», де-факто стали ее частями.

Степной путь

«Соль» монгольской инициативы «Степной путь» состоит в использовании «промежуточного», а потому «связующего» географического положения Монголии между КНР и РФ. Идея предусматривает развитие диверсифицированной трансграничной инфраструктуры, когда в рамках совместных проектов территорию страны пересекали бы пять современных коммуникационных линий — высокоскоростные авто и ж/д дороги, линии электропередач, газо- и нефтепроводы. Общий объем инвестиций на эти проекты должен составить примерно 50 млрд долл.⁷

Идея «Степного пути» обсуждалась на монголо-российских и монголо-китайских переговорах (август-сентябрь 2014 г.), причем — в контексте создания структуры трехстороннего сотрудничества, в рамках которой с учетом интересов РФ и КНР проект «Степной путь» мог быть реализован.

Практически вслед за этими двусторонними переговорами по инициативе Монголии на полях саммита ШОС в Душанбе прошла первая трехсторонняя встреча высших руководителей Монголии, России и Китая, на которой был достигнут «консенсус относительно выработки комплексного проекта по созданию экономического коридора Китай—Монголия—Россия»⁸. Основа такого консенсуса — согласие об увязке проектов ЭПШП, «Степной путь» и российского проекта Трансевразийского транспортного моста на базе Транссиба

(Трансевразийский пояс «РАЗВИТИЕ» (ТЕПР В. Якунина)⁹. По итогам встречи в Душанбе вскоре заработал консультационный механизм на уровне трех заместителей глав внешнеполитических ведомств. Иными словами, был дан старт работе структуры китайско-монгольско-российского взаимодействия (формат КМР или, по версии монгольской стороны, «Улан-Баторский диалог»).

Главным итогом второй трехсторонней встречи, прошедшей в июле 2015 г. на полях саммита ШОС в российской Уфе стало принятие двух важных документов — Меморандума о взаимопонимании по разработке Программы создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия¹⁰ и Среднесрочная дорожная карта трехстороннего сотрудничества¹¹.

Главным итогом третьей совместной встречи высших руководителей трех стран, прошедшей в июле 2016 г. на полях саммита ШОС в Ташкенте, явилось принятие Программы создания Экономического коридора «Китай—Монголия—Россия». В рамках этого документа были прописаны, в частности, 32 проекта сотрудничества в инфраструктурной, производственной, торговой, гуманитарной и других областях¹².

Трехстороннее сотрудничество ищет пути к выполнению практических задач. За неполный год после первой встречи высших руководителей в Душанбе состоялось три раунда консультаций на уровне заместителей министров иностранных дел. В мае 2015 г. также в Уфе прошла первая встреча глав транспортных ведомств. Ряд встреч прошел по линии сотрудничества в области туризма. В сентябре 2015 г. в Улан-Баторе создана трехсторонняя Ассоциация экспертных центров «Китай—Монголия—Россия» (АЭЦ КРМ), задачей которой стала совместная работа по выработке предложений правительственным органам. Одновременно в столице Монголии прошел Первый форум Ассоциации, собравший около 120 специалистов из более чем трех десятков научных центров трех стран. Второй форум прошел через год в г. Хух-Хото (Внутренняя Монголия, КНР), где дискуссии провели уже около 200 экспертов, представлявших до полусотни научных структур, занимающихся в странах Ассоциации данной темой¹³.

Таким образом, трехсторонняя переговорная площадка автоматически превращается в одну из основных платформ реализации

инициативы «Степной путь» в увязке, повторим, с ЭПШП и проектами, интересующими Россию. В их числе не только более короткий путь из Китая на Транссиб, но и шансы возврата на утраченные в значительной степени рынки Монголии. Кроме того, строительство трансмонгольской ЛЭП могло бы снять потенциально весьма серьезную угрозу водоснабжению Байкала, которая связана с планами Монголии построить сеть ГЭС на Селенге¹⁴.

Великий чайный путь — история, мост в сегодняшний день

Каковы на этом фоне роль и место проекта «Великий чайный путь», который имеет схожую со Степным путем географию и состав участников?

Для начала об истории. «Великий чайный путь» как караванный путь доставки чая из Китая в Европу в XVIII—XIX вв. пересекал территорию нынешней Монголии и через всю Россию шел в Москву и Санкт-Петербург и далее на Запад, проходя Хух-Хото, Ургу (ныне Улан-Батор), Дархан, Троицкосавск (ныне Кяхта, тогда центр Чайного пути), Верхнеудинск (ныне Улан-Удэ), Иркутск, Красноярск, Нижний Новгород.

В 1787 году в России была основана первая чаоторговая компания «Перлов с сыновьями». Путь активно действовал почти два столетия. При этом нельзя забывать, что это был «мост с двухсторонним движением». В обратном направлении по «Чайному пути» шли выделанные кожи, галантерея, мануфактура, трикотаж и т. п. Общие объемы двусторонней торговли были весьма велики, соизмеримы с показателями классических «шелковых путей». Как свидетельствуют источники, в городах вдоль Чайного пути нередки памятники тех времен и событий, письменные свидетельства и фотографии современников¹⁵.

Перебрасывая смысловой мост в сегодняшний день, повторим, что именно вдоль этих исторических чайных трасс, как в случае с традиционными «шелковыми путями», ныне в духе приведенного выше высказывания Си Цзиньпина в Москве предлагается возродить различные связи. В том числе, используя некогда сближавший народы «объединительный дух чайной культуры».

При этом еще раз отметим, что линия прохождения «Великого чайного пути» существенной своей частью приходится на непосред-

ственную зону трехстороннего сотрудничества Китай—Монголия—Россия. В этом (географическом) смысле можно сказать, что на условном участке «Север и Северо-Восток КНР — Монголия — российские Забайкалье и Дальний Восток» между проектом возрождения «Великого Чайного пути» и инициативой «Степной путь», она же — структура сотрудничества Монголия—КНР—РФ («Уланбаторский диалог») можно практически поставить знак равенства.

На эту мысль наталкивает и начатый процесс институционализации Чайного проекта, где ключевую роль играет Всекитайское общество содействия культуре (ССРС), которое, пользуясь серьезной государственной поддержкой, пригласило к сотрудничеству Российскую ассоциацию международных связей (РАМС) и Общество мира и дружбы Монголии, инициировало создание с ними трехсторонней партнерской структуры.

Основные тематические направления Чайного проекта пока, похоже, группируются вокруг культурно-гуманитарных вопросов, в том числе темы туризма. Хотя экспертные оценки на проводимых тремя сторонами форумах касались более широкого сотрудничества, приближая его к формату представленного выше трехстороннего «Уланбаторского диалога» (КМР).

Сотрудничество на российском участке

Безусловно, «Чайная дорога» — это не только «монгольская дистанция», но и протяженный, вплоть до центральной России «российский участок». Какими могут быть здесь задачи и перспективы Чайного проекта?

Есть основания полагать, что реальным наполнением концепции Чайного пути, понимаемой как важный элемент идеи «Один пояс, один путь», могли бы послужить реализация уже существующих и проработка новых взаимовыгодных двусторонних и многосторонних проектов. В частности, речь идет о проектах российско-китайского взаимодействия.

Рассмотрим такие действующие двусторонние документы, как Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009—2018 гг.), Меморандум о взаимодействии между российским Поволжьем и рай-

онами среднего и верхнего течения реки Янцзы. Очевидно, что многие из обозначенных в них пунктов касаются взаимодействия как раз вдоль древнего Чайного пути.

Дать этим проектам новый импульс, предоставить дополнительную площадку для диалога, разнообразить его содержание — вот одна из целей, которую может ставить перед собой современная концепция Чайного пути.

Если же говорить в целом, то можно, видимо, говорить о некоей триединой задаче, в связи с чем концепция Чайного пути может представлять интерес для России.

Во-первых, исходя из того, что Великий чайный путь видится в КНР составной частью идеи «Один пояс, один путь», речь идет об общем содействии сопряжению «головных» евразийских проектов каждой из стран. В том числе в рамках соответствующего российско-китайского документа от 8 мая 2015 г., сосредотачиваясь, к примеру, на совместных инвестиционных проектах в сфере культурно-гуманитарного сотрудничества, туризма и т. п.

Во-вторых, «Чайный проект» служит, по существу, дополнительной площадкой трехстороннего сотрудничества Китая, Монголии и России, где у РФ просматриваются серьезные интересы.

Наконец, в-третьих, речь, как сказано, идет о потенциальной возможности дополнительного содействия существующим и потенциальным социально-экономическим проектам, прежде всего российско-китайским, на обширных пространствах прохождения «Великого чайного пути» по территории РФ.

Иными словами, как и в случае сотрудничества в рамках ЭПШП в целом, участие РФ в проектах Степной и Чайный путь — это определенные шансы, в том числе в части привлечения инвестиционных возможностей КНР.

Но для России потенциально просматриваются и дополнительные риски. Руководству страны предстоит избежать положения откровенно «ведомого» в генерированном КНР «Чайном проекте» (в меньшей мере это касается структуры Китай—Монголия—Россия). Главное — не допустить ситуации, когда потенциальные бонусы приглашения России в возрождение «Чайного пути» (и в сотрудничество в формате Китай—Монголия—Россия) сыграли бы роль своеобразных «отступных» за ее самоустранение (или некие необя-

зательные уступки) на других географических и инфраструктурно-логистических направлениях евразийской интеграции, в частности — на центрально-азиатском.

Между тем в СМИ все чаще пишут о «состыковке концепции ЭПШП с выдвинутой в ноябре 2014 г. казахстанской стратегией «Светлый путь»», о сооружении в рамках такой состыковки транскаспийского коридора из Китая в Европу через южный Казахстан и далее в обход России через Азербайджан, Грузию, Турцию¹⁶. В рамках общего для этих стран проекта «Шелковый ветер» создан соответствующий консорциум, прошли первые тестовые поезда до Баку и Тбилиси¹⁷. Хотя до полноценного использования этой «южной альтернативы» российскому маршруту, похоже, еще далеко, ситуация постепенно может меняться.

Тем не менее, шансы развития, заключенные в рамках сопряжения евразийских проектов Китая, России, Монголии, других стран региона говорят в пользу оправданности и целесообразности совместной работы.

Примечания

¹ О системных задачах национального развития и главных целях КНР на внешней арене в 2010-х гг., включая инициативу «Один пояс, один путь», см. например: Бергер Я.М., Борох О.Н., Виноградов А.О., Воскресенский А.Д., Давыдов А.С., Дубинин Ю.А., Каменнов П.Б., Карнеев А.Н., Клименко А.Ф., Кондрашова Л.И., Ларин А.Г., Ломанов А.В., Лузянин С.Г., Сафронова Е.И., Семин, А.В., Титаренко М.Л., Трифионов В.И., Уянаев С.В., Портяков В.Я.: Выступления на «круглом столе» «Меняющийся Китай в меняющемся мире» // Проблемы Дальнего Востока. М., 2011. № 1. С. 46—123; Уянаев С.В., Мясников В.С., Ломанов А.В., Давыдов А.С., Петровский В.Е., Виноградов А.О., Исаев А.С., Мокрецкий А.Ч., Антипов К.В., Сафронова Е.И., Жебин А.З., Локшин Г.М., Клименко А.Ф., Морозов Ю.В., Криворотов А.К., Портяков В.Я., Салицкий А.И., Томберг И.Р., Сазонов С.Л., Александрова М.В. Доклады на «круглом столе» «Российско-китайские отношения на современном этапе. К 15-летию подписания Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между РФ и КНР» // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 4. С. 5—43.

² Цели и задачи 13-й пятилетней программы социально-экономического развития Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0306/c31521-9025793.html>

³ Ван И. О результатах реализации инициативы «пояс и путь». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0308/c31521-9027072.html>

⁴ Во юань оу я со цзюйбань «Сычоучжилу цзинци дай юй чжун э уши хэцзо гоци яньтаохой: [Наша академия провела международный семинар «Экономический пояс Шелкового пути и практическое сотрудничество Китая и России»]. URL: http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm

⁵ Документ, опубликованный 28 марта и изданный «с санкции Госсовета КНР» Госкомитетом по делам развития и реформ и двумя Министерствами — иностранных дел и коммерции, в официальном русском переводе получил название «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века». URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>

⁶ Выступление Си Цзиньпина в МГИМО, 22 марта 2013 г. (Видео). URL: <https://www.youtube.com/watch?v=3jw1US3TksY&feature=youtu.be>

⁷ «Степной путь» соединит Монголию с Китаем и Россией. URL: <http://www.moscowmongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliyu-s-kitaem-i-rossie.html>

⁸ Переговоры с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Цахиагийн Элбэгдоржем. URL: <http://kremlin.ru/catalog/persons/167/events/46599>. См. также: Гольман М. «Треугольник»: Россия—Монголия—Китай. URL: <http://ru.journal-neo.org/2014/10/27/treugol-nik-rossiya-mongoliya-kitaj/>

⁹ URL: <http://ru.journal-neo.org/2015/08/12/mehanizm-trehstoronnih-vstrech-v-dejstvii/>

¹⁰ Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской народной республикой и Монголией о разработке Программы создания экономического коридора Россия—Китай—Монголия. URL: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/ad4238a1-6792-43be-a0b0-ca2c2c0934ed/%D0%9C%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%83%D0%BC+%D0%BE+%D0%B2%D0%B7%D0%B0%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ad4238a1-6792-43be-a0b0-ca2c2c0934ed>

¹¹ Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской народной республикой и Монголией на среднесрочную перспективу. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jf9vhkLz06Ll8dUCuntCCJ7n099fAfXk.pdf>

¹² Программа создания экономического коридора Россия—Китай—Монголия. URL: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf>

¹³ Уянаев С.В. Россия—Монголия—Китай: активизация трехстороннего сближения. (Итоги Второго форума Ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР) // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 6. С. 17—20; Трехсторон-

ний экспертный форум в г. Хух-Хото. URL: <http://www.ifes-ras.ru/component/content/article/4/1918-trexstoronnij-ekspertnyj-forum-v-g-xux-xoto>

¹⁴ URL: <http://www.plotina.net/ges-na-selenge-proekty-iz-proshlogo/>

¹⁵ См.: Исторические прогулки по Великому чайному пути с Чжао Вэнью. URL: <http://ruchina.org/china-article/china/154.html>; Великий чайный путь. URL: <http://ruchina.org/china-article/china/1004.html>; Маршруты «Великого чайного пути». URL: <http://www.kungur-adm.ru/tourism/teaway/route.htm>; URL: <http://www.tearoad.ru/velikij-chajnyj-put/>; Первая международная встреча на высшем уровне в современной истории города Ухань. К истории «Великого чайного пути». URL: <http://ruchina.org/hubei-article/china/265.html>

¹⁶ URL: <http://www.moscowmongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliyu-s-kitaem-i-rossiej.html>

¹⁷ Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703abd9a7947f88a89ae7d>

В.А. Матвеев

РОЛЬ ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОГО РЕГИОНА В ПРОЕКТЕ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Аннотация. Статья посвящена характеристике стратегического значения Центрально-Азиатского региона для дальнейшего развития Китая. Отмечено, что проект «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) не является автономным: это часть общей стратегической линии Китая на пространстве Евразии. Анализируются стратегии, реализуемые КНР в разных областях ее взаимодействия со странами Центральной Азии.

Обосновывается вывод, что главным мотивом и целью реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути» в Центрально-Азиатском регионе является региональная интеграция. В долгосрочной перспективе на пространстве Большой Центральной Азии возможно формирование международного экономического региона, с которым связаны надежды дальнейшего взаимодействия Китая с Центрально-Азиатским регионом.

Ключевые слова: геополитические стратегии Китая, концепция «Экономического пояса Шелкового пути», Центральная Азия, внешнеэкономические угрозы, транзит товаров, транспортно-логистическая инфраструктура, стратегическое партнерство, международный экономический регион.

THE ROLE OF THE CENTRAL ASIAN REGION IN THE SILK ROAD ECONOMIC BELT PROJECT

Annotation. The article characterizes strategic role and significance of the Central Asian region for the further development of China. It was noted that the «Silk Road Economic Belt» project is not an autonomous

one: it is a part of China's general strategy in Eurasia. In connection with the above, strategies implemented by China in various fields of its cooperation with Central Asia were analyzed.

The conclusion is made that main motive and purpose of implementing the Silk Road Economic Belt concept in Central Asia is to reach regional integration. In the long term in the area of Greater Central Asia it seems probable the formation of international economic region associated with hopes for further interaction between China and Central Asia.

Keywords: China's geopolitical strategy, the «Silk Road Economic Belt» concept, Central Asia, foreign economic threats, transit of goods, transport and logistics infrastructure, strategic partnership, international economic region.

По мере увеличения своего экономического потенциала Китай все больше втягивается в глобальную конкуренцию за доступ к мировым источникам сырья и энергии и к мировым рынкам сбыта.

При этом дальнейшему поступательному развитию Китая препятствуют несколько серьезных внешнеэкономических угроз. Эти угрозы связаны, прежде всего, со сложностями обеспечения поставок в страну достаточных объемов энергетических ресурсов и с попытками ограничения внешнеторговой экспансии Китая. Кроме того, некоторые из этих мировых угроз привели к появлению тревожных симптомов на внутреннем рынке Китая.

Одной из важнейших проблем является дефицит собственных высококачественных энергоресурсов в экономике Китая, что непосредственно затрагивает стабильность энергообеспечения народного хозяйства страны. Энергетические запросы народного хозяйства Китая продолжают расти и проблема дефицита энергоресурсов будет и дальше обостряться.

Другой серьезной проблемой является транспортная доступность основных мировых торговых рынков, на которые во многом ориентировано промышленное производство Китая.

В настоящее время реализуется стратегическая задача превращения Китая в глобальную торговую державу. В целях решения этой главной стратегической задачи необходимо расширение экономического обмена, прежде всего, с одним из главных торговых партнеров — Европой, в том числе значительное увеличение экспорта китайских товаров. Эта задача не противоречит стратегическому курсу

КНР — переориентации на внутренний рынок в связи с провозглашенной сменой модели экономического развития. Наоборот, она рассматривается как средство, позволяющее увеличить производство и традиционных товаров (ширпотреба), и современной продукции (информационных высоких технологий), и таким образом поднять платежеспособный спрос населения. Усиление ориентации на Европу приобретает для Китая особое значение в условиях обострения геополитического и экономического соперничества с США.

К тому же, сухопутная транспортная сеть, соединяющая Китай с западной частью евразийского континента, уже сейчас не соответствует растущим запросам КНР и, очевидно, еще меньше будет удовлетворять их в будущем. Поэтому первоочередной задачей Китая является ее наращивание и модернизация. Главным средством реализации данной стратегической задачи является создание условий для безопасного и беспрепятственного транзита товаров на рынки Европы, России, ЦА и государств Ближнего и Среднего Востока. Необходимо активное развитие транспортно-логистической инфраструктуры для обеспечения транзита товаров, формирование устраивающего Китай преференциального торгового режима при сопутствующем росте объемов торговли с государствами-соседями.

В этих условиях и появилась концепция ЭПШП.

Проект «Экономического пояса Шелкового пути» не является уникальным, это часть общей политики Китая на пространстве Евразии. Масштаб задач, стоящих перед стратегией ЭПШП, меняется во времени. Первоначальная задача ЭПШП ставилась достаточно узко и представляла собой обновленную Программу содействия социально-экономическому развитию в центральной и западной частях Китая, отстающих в развитии. Сейчас фокус стратегии переходит на формирование межстранового коллективного механизма для углубления экономического сотрудничества с теми странами, которые расположены на траектории ЭПШП.

ЭПШП развивается с востока на запад, и здесь центральное место отводится соседнему с западной границей Китая Центрально-Азиатскому региону, с которым продолжают активно развиваться трансграничные связи не только в сфере торговли товарами, а теперь и в сфере производственной кооперации, услуг и пр.

Таблица 1. Экономический анализ Экономического пояса Шелкового пути (2012 г.)¹

Порядок	Экономический пояс	Стратегические цели	Основные районы	Население (млн чел)	ВВП (100 млн долл. США)	ВВП на душу насел. (100 долл. США)	Доля страны в мировом экспорте (%)	Доля экспорта в Китай в общем экспорте данной страны	Доля страны в мировом импорте	Доля импорта из Китая в общем импорте данной страны		
	Китай	Западное направление		1350.7	83584	61.9	11.13		9.78			
Ядро	ЦА	Безопасность, стабильность; источники энергии; торговые экономические связи	5 стран ЦА	65.3	2987.4							
			Казахстан	16.8	2005	119.4	0.50	17.9(1)	0.24	16.8(2)		
			Киргизия	5.6	65	11.6	0.01	3.6(5)	0.03	22.5(2)		
			Таджикистан	8.0	70	8.7	0.01	—	0.02	—		
			Узбекистан	29.8	511	17.2	0.06	(2)а	0.06	(3)а		
			Туркмения	5.2	337	65.1	0.09	—	0.05	—		
Важный район	Прилегающий к ЦА	Источники энергии; торговые экономические связи	ЦА, Россия, Индия, Пакистан, Западная Азия	1961.6	78 033.2							
			Россия	143.5	20 148	140.4	2.88	6.4(2)	1.80	15.4(2)		
			Турция	74.0	7893	106.7	0.83	—	1.27	9.0(3)		
			Иран	76.4	5141*	68.2*	0.57	4.0(2)	0.31	10.3(3)		
			Шато-Араб	28.3	7110	251.4	2.11	—	0.84	9.7(3)		
			Пакистан	179.2	2312	12.9	0.13	10.6(4)	0.24	15.3(2)		
			Индия	1236.7	18417	14.9	1.60	5.1(4)	2.63	11.1(2)		

Окончание табл. 1

Порядок	Экономический пояс	Стратегические цели	Основные районы	Население (млн чел)	ВВП (100 млн долл. США)	ВВП на душу насел. (100 долл. США)	Доля страны в мировом экспорте (%)	Доля экспорта в Китай в общем экспорте данной страны	Доля страны в мировом импорте	Доля импорта из Китая в общем импорте данной страны		
Район освоения	Евразийский	Торговле, эконом. связи, научно-технологические и образовательные обмены	Пояс, прилегающий к ЦА, Европа, Сев. Африка	2740.7	266 758.7							
			ЕС (27 стран)	5039	166 037.2	329.5	14.68	8.5(2)	15.38	16.2(1)		
			Германия	81.9	33 996	415.1	7.65	6.1(3)	6.28	8.6(2)		
			Франция	65.7	26 129	397.7	3.09	3.05(3)	3.62	8.0(2)		
			Англия	63.2	24 352	385.1	2.58	3.3(4)	3.71	8.2(3)		
			Италия	60.9	20 133	330.5	2.72	2-7(4)	2.62	7.4(2)		
			Украина	45.6	1763	38.7	0.37	—	0.46	9.3(3)		

Примечание. Численность населения, объем ВВП взяты из данных Всемирного Банка, объемы экспорта и импорта — из данных ВТО. В основном они относятся к 2012 г., а недостающие цифры заменены данными из 2011 г., которые показаны звездочкой (*). Цифры в скобках показывают место Китая в экспорте/импорте данной страны. Буквой «а» помечены показатели торговли Китая с Узбекистаном в 2010 г., взятые с сайта торгового-промышленного отдела посольства КНР в Узбекистане.

Один из китайских ученых, разрабатывавших теоретические подходы к концепции ЭПШП, профессор Университета Цинхуа Ху Аньган, учитывая новые геоэкономические условия, выдвинул идею зонирования ЭПШП². На наш взгляд, это свидетельствует о выделении четких приоритетов во внешнеэкономической стратегии Китая.

Согласно этой идее ЭПШП в западном направлении будет состоять из трех зон (табл. 1), из которых ближайшая к Китаю зона постсоветских республик Центральной Азии и является ядром проекта и центральной зоной действия концепции «Экономического пояса Шелкового пути».

При этом стратегическими целями ЭПШП в центрально-азиатском регионе являются обеспечение безопасности и стабильности; доступ к источникам энергии; расширение торгово-экономических связей. Эти цели коррелируют с разработанной еще в самом начале XXI в. стратегией взаимодействия с этим регионом.

В настоящее время тренд экономического взаимодействия Китая с Центрально-Азиатским регионом можно оценить как прогрессирующий. Внешнеторговый оборот Китая со странами ЦА за период 2000—2014 гг. продолжал увеличиваться достаточно высокими темпами (табл. 2). С 2013 г., когда он превысил 50,3 млрд долл., Китай вышел на первое место среди торговых партнеров Центрально-Азиатского региона.

Правда, структура торгового обмена между регионом и Китаем продолжает оставаться однобокой, с преобладанием в центрально-азиатском экспорте топлива и сырья (более 90 %), а в импорте — готовой продукции.

С 2014 г. произошло резкое ухудшение внешних условий развития стран ЦА вследствие существенного падения мировых цен на нефть, а следом и на природный газ и многие другие природные ресурсы. Последовавшая за этим девальвация национальных валют стран ЦАР изменила стоимостные показатели внешней торговли. Эти особенности внешнеторгового обмена в 2014 г. особенно ярко проявились в торговле Китая с его главным партнером в регионе — Казахстаном, внешняя торговля которого с КНР пошла на спад (78 % от уровня 2013 г.).

Анализ торговли Китая со странами-партнерами из ЦА в последние годы (2010—2014 гг.) выявляет несколько важных тенден-

Таблица 2. Торговля Китая со странами Центральной Азии (млрд долл.)³

Страны/годы	2010	2011	2012	2013	2014
Казахстан	20,45	24,96	25,68	28,60	22,45
Туркменистан	1,57	5,48	10,37	10,03	10,47
Киргизия	4,20	4,98	5,16	5,14	5,30
Узбекистан	2,48	2,17	2,88	4,55	4,28
Таджикистан	1,43	2,07	1,86	1,97	2,52
Всего по региону	30,13	39,66	45,95	50,29	45,02
Темп роста		132	116	109	90

ций, среди которых — закрепление Казахстана в качестве лидирующего коммерческого партнера КНР, а также стремительный выход Туркменистана на второе место в торговле с Китаем. Торговля с обеими странами, ориентированная прежде всего на закупки углеводородов, до недавнего времени носила устойчиво возрастающий характер.

Стоит отметить небольшой и нестабильный характер торговли с малыми странами ЦА — Киргизией и Таджикистаном, что связано с несбалансированностью торговых отношений и высокой кредитной задолженностью этих стран перед Китаем.

С развитием негативных мировых трендов в 2015 г. спад внешнеторгового оборота КНР с регионом стал еще более очевиден. Усугубились негативные тенденции на мировых рынках сырьевых товаров, составляющих до 80—90 % экспорта ряда стран ЦА. В период с декабря 2014 г. по декабрь 2015 г. стоимость нефтяной корзины ОПЕК сократилась на 55 % — с 68 до 30 долл. за баррель. Пик падения нефтяных котировок пришелся на 4-й квартал 2015 г., ударив прежде всего по казахстанской экономике. Что касается центрально-азиатского газа, то отпускные цены на него, зафиксированные в туркмено-китайских контрактах, и так были ниже мировых⁴.

Кроме того, продолжилось снижение цен на металлы, спровоцированное главным образом сокращением спроса со стороны Китая и замедлением темпов роста его экономики. В течение указанно-

го периода падение цен на сталь составило 55 %, на никель — 44 %, на цинк — 33 %, на медь — 27 %, на уран — 12 %. Крупными поставщиками этих металлов являются Казахстан и Узбекистан. Стоимость алюминия, от экспорта которого зависит экономика Таджикистана, упала к декабрю 2015 г. на 19,5 %. Снижение цен на золото, составляющее основу сырьевого экспорта Киргизии, было несколько смягчено ростом спроса на него со стороны ряда государств, включая Россию и Китай, в результате чего по итогам 2015 г. цена на золото снизилась на 11 % — с 1177 до 1050 долл. за унцию⁵.

С начала 2015 г. продолжилась масштабная девальвация национальных валют государств региона: туркменский манат девальвировался на 25 %, таджикский сомони обесценился на 33 %, курс киргизского сома опустился до минимального за несколько лет уровня. Последним провел девальвацию Казахстан, который 20 августа 2015 г. заявил о переходе к плавающему валютному курсу и отмене валютного коридора. К концу 2015 г. тенге рухнул на 85 %⁶.

Немаловажную роль в резкой девальвации центрально-азиатских валют сыграло снижение стоимости рубля. Его следствием стало падение доходов трудовых мигрантов из Киргизии, Таджикистана и Узбекистана, выезжающих на заработки в Россию, и трудности с наполнением доходной части бюджетов этих стран, что усилило негативные эффекты в экономике и социальной сфере. Тем не менее, для нефтегазодобывающих государств региона (Казахстана, Узбекистана и Туркменистана) девальвация может обеспечить конкурентоспособность экспортной продукции.

Сохраняется воздействие внешних негативных факторов, обостряющих экономическую и социальную ситуацию в Центрально-Азиатском регионе. Симптоматично, что на этом неблагоприятном фоне резко упал спрос на китайские товары.

Долговременное падение мировых цен на нефть также оказывает негативное воздействие на эффективность разработки нефтяных и газовых месторождений Казахстана, вынуждает выводить из оборота наиболее затратные или приостанавливать освоение новых месторождений. А поскольку китайская доля в его нефтяных активах значительна, то этот мировой ценовой тренд неблагоприятно сказывается на интенсивности энергетического сотрудничества КНР с Казахстаном.

Тем не менее, Китай продолжает укреплять общее стратегическое партнерство с центрально-азиатскими странами, тем самым превращая их в стабильных внешнеполитических союзников и экономических контрагентов.

За последние десять лет взаимодействие Китая с центрально-азиатскими партнерами вышло на качественно новый уровень, а именно — на уровень отношений стратегического партнерства. Сначала это имело место в казахстанско-китайских отношениях, с июня 2012 г. — в узбекско-китайских, с мая 2013 г. — в таджикско-китайских, а с сентября 2013 г. и в туркмено-китайских и киргизско-китайских отношениях⁷.

Следует подчеркнуть, что для каждого из государств региона китайскими властями разработана особая стратегия, а сами отношения стратегического партнерства выстраиваются на основе специфических сфер сотрудничества. Для Казахстана — это преимущественно нефтегазовый сектор и реализация транспортно-логистических проектов. Для Узбекистана — газовые проекты и транспортировка центрально-азиатского газа в КНР, а также создание территории высокотехнологичных производств, что выгодно отличает Узбекистан от других государств Центрально-Азиатского региона. Для Таджикистана и Кыргызстана — гидроэнергетика, транспортно-логистическое сотрудничество с перспективой превращения этих стран в перевалочные базы китайской торговли в Центральной Азии. Для Туркменистана — участие Китая в разведке и разработке газовых месторождений и поставка туркменского газа в КНР⁸.

Огромные валютно-финансовые резервы позволяют Китаю и в условиях мирового финансового кризиса агрессивно скупать природные ресурсы региона, а также оказывать кредитную поддержку национальным компаниям стран ЦА. Согласно данным статистики Министерства коммерции КНР, общая сумма китайских инвестиций, например, в Казахстане на конец 2014 г. достигла 29 млрд долл. (главным образом в энергетической сфере). За полтора года — с сентября 2013 г. по декабрь 2014 г. — между двумя странами подписано инвестиционных соглашений на колоссальную сумму в 54 млрд долл.⁹

В других странах ЦА (не считая Туркменистана) общий объем китайских инвестиций намного ниже: в Киргизии он составил

1510 млн долл., в Таджикистане — 827 млн долл., в Узбекистане — 807 млн.

В ходе знакового визита главы Китая Си Цзиньпина в Центральную Азию осенью 2013 г., когда была провозглашена стратегия ЭПШП, сумма контрактов, подписанных в РК, составила в общей сложности 30 млрд долл.; в Узбекистане — 15 млрд долл. Тогда же Китай согласился предоставить Киргизии на энергетические и инфраструктурные проекты кредиты объемом около 3 млрд долл., 1,4 млрд из которых пойдут на строительство трубопровода в Китай

И в настоящее время КНР продолжает активно наращивать инвестиционное взаимодействие со странами ЦА (табл. 3).

Таблица 3. Приток прямых инвестиций Китая в страны Центральной Азии в 2012—2015 гг. (млн долл.)¹⁰

Год/страна	Казахстан	Туркмени-стан	Узбекистан	Таджики-стан	Киргизия	ЦА в целом
2012	4578,2	178,3	187,2	124,4	353,5	5422,0
2013	5623,8	342,1	132,1	205,7	303,0	6706,0
2014	4382,4	234,6	145,1	166,9	278,6	5208,0
2015*	1803,0	x	45,0	230,0	119,0	2197,0

* Прямые нефинансовые инвестиции с января по ноябрь 2015 г.

Источник: Ежегодный статистический бюллетень о прямых зарубежных инвестициях Китая, 2015; Статистика Министерства коммерции КНР.

Страновая структура прямых инвестиций Китая в Центрально-Азиатский регион в последние четыре года остается прежней. Подавляющая часть прямых инвестиций Китая приходится на Казахстан (82—84 %), примерно по 5 % — на Туркменистан и Киргизию, остальное — на Таджикистан и Узбекистан.

В целом по объемам капиталовложений в экономику ЦА Китай занимает первое место. Инвестиционное сотрудничество ведется практически со всеми странами региона и носит обоюдывыгодный и перспективный характер. При этом, используя ресурсный потенциал Центрально-Азиатского региона, Китай не только решает задачу

модернизации национальной экономики, но также укрепляет свое политическое влияние в государствах ЦА.

В настоящее время, несмотря на кризисные явления как в мировой, так и в собственной экономике, КНР продолжает активное кредитование национальных хозяйств стран региона и реализацию китайскими компаниями крупных проектов в нефтегазовой отрасли и в инфраструктурной сфере.

Новый, еще мало оцененный, но стратегически значимый момент инвестиционной политики Китая — это вложения в несырьевые отрасли экономик государств Центральной Азии за счет переноса производственных мощностей из КНР.

И здесь также главным контрагентом Китая является Казахстан. КНР планирует перенос несколько десятков предприятий на территорию Казахстана в рамках подписанных контрактов на сумму около 14 млрд долл. Это касается открытия производственных предприятий по производству стекла и цемента, а также переработки сельхозпродукции. Кроме того, китайских инвесторов интересуют текстильная и химическая отрасли, металлургия, машиностроение, нефтехимия, стройматериалы, горнорудные проекты и энергетика. Еще в начале 2015 г. в рамках казахстанско-китайского инвестиционного форума было анонсировано рассмотрение более 20 совместных проектов в обрабатывающей промышленности, направленных на выпуск готовой продукции или продукции с высокой добавленной стоимостью¹¹. Это знаковый фактор.

Практику предоставления китайских технологий и производственного оборудования планируется развивать между КНР и Киргизией.

Значительные средства Китай вкладывает в регион и через международные финансовые институты и организации: Азиатский банк развития и Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Эксимбанк Китая, через который проводятся основные финансовые вливания в Центральную Азию, уже реализовал свыше 50 социально-экономических проектов в странах региона¹². Значительные инвестиции КНР направляет и в инфраструктурные проекты.

Обобщая вышесказанное, отметим, что Китай превратился в локомотив экономического развития ЦА и в этом качестве определяет важнейшие его параметры.

Но главное, по мнению международных экспертов, это то, что посредством распространения своего влияния в регионе КНР стремится обезопасить свои «тылы» и придать дополнительный импульс экономическому и социальному развитию беспокойного Синьцзяна (СУАР).

Развитию Синьцзяна отводится особая роль в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» ввиду его особого стратегического положения на границе с Центрально-Азиатским регионом, масштабы его территории и богатства недр. К тому же все транспортные коммуникации Китая в западном направлении проходят через его территорию. В связи с этим решается задача по превращению СУАР КНР в региональный внешнеэкономический и транспортно-логистический хаб, доминирующий над центрально-азиатским регионом.

Соответственно и перспективное экономическое развитие СУАР самым тесным образом связано с развитием центрально-азиатского региона.

Весьма важно, что в целях создания благоприятных условий для привлечения инвестиций стороны планируют обеспечить преференциальный режим инвестициям предприятий СУАР в странах Центрально-Азиатского региона и содействие разрыванию сотрудничества между крупными экономическими субъектами сторон. Постепенно складывается экспортная ориентация Синьцзяна в направлении соседних стран ЦА и Пекин надеется, что Синьцзян в перспективе станет играть важную роль в происходящих в ЦА геоэкономических переменах.

Таким образом, масштабы и темпы развития экономического сотрудничества Китая со странами ЦА, прокладка новых транспортных коридоров, позволяющих оживить хозяйственную жизнь региона, достижения в модернизации экономики Синьцзяна при сближении ее с экономиками постсоветских республик — все это позволяет считать, что реализация концепции ЭПШП уже вступила в начальный этап («нулевой цикл», если угодно).

И все же главным мотивом реализации концепции ЭПШП в центрально-азиатском регионе является не транспорт, а региональная интеграция. Если проследить реализацию этой задачи за несколько десятилетий периода становления независимости стран ЦА,

то можно констатировать, что региональная интеграция в Центрально-Азиатском регионе так и остается фрагментарной. Ряд прежних попыток регионального объединения стран ЦА не увенчался успехом. И здесь определяющими факторами была разновекторность интересов национальных элит, неравноценные экономические возможности стран ЦА, продуктовая однотипность межстрановой торговли. Все это никак не проясняет интеграционные перспективы региона. У многих стран ЦА отсутствует стремление к региональной консолидации, а ведущий региональный лидер — Казахстан также не может их консолидировать.

Учитывая географию торговли и близость товарных экспортных позиций стран региона, с одной стороны, и инвестиционные потоки, с другой стороны, можно говорить о продолжении центробежных тенденций в центрально-азиатском регионе.

Можно сделать вывод, что самостоятельно страны региона не придут к экономическому согласию. Приходится уповать только на активизацию внешних акторов, способных побудить их к региональной интеграции. В настоящее время таковыми видятся только две страны — Китай и Россия. Каждая из стран предлагает свой проект интеграции. Россия — Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Китай — ЭПШП.

В настоящий момент ЕАЭС достиг определенного уровня интеграции, сформировано единое экономическое пространство (правда, с определенными изъятиями). Евразийская интеграция, руководимая Россией, расширяет свое пространство, однако идет постепенно, неспешными темпами, что связано как с отсутствием необходимых финансовых средств, так и с необходимостью приспособления национальных экономик к единым меркам Евразийского союза и поиском компромиссов в национальных приоритетах.

Китай же начал экономическое взаимодействие с регионом примерно два десятилетия назад с активизации внешнеторгового обмена товарами, сейчас продолжает кредитно-инвестиционной поддержкой и переходит к формированию специальных экономических зон не только торгового, но и производственного назначения как в приграничье, так и в глубине центрально-азиатского пространства. Одновременно в странах ЦА на китайские инвестиции реализуется множество инфраструктурных проектов транспортного, телекомму-

никационного и энергетического характера. Нельзя сказать, что это преимущественно транзитные коммуникации для связи с западной частью Евразии, поскольку строится и множество объектов внутри-странового формата не только транспортного, но и производственного характера.

Недавно, начиная с 2012 г., с подачи Китая реализуется Программа регионального экономического сотрудничества в ЦА (РЭС-ЦА), в которую, кроме КНР и стран ЦА, входят Монголия, Афганистан, Пакистан и Азербайджан. Наблюдается повышение экономического интереса к Афганистану и по линии ШОС¹³. Сейчас поставлена задача ускоренного осуществления стратегии РЭСЦА в таких областях сотрудничества, как торговая политика, энергетика, формирование «экономического коридора» в ЦА на основе разрабатываемого проекта железной дороги «Китай—Кыргызстан—Узбекистан». И это все — в формате ЭПШП.

Следует отметить и еще одну важную тенденцию. Эксперты ВТО отмечают как современный тренд резкое увеличение числа региональных торговых соглашений за последние 5—8 лет (рост на 60 %) . В структуре региональных торговых соглашений сейчас преобладают как соглашения о ЗСТ в чистом виде, так и соглашения по типу ЗСТ+, то есть дополненные соглашениями об экономической интеграции. Число таких соглашений по типу ЗСТ+ выросло в первом десятилетии XXI в. в 5 раз. В конечном итоге в результате формирования таких межрегиональных РТС возникают предпосылки для формирования международных регионов как нового звена в мировой торговой системе, базирующегося не только на соперничестве, но и на сотрудничестве с другими звеньями международных экономических отношений.

На наш взгляд, определенные возможности для дальнейшего развития Китая совместно с Центрально-Азиатским регионом связаны с формированием такого **международного экономического региона** на пространстве Большой Центральной Азии, то есть с прилегающей к ЦА северо-западной частью Китая — Синьцзяном. Есть разные варианты агрегирования, включая и Сибирь. Формирование же такого экономического региона изначально начинается с создания полюсов роста и транспортных коридоров, пересекающих пространство этого региона.

Таким образом начинает формироваться полюс роста или, точнее, экономический пояс роста в приграничной китайско-центрально-азиатской полосе. В долгосрочной перспективе здесь вполне возможно формирование международного экономического региона.

Примечания

¹ Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун. «Сычоу чжи лу цзинци дай»: чжаньюэ нэй-хань, динвэй хэ шисянь луцзин: [«Экономический пояс Шелкового пути»: стратегическое содержание, место и пути осуществления] // Цюйюй юй чэнши цзинци. 2014. № 5. С. 3—13.

² Там же.

³ Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цюй: [Государственное бюро статистики КНР]. URL: <http://data.stats.gov.cn/workspace/index?sessionId=480C0531DF8743FA75E0E19A32729B5A?m=hgnd>

⁴ Мордвинова А.Э. Экономика Центральной Азии в 2015 году. URL: <http://riss.ru/analytcs/25391>.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

⁷ Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений (монография). Астана; Алматы: ИМЭП при Фонде первого президента, 2014. С. 78.

⁸ Там же. С. 72—73.

⁹ URL: <http://www.zakon.kz/4693493-jekonomicheskoe-sotrudnichestvo.html>

¹⁰ Кузьмина Е.М. Внешние экономические интересы как фактор экономического развития Центральной Азии: Научный доклад. М.: Ин-т экономики РАН, 2013. С. 246.

¹¹ Там же.

¹² Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньюэ чжи лу: [Китайское «продвижение на Запад» указывает путь посредством стратегии балансировки]. URL: http://www.qstheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm. 22.04.2014

¹³ Подробнее: Сафронова Е.И. К вопросу об оптимизации экономических отношений по линии «ШОС—Афганистан» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М.: ИДВ РАН, 2012. Вып. 17. С. 280—293.

С.Л. Сазонов, Чэнь Сяо

СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ «ПОЯСА И ПУТИ» КАК ОСНОВНАЯ МОДЕЛЬ НАЦИОНАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КИТАЯ

Аннотация. Стремительный экономический рост КНР в начале XXI в. в значительной мере был обеспечен благодаря масштабным инвестициям в модернизацию транспортного комплекса. Скоростные железные дороги и автомобильные магистрали ускоряют транспортную доступность, стимулируют внутренний спрос, становятся новой стратегической отраслью промышленности Китая и содействуют развитию смежных высокотехнологичных производств. В статье автор освещает новые китайские проекты — «Экономический пояс Шелкового Пути» и «Морской шелковый путь XXI в.». Всесторонне анализируется их внутреннее содержание, включая финансово-экономическую, транспортную и инвестиционную составляющую. Исследуются маршруты единой Евразийской магистрали, ориентированной на китайские проекты. Автор раскрывает российские подходы к китайским проектам с учетом национальных интересов РФ, а также возможности и пути сопряжения «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и российской транспортной системы.

Ключевые слова: Китай, Россия, АСЕАН, транспортный комплекс КНР, диверсификация капиталовложений, инновационное развитие, прямые иностранные и зарубежные инвестиции, «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской шелковый путь XXI в.», железные дороги, интеграция, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд развития ЭПШП.

INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION OF THE «BELT AND ROAD» AS THE BASIC MODEL OF THE NATIONAL ECONOMIC AND FOREIGN TRADE DEVELOPMENT OF CHINA

Annotation. Chinese rapid economic growth in the beginning of the 21st century for the most part was determined by the large-scale investments, directed to the transport complex' modernization. It stimulates spatial and economic development of China, strengthens its integrity and international significance. High-speed railways and highways greatly improve transport accessibility, stimulate internal demand, become a new China's strategic industry and promote the development of the related high-tech industries. The author outlines new Chinese projects — «Silk Road Economic Belt» and «21st Century Maritime Silk Road». The article contains comprehensive analysis of their internal content, including financial, economic, transport and investment component. The author explores the routes of the combined Eurasian transit road focused on Chinese silk projects. The author outlines Russian approaches to Chinese projects taking into account the national interests of the Russian Federation, as well as the possibility of convergence the «Silk Road Economic Belt» with the Russian transport system.

Keywords: China, Russia, ASEAN, : the transport complex of the PRC, diversification of the investments, innovative development, foreign and overseas direct investments, «Silk Road Economic Belt», «21st Century Maritime Silk Road», railways, integration, Asian Infrastructure Investment Bank, Silk Road development Fund.

В начале 2016 г. Китай запустил несколько новых континентальных маршрутов в Европу. 6 апреля 2016 г. из Уханя стартовали грузовые перевозки по *тринадцатому* маршруту Центральный Китай—СУАР (Алашанькоу)—Казахстан—РФ—Белоруссия—Польша—Германия—Лион (Франция) протяженностью 11,3 тыс. км. Континентальный железнодорожный маршрут связывает Китай и Францию за 16 дней, тогда как морская транспортировка грузов из Уханя в Лион требует от 50 до 60 дней. Из КНР поезда везут электронику, в обратном направлении — французские вина, автомобили и сельхозпродукцию¹.

В январе 2016 г. открылось движение поездов по маршруту Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—КНР (Достык). Грузовой состав перевез 20 контейнеров из Ильичевска (Украина) в КПП

Достык за 12 дней². С вводом в действие в 2015 г. новой железнодорожной линии Баку—Тбилиси—Карс этот коридора (иначе TRACECA) стал рассматриваться как возможный конкурент Транссибирской магистрали. Новый маршрут ежегодно может обеспечить транзитные перевозки в направлении Китай—Украина в объеме от 1 до 3,5 млн т. Однако возможность полноценной эксплуатации маршрута весьма проблематична. Вынужденные мультимодальные перегрузки транзитных потоков (железная дорога—паром—железная дорога), состыковка расписания прихода парома и железнодорожных составов неизбежно приводят к затягиванию сроков доставки. Сегодня китайские специалисты отмечают, что стоимость железнодорожной транспортировки 40-футового контейнера из Китая на Украину (5471 км, 9—14 дней) составляет 8,9 тыс. долл., тогда как стоимость морской перевозки (Шанхай—Ильичевск, 40 дней) будет на 30 % дешевле³.

В 2015 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции⁴. В начале 2016 г. китайская корпорация China Railway Group Limited (CREC) совместно с Венгерской железнодорожной компанией образовали СП для строительства 116 км венгерского участка 350-километровой железной дороги, которая соединит Венгрию и Сербию. Китайской компании принадлежат 85 % акций СП. Венгерско-сербский участок железной дороги является первым для китайских железнодорожных компаний на рынке ЕС⁵. Скорость движения поездов на новом участке составит 200 км/ч, стандарт колеи 1435 мм⁶. Запланированные сроки строительства составят 2 года при общей стоимости работ около 10 млрд юаней⁷. Проект стал первым выходом китайских железнодорожных компаний на рынки ЕС, а страны Средней и Восточной Европы рассматриваются Китаем в качестве стратегического направления реализации концепций ЭПШП и МШП-21 в. Этот транспортный коридор в Средней и Восточной Европе позволит обеспечивать непрерывный транзитный поток из греческого порта Пирей⁸ в страны Западной Европы с населением в 32 млн человек. Маршрут из порта Пирей пройдет через Скопье (Македония) и Белград (Сербия) до Будапешта (Венгрия). Он сократит время морской транспортировки грузов из КНР в страны Европы на 7—11 дней⁹.

В 2016 г. континентальные транзитные железнодорожные маршруты связывали 15 городов КНР с 20 городами Европы. Это самые короткие континентальные железнодорожные транспортные коридоры между Азией и Европой — они на 2,1 тыс. км короче маршрута Транссибирской магистрали от российских дальневосточных портов. В среднем время транспортировки товаров из КНР в страны Европейского Союза по суше сокращалось на 75 % по сравнению с морскими перевозками, а стоимость железнодорожного транзита была на 65 % меньше стоимости перевозки авиационным транспортом. Подавляющая часть грузов приходилась на малогабаритную электронику с высокой добавленной стоимостью, производимую в таких крупных высокотехнологичных центрах КНР, как Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу и Сучжоу. Организация Китаем этих коридоров центрального маршрута перевозок через имеющееся соединение с железнодорожной сетью Казахстана позволяет КНР диверсифицировать направления континентальных транзитных железнодорожных потоков. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня появились конкурентные маршруты, которые в перспективе способны отобрать у РФ подавляющую часть евроазиатского транзита.

В 2016 г. развивалось сотрудничество РФ и КНР в сопряжении планов развития Международного транспортного коридора «Приморье-1» и МШП-XXI в. С апреля 2016 г. грузовые поезда стали еженедельно отправляться из Суйфэньхэ в порт Владивостока, откуда контейнеры через шесть дней доставляются в корейские порты Пусан и Донхэ морским путем¹⁰. Протяженность маршрута Харбин—Суйфэньхэ—Владивосток короче по сравнению с маршрутом Харбин—Далень, что позволяет сокращать время доставки в среднем на 2—3 дня. Таким образом срок доставки в РК сокращается до 4 дней, в Японию — до 5 дней¹¹.

Следует отметить, что транспортная составляющая инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве «пояса и пути» являет собой верхушку «экономического айсберга», призванного активизировать экономическое развитие КНР и придать новый импульс расширению внешнеторгового объема. Опирающиеся на стратегию «выхода за рубеж» планы создания ЭПШП и МШП-XXI в. направлены на увеличение китайских прямых зарубежных инвестиций

(ПЗИ), призванных нарастить объемы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулировать рост объемов внешней торговли КНР. Реализация проекта «пояса и пути» также будет активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях. Геополитические аспекты плана «пояса и пути» очевидны. Китай стремится активизировать экономические связи с Россией, усилить свое присутствие в странах Центральной, Средней Азии и странах АСЕАН, закрепить свое присутствие на рынках европейских стран.

Мультипликативный эффект развития «пояса и пути» способен обеспечить ускорение развития экономики страны и повышение внутреннего спроса

Масштабные китайские ПЗИ и низкая себестоимость прокладки железнодорожной сети позволяют компаниям, занимающимся инфраструктурным строительством, в рамках стратегии «пояса и пути» выходить на мировой инфраструктурный рынок. Эта стратегия продвигает мультипликативный эффект в сопряженных отраслях промышленности КНР, создает новые рабочие места, стимулирует развитие центральных и восточных провинций КНР, расширение национальной и мировой железнодорожной сети и в итоге оживление китайской внешней торговли. Инновационный прорыв в отраслях производства подвижного состава и транспортных средств позволяет значительно нарастить объемы продаж высокотехнологичного продукта с высокой добавленной стоимостью. На 4-й сессии ВСНП 12-го созыва (март 2016 г.) было подчеркнуто, что Китай обладает большим потенциалом для обеспечения экономического роста путем расширения «эффективных капиталовложений»¹². Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры наряду с инновационным развитием транспортной отрасли станут одним из главных источников обеспечения экономического роста Китая и создания новых рабочих мест¹³.

В период 13-й пятилетки (2016—2020 гг.) Китайская железнодорожная корпорация (КЖК) планирует инвестировать 2,8 трлн юаней (438 млрд долл.) в строительство более 23 тыс. км новых железнодорожных линий, а с 2020 по 2030 гг. — 8 трлн юаней¹⁴. Эти инвестиции позволят довести протяженность железнодорожной сети Китая в 2020 г. до 150 тыс. км, в 2030 г. — до 200 тыс. км. Это, по мнению руководства КЖК, является неременным условием удвоения ВВП страны в 2020 г. по сравнению с 2010 г. и построения к 2020 г. «общества малого благоденствия» («сяокан») ¹⁵, а к 2030 г. «общества всеобщей зажиточности» («фуюй»). На 4-й сессии ВСНП 12-го созыва (март 2016 г.) было намечено довести к 2020 г. протяженность высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) до 30 тыс. км, они будут соединять 80 % крупных городов КНР¹⁶.

Строительство ВСЖД в Китае является не только инновационным прорывом, но и имеет большое значение для стимулирования экономики страны, активизации внутреннего спроса и увеличения занятости. Строительство 1 км высокоскоростного железнодорожного пути способствует созданию 600 новых рабочих мест¹⁷. Согласно расчетам китайских экономистов, на основе межотраслевых балансов 1 млрд юаней, вложенный в развитие ВСЖД, создает более 25 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях¹⁸, а инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл.) капиталовложений в железнодорожное строительство может обеспечить спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента¹⁹. Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта единодушны в своих оценках — увеличение капиталовложений в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1 % способствует росту ВВП²⁰ КНР на 1,5 %²¹ — инвестиции в строительство ВСЖД в размере 100 млн юаней стимулируют рост ВВП на 267 млн юаней²².

Стоимость прокладки 1 км ВСЖД в КНР составляет 33 млн долл.²³, тогда как в развитых странах²⁴ — 50 млн долл.²⁵ — иными словами, себестоимость 1 км полотна для ВСЖД в КНР практически вдвое меньше²⁶, чем в других странах. Западные эксперты признают, что скоростные поезда корпорации CRH быстрее аналогичных экспрессов компаний Eurostar в Европе и Shinkansen в Японии²⁷, а линии ВСЖД проложены в большее количество городов²⁸.

Строительством национальной и зарубежной железнодорожной инфраструктуры занимается консорциум двух крупнейших железнодорожных государственных корпораций: China Railway Engineering Corporation (Group) — (CREC) и China Railway Construction Corporation — (CRCC), которые подчиняются КЖК, находятся под контролем Госсовета КНР и входят в десятку крупнейших государственных компаний Китая. В 2015 г. CREC по объему годового дохода занимала 6 место (более 490 млрд юаней) и CRCC — 7 место (480 млрд юаней)²⁹. В начале 2016 г. корпорация CRCC продолжала реализацию 111 проектов в области строительства железных дорог за рубежом³⁰ стоимостью 15,11 млрд долл., в том числе в Казахстане, Туркменистане, Азербайджане, Афганистане и Грузии³¹.

По крупным инвестиционным проектам в области зарубежного инфраструктурного строительства Китай старается заключать межправительственные соглашения, предоставляющие финансовые гарантии. При этом китайская сторона настаивает на привлечении высококвалифицированной китайской рабочей силы, покупке китайских технологий и оборудования³². В период 2012—2015 гг. корпорация CRCC проложила железнодорожные линии в Ливии, Нигерии, ОАЕ, Омане, Иране, Казахстане, Австралии, Венесуэле и ряде стран Африки³³, осуществляла строительство ВСЖД в Таиланде, Лаосе, Сербии, Турции и Венгрии, Эфиопии, Кении, Саудовской Аравии, Нигерии³⁴. В 2015 г. корпорация CRCC подала заявку на участие в конкурсе на строительство 1287 км ВСЖД Лос-Анджелес—Сан-Франциско³⁵. Во время визита премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцзяна в Великобританию и его встреч с английским премьером Кэмероном в июне 2014 г. обсуждался проект строительства китайскими компаниями ВСЖД из Лондона на север Англии в Бирмингем. Строительство ВСЖД будет осуществлено в период 2017—2026 гг., а стоимость может составить около 50 млрд фунтов стерлингов³⁶. Заинтересованность в привлечении китайских технологий для прокладки линий ВСЖД проявляет более 30 стран, включая Россию, США, Индию, Сингапур, Саудовскую Аравию, Турцию, Таиланд, Бразилию, ряд стран Африки. В 2015 г. Китай принимал участие в 348 проектах строительства железнодорожной инфраструктуры за рубежом (2014 г. — 235 проектов) на общую сумму 7,6 млрд долл. и продолжал переговоры о строительстве ВСЖД общей протяженно-

стью 5 тыс. км с 28 странами, большинство из которых были расположены вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-XXI в.³⁷

Реализуя план «выхода за рубеж», 28 января 2015 г. Госсовет КНР принял решение о стимулировании экспорта высокотехнологичного продукта железнодорожной отрасли. Это касается не только отраслевой продукции с высокой добавленной стоимостью, но и экспорта технологий и стандартов, разработанных китайскими специалистами в области ВСЖД, послепродажного обслуживания³⁸. В наши дни высокоскоростные железнодорожные магистрали превратились в новую «визитную карточку» китайского экспорта³⁹. Подвижной состав поставлялся в 80 стран мира, а основными покупателями стали страны Восточной Европы и АСЕАН, Аргентина, Австралия, США. Значительная часть экспорта подвижного состава приходится на высокотехнологичные локомотивы и составы для ВСЖД с высокой добавленной стоимостью. В начале 2016 г. общая сумма контрактов на постройку Китаем железных дорог за рубежом составила 24,7 млрд долл.⁴⁰ В начале 2016 г. руководство КЖК заявило, что в течение года китайские ВСЖД выйдут на рынки РФ, США, Индонезии, Сингапура. А именно, строительство 770-километровой ВСЖД Москва—Казань, 370-километровой ВСЖД в западной части США из Лас-Вегаса до Лос-Анджелеса, 150-километровой ВСЖД Джакарта—Бандунг, ВСЖД Малайзия—Сингапур и ряд проектов в других странах мира.

В 2014 г. объемы экспорта подвижного состава и комплектующих для железнодорожного транспорта выросли на 22,6 % по сравнению с предыдущим годом и составили 15,92 млрд юаней, что составило 10 % объема мирового рынка продаж этого вида техники и комплектующих⁴¹. Провозглашенный руководством КНР план строительства ЭПШП, вовлекающий в широкомасштабное железнодорожное строительство все больше европейских и азиатских стран, несомненно, будет способствовать бурному росту спроса на строительство железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для ВСЖД из КНР. Развитие высокотехнологичного подвижного состава, соответствующего передовым стандартам, уже приносит значительный экономический эффект — в 2015 г. на фоне сокращения объемов экспорта китайских товаров за рубеж на 6 % объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава

вырос на 66,9 % и составил 26,57 млрд юаней (4,113 млрд долл.). КНР оставила далеко позади Японию и РК⁴² по объемам экспорта высокотехнологичной продукции. Доля Китая в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции возросла с 9,4 % в 2001 г. до 45,2 % в 2015 г., большую часть этого экспорта составили поставки за рубеж подвижного состава для ВСЖД⁴³.

Объемы китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство Китаем железных дорог за рубежом в 2014 г. в стоимостном выражении (около 7,5 млрд долл.) составили 2/3 стоимости российского экспорта вооружений за 2014 г. (10,2 млрд долл.)⁴⁴, в 2015 г. — 10,7 млрд долл. и 15,2 млрд долл. соответственно⁴⁵. В ближайшие 5 лет ежегодные темпы роста мирового рынка железнодорожных транзитных перевозок составят 3,3 %, а объем спроса на подвижной состав для его обеспечения возрастет с 53 до 61 млрд евро⁴⁶. В 2015 г. руководство КНР провозгласило амбициозный план «Сделано в Китае 2025»⁴⁷ — к 2020 г. довести объемы продаж железнодорожного подвижного состава до 650 млрд юаней (101,9 млрд долл.)⁴⁸. План предусматривает, что из общего объема продаж подвижного состава в 2020 г. на экспорт будет приходиться около 25 %, а в 2025 г. — 40 %⁴⁹. В случае реализации плана «Сделано в Китае 2025» объем экспорта китайской высокотехнологичной гражданской отрасли по производству железнодорожного подвижного состава в стоимостном выражении может превысить стоимость российского экспорта вооружений.

Вклад высокоскоростного железнодорожного транспорта в социально-экономическое развитие Китая не оценим — высокоскоростные линии «сжимают» обширное пространство Китая, способствуя превращению его территориальной структуры в более надежную и доступную, что приводит к ускорению экономической интеграции провинций и формированию масштабного регионального пространства. За счет создания скоростной транспортной сети провинции получают значительные выгоды. Уменьшаются транспортные расходы предприятий всех отраслей экономики и возрастают скорость движения, оборачиваемость грузов, снижаются необходимые запасы на складах. В результате повышается производительность труда, возрастает конкурентоспособность местных производителей, им обеспечивается выход на ранее недоступные региональные рынки.

ВСЖД не только связывают разные города страны, но и, стимулируют внутренний спрос, становятся новой стратегической отраслью промышленности Китая, содействуя развитию смежных высокотехнологичных отраслей.

Геоэкономические и геополитические аспекты развития «пояса и пути»

Во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия, октябрь 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин с целью оказания помощи в развитии региональной инфраструктуры выступил с инициативой о создании «Морского шелкового пути-XXI в.» (МШП-XXI в.), который позволит связать объединенную железнодорожную и автомобильную транспортную сеть южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона. Затем МШП-XXI в. объединит морские порты стран АСЕАН⁵⁰ и продлится по маршруту Желтое море—Восточно-Китайское море—Южно-Китайское море—Тихий океан и Индийский океан и далее до портов стран южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки⁵¹. В течение предыдущих 10 лет ежегодные темпы роста внешней торговли со странами, расположенными вдоль МШП-XXI в., в среднем составляли 18,2 %. В 2015 г. на долю этих стран приходилось 20 % от объема внешне-торгового оборота КНР, а объем ПЗИ китайских компаний составил 9,27 млрд⁵² долл. В перспективе новый морской транспортный мост в меридиональном направлении может объединиться с российским СМП и дойти до Европы⁵³. В рамках «Зоны свободной торговли Китай—АСЕАН», субрегиональных экономических зон, планов создания ЭПШП и МШП-XXI в. Китай реализует проект 2-й Евроазиатской трансконтинентальной магистрали (ЕТМ-2). Согласно плану, ЕТМ-2 начнется в портовых городах дельты р. Чжуцзян и пойдет на запад до провинции Юньнань и ГЧАР. Затем магистраль соединит Лаос, Вьетнам, Камбоджу, Таиланд, Малайзию, Сингапур (южная часть маршрута, идея которого была разработана еще в 1960-х гг.). Далее магистраль протянется через Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию и дойдет до Роттердама (Голландия). Общая протяженность маршрута составит 14 тыс. км, а магистраль будет пересекать территорию 18 стран. Ответвление от основной трассы начнется в Турции, протянется по территории стран Ближнего Востока и закончится в Египте, активизируя транспортные потоки из Китая в

Африку⁵⁴. Протяженность ЕТМ-2 станет на 6 тыс. км короче альтернативного морского маршрута⁵⁵.

Экономические и геополитические аспекты создания ЕТМ-2 и МШП-XXI в. очевидны — Китай стремится активизировать экономические связи со странами ЮВА и АСЕАН, закрепить свое присутствие на рынках других стран. Эта политика совпадает с твердым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских зарубежных инвестиций и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. Нарастивая свои капиталовложения в инфраструктуру стран ЮВА, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей региональной экономики. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЮВА, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами отечественный машиностроительный комплекс. Следует отметить, что инвестиции предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайское оборудование, технологии и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и южных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулировать рост объемов всей внешней торговли КНР. Реализация проектов ЕТМ-2 и МШП-XXI в. также будет активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль этих маршрутов, и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях.

В 2015 г. оборот торговли Китая с 49 странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-XXI в., равнялся 995,5 млрд долл. и составил 25,1 % от общего объема внешнеторгового оборота Китая. В 2015 г. объем китайских ПЗИ в эти страны по сравнению с предыдущим годом вырос на 18,2 % до 14,82 млрд долл. Основными реципиентами кредитов стали Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия, Россия и Греция. Объем инвестиций стран вдоль «пояса и пути» в Китай составил 8,46 млрд долл., увеличившись на 23,8 % по сравнению с предыдущим годом⁵⁶. В ближайшие 5 лет КНР намерена

импортировать товары из стран Азии и Европы на сумму 8 трлн долл., а общий объем инвестиций в страны этих регионов превысит 450 млрд долл.⁵⁷.

В 2015 г. китайские компании подписали 3987 контрактов с компаниями 60 стран, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП-XXI в., на общую сумму 92,64 млрд⁵⁸ долл. В 2015 г. Китай подписал международные налоговые соглашения (договоры об исключении двойного налогообложения) с рядом стран, расположенных вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-XXI в., включая Россию, Камбоджу, Индию, Пакистан, Индонезию и Румынию. По мнению китайских экономистов, эти соглашения позволят китайским финансовым институтам сэкономить на налогах около 9,5 млрд юаней (1,5 млрд долл.). В течение 2015 г. в результате конструктивных переговоров руководства КНР с представителями Индии, Индонезии и Таджикистана о размере ставок налогообложения китайские предприятия смогли снизить свои налоговые отчисления на 270 млн юаней⁵⁹.

Реализуя план развития «пояса и пути», Китай сформировал 75 экономических и торговых зон сотрудничества в 35 странах и регионах⁶⁰. В период 2013—2015 гг. объем налоговых поступлений, полученный правительствами этих стран, составил более 100 млрд долл., дополнительно было создано более 950 тыс. рабочих мест⁶¹. Во многих странах, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», активно расширяются масштабы индустриализации и урбанизации. Эти процессы требуют создания значительно больших инфраструктурных мощностей, чем можно построить с помощью Китая. Эти страны становятся притягательными не только для китайских ПЗИ, используемых для реализации стратегии «пояса и пути», но и для перемещения в эти страны избытка китайских производственных мощностей. В период 2014—2016 гг. более 700 компаний из провинции Хэбэй, производящих сталь и цемент, перевели или создали новые мощности в странах ЦА и ЮВА, прилегающих к маршрутам «пояса и пути»⁶². В 2016 г. китайская компания по производству стали Hebei Iron & Steel Group с целью перевода своих мощностей на международные рынки выкупила активы убыточного сталелитейного завода в Сербии и намерена инвестировать 300 млн долл. в его развитие⁶³.

Основные направления сопряжения российской транспортной сети с маршрутами «пояса и пути»

Сегодня Россия становится все менее значимым партнером для АТР, тогда как значение региона для нашей страны по мере смещения сюда центра мировой экономической активности неизбежно возрастает. Перспективы полноценного включения РФ в интеграционные процессы АТР сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транспортной системы и использованием того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно. Совершенно очевидно, что промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит явные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития транспортной сети КНР⁶⁴. Мы не зарабатываем на транзите столько, сколько способны, по той причине, Транссиб сегодня не функционирует как международный евроазиатский транспортный коридор, которым он всегда являлся. Россия не может предложить транзитную сеть соответствующего уровня, которая могла бы заинтересовать зарубежных грузоотправителей. Трансконтинентальный коридор, опирающийся на Транссибирскую магистраль, безусловно, нужен. Однако с учетом высокой стоимости даже простой реконструкции Транссиба, развитие международных евроазиатских транзитных перевозок представляется второстепенной задачей⁶⁵. Это связано с тем, что возможные будущие объемы транзитных перевозок не окажутся столь значительными, чтобы будущие доходы от них в размере примерно 2 млрд долл. внесли существенный вклад в бюджет РФ⁶⁶. Следует также учитывать, что транзитный вариант капитализации российской территории имеет определенные экономические риски.

Сегодня для ускорения экономического роста Китай и другие страны АСЕАН делают ставку на стимулирование внутреннего и регионального спроса, о чем было сказано в выступлении премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна на ежегодном Боаоском азиатском форуме в 2014 г.⁶⁷ Выступая в сентябре 2014 г. на международной выставке China—ASEAN Expo в Наньнине (ГЧАР), заместитель премьера Госсовета КНР Чжан Гаоли заявил, что «в течение ближайших пяти лет китайские ПЗИ в страны АСЕАН превысят 500 млрд долл., а КНР импортирует из региона товаров на 10 трлн»⁶⁸ долл. Если в те-

чение 5—10 лет странам АСЕАН удастся добиться того, что регион станет не только центром промышленного производства, но и потребления, то объем транзитных евроазиатских перевозок может сократиться, а российские инвестиции в развитие транзитной инфраструктуры могут не окупиться. Поскольку транспортная сеть РФ не способна обеспечить перевозки значительных объемов транзитных грузов из стран АТР в Европу, сегодня пространственная геополитика Китая, ставшего центральным инфраструктурным звеном евразийского транзита, превратилась в многовариантную. При формировании проектов ЭПШП и МШП-XXI в. руководство КНР планирует создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через РФ, но и через Центральную Азию, страны ЮВА и Ближний Восток, что снижает его возможные инфраструктурные риски.

Адресная и адекватная государственная поддержка развития транспорта Дальневосточного федерального округа (ДФО) РФ позволила бы органично встроить дальневосточную инфраструктурную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и обеспечить их императивное объединение с транспортной системой РФ. Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, которые при определенных условиях способны обеспечить превращение приграничной инфраструктурной сети в многополярную региональную транзитную структуру. Несомненно, что в случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогут получить все страны АТР: транспортная инфраструктура ДФО РФ является идеальным полигоном, который может стать «транспортно-коммуникационными воротами» России как в Китай, являющийся «турбогенератором» регионального экономического развития, так и в страны АТР. Общие интересы Китая и России заключаются в создании российско-китайской интегрированной сети, которая может стать новой платформой для расширения торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии.

Руководство КНР рассматривает возможность строительстве ВСЖД Пекин—Москва в качестве «ключевого проекта ЭПШП», а российско-китайский консорциум, созданный в июне 2015 г., заключил соглашение с ОАО «РЖД» о выделении 20,8 млрд руб.

(380 млн долл.) на проведение предварительной технической экспертизы проекта⁶⁹. Следует отметить, что премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в ноябре 2015 г. в г. Сучжоу на 4-й встрече руководителей Китая и стран Центральной и Восточной Европы подчеркнул, что российско-китайский проект является первым «первым применением китайских технологий в области строительства и эксплуатации ВСЖД за рубежом»⁷⁰.

Следует активизировать работы по реализации проекта транспортного коридора Пекин—Москва, а также завершить к 2018 г. строительство его первого участка — 770-километрового ВСЖД Москва—Казань. Это позволит вдвое увеличить пропускную способность западного полигона Транссиба, нарастить объемы железнодорожных транзитных грузопотоков, формируемых в центральных и западных провинциях КНР и направляемых через Казахстан по территории РФ в Западную Европу. В свою очередь транспортная инфраструктура СВК в направлении российской границы до основных железнодорожных пунктов пропуска в значительной степени недогружена. Поэтому первоочередная задача заключается в коренной модернизации транспортного комплекса ДФО РФ с учетом характера перспективных грузопотоков и переводе на плечо участка ДВЖД Забайкальск/Гродеково—тихоокеанские порты РФ существенной части грузов, произведенных в северо-восточных и центральных провинциях КНР, для последующей их транспортировки в Европу и восточные порты КНР. Поскольку сегодня пропускные возможности Транссибирской магистрали ограничены, то часть этого транзитного грузопотока может быть переключена на китайские железнодорожные магистрали, идущие в западном направлении. Резкое повышение транзитного потенциала ДФО станет мощным импульсом развития региональной инфраструктурной интеграции, сопряженной с договором о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и планом ЭПШП.

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанного в 1990-е годы дальневосточными учеными проекта МТК «Приморье-2», который предусматривает транзит товаров, производимых в северо-восточных провинциях Китая, через порты Хасанского района Приморского края. Сегодня товары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР с общей площадью 1,45 млн км²

и населением свыше 120 млн человек, не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через порты КНР⁷¹. Из Хуньчуня, например, до ближайшего порта Далянь груз приходится перевозить почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуня до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (а время транспортировки уменьшается на 5 дней), до порта Посъета — 42 км, до порта Славянки — 200 км. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена региональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками. В 2015 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети СВК не было вывезено около 100 млн т различных грузов. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязов Пожарский и Барский, реконструкция пограничного перехода Махалино—Хуньчунь) позволит организовать транзит грузов северо-восточных провинций Китая через порты южного Приморья: (Славянку, Зарубино и Посъет). Каналом для роста российско-китайских транзитных контейнерных перевозок должен стать пограничный переход Махалино (Приморский край)—Хуньчунь (Цзилинь). В 2015 г. объем контейнерных перевозок в направлении Махалино—Хуньчунь составил 2 млн т грузов и 3 тыс. ДФЭ, а к 2017 г. может возрасти до 8 млн т грузов и более 23 тыс. ДФЭ⁷².

Главным звеном проекта МТК «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы, который должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь. Реконструкция российского порта Зарубино придаст импульс развитию бассейна р. Тумэньцзян, Северо-Востока Китая (СВК) и стран Северо-Восточной Азии (СВА). Власти провинции Цзилинь намерены инвестировать 3 млрд долл. в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т, а в перспективе до 100 млн т⁷³. Порт объединит зерновой терминал на 40 млн т, контейнерный терминал на 2 млн ДФЭ, терминал ро-ро (накатных) грузов на 1,5 млн ед. в год, терминал для перевалки генеральных грузов (более 25 млн т). Проект реконструкции порта предполагает увеличение количества причалов с действующих 4-х до 12—15. Это даст возможность использовать 60 %

мощности российского порта для вывоза продукции провинций СВК в южные регионы КНР, а 30 % — для экспорта товаров в страны АТР и Северную Америку⁷⁴. В 2014 г. власти провинции Цзилинь согласились передать российской группе «Сумма» в аренду на 50 лет 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра по обработке грузов с ежегодной мощностью до 40 млн т. Здесь станут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, будет производиться их сортировка и формирование судовых партий⁷⁵. Группа «Сумма» нашла китайского соинвестора — China Merchants Holding International (Сянган), которая обеспечит порт грузовой базой (на первом этапе — до 4 млн т зерна и 500 тыс. ДФЭ). Группа намерена инвестировать 300—350 млн долл. в строительство логистического центра и реконструировать российский участок железной дороги до порта Зарубино (построить вторые пути и провести электрификацию участка), а также планирует подать заявку в Фонд национального благосостояния для финансирования проекта «Большой порт Зарубино» в размере около 46 млрд руб. В качестве соинвесторов также рассматриваются банки из КНР и РФ⁷⁶. Цзилиньское подразделение КЖК Northeast Railway Group в декабре 2014 г. выразило готовность участвовать в реконструкции железной дороги до порта Зарубино.

В 2014 г. ДВЖД организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5 тыс. ДФЭ. Китайские эксперты полагают, что при условии соединения порта Зарубино с Транссибирской магистралью, роста портовых мощностей, увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь через 10—15 лет дальневосточный порт Зарубино сможет конкурировать с китайскими портами Далянь или Шанхай. В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинция Цзилинь выразили готовность финансировать строительство ВСЖД Владивосток—Хуньчунь и соединение ее с китайской железнодорожной сетью. Руководство провинции Цзилинь не раз подчеркивало, что в случае повышения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь и российских приморских портов взаимную

выгоду от транзитных грузовых потоков будут иметь не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА⁷⁷.

Следует активно развивать взаимодействие российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в провинции Ляонин — Далянь, Даньдун, Инкоу, а потенциал этого сотрудничества огромен. Именно в этой провинции планируется создание крупнейших международных портов СВА. В 2008 г. Госсовет КНР принял решение основать таможенную зону в заливе Даяо близ порта Далянь, что стало важным шагом в развитии стратегии открытости провинции Ляонин⁷⁸. Порт Далянь является «главными воротами» экспорта и импорта северо-восточных провинций КНР — через него проходит 90 % внешнеторгового потока СВК. Порт связан не только с крупнейшим портом РК — Пусаном, но и с другими важнейшими портами РК, Японии, стран ЮВА. В 2016 г. порт Далянь обслуживал 107 национальных и международных морских маршрутов, которые соединяли его с 320 портами всего мира. В 2015 г. порт Далянь обработал 440 млн т грузов⁷⁹.

Власти провинции Ляонин планируют до 2018 г. вложить более 20 млрд юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе провинциальных портов. В начале 13-й пятилетки в провинции действовали 5 крупных морских портов с ежегодным грузооборотом более 100 млн т каждый, а общий объем грузооборота всех портов провинции Ляонин составил 1,4 млрд т⁸⁰. Перспективно сотрудничество российских дальневосточных портов с быстро развивающимся портом Даньдун, расположенным на самой северной оконечности континентальной береговой линии Китая. В 2014 г. объем грузооборота порта Даньдун превысил 130 млн т, а объем контейнерных перевозок — 1,6 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент измерения вместимости контейнеров). Порт занимает удобное географическое положение — он расположен между КНР и КНДР и совсем рядом с РФ, Японией, РК и Монголией, находится на пересечении морских путей, соединяющих 90 портов 70 стран. Ускоренными темпами идет строительство причала, который специализируется на обслуживании крупных судов, перевозящих железную руду, водоизмещением до 300 тыс. т. В ближайшие 2—3 года продовольствие, стальной прокат, уголь и

железная руда только из 14 городов, расположенных в восточной части СВК, смогут обеспечить рост грузооборота порта Дандун на 100 млн т, а выход к морю через порт Дандун позволит предприятиям СВК сократить логистические издержки на 6 млрд юаней в год⁸¹. Регулярными стали железнодорожные перевозки из порта Инкоу в Москву. Прибывающие обратно из России контейнеры с грузом отправятся по морю в другие города Китая, такие как Тяньцзинь, Шанхай, Гуанчжоу.

Не менее важным направлением развития российско-китайского сотрудничества в области морских перевозок является расширение контейнерных перевозок в РФ из портов СВК и в первую очередь из порта Тяньцзинь, на базе которого создана крупнейшая зона свободной торговли СВК. Порт связан с Россией, Японией, РК, КНДР и другими странами ЮВА, имеет 246 причалов, в том числе более 100 способных принимать океанские суда водоизмещением свыше 10 тыс. т. Он поддерживает постоянные транспортные связи с более чем с 500 портами 180 стран мира. В 2015 г. грузооборот порта вырос до 540 млн т, а объем контейнерных перевозок составил — 15 млн ДФЭ⁸² — порт остается четвертым крупнейшим мировым морским портом и ведущим комплексным портовым узлом перегрузки контейнеров и грузов, перемещающихся в пределах региона северо-восточной и западной Азии. В целях повышения пропускной способности порта Тяньцзинь в 2015 г. акватория порта была увеличена на 1,120 км² и достигла 1,590 км², были построены дополнительные фарватеры вдоль действующего главного водного пути⁸³. В ближайшие годы протяженность береговой линии порта будет увеличена с 78,9 км до 148 км, что позволит нарастить пропускную способность порта Тяньцзинь. Согласно прогнозу, в 2020 г. через порт ежегодно будет перевозиться 650 млн т грузов⁸⁴.

Примечания

¹ First freight train links China's Wuhan, France. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/07/content_24341830.htm

² First container train from Ukraine to China passes through Azerbaijan. URL: http://www.china.org.cn/business/node_7074878.htm

³ Feature: Ukraine-China cargo train on Silk Road opens up prospects for trade promotion. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-02/01/content_37705228.htm

⁴ China, CEE countries eye co-op with new railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-11/26/content_30713119.htm

⁵ Roundup: Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/24/content_37389828.htm

⁶ Первые железнодорожные проекты Китая в ЕС. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/09/content_37274463.htm

⁷ Chinese premier congratulates Serbia on launch of joint railway project. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/24/content_37383850.htm

⁸ В 2016 г. корпорация China COSCO Shipping Corporation и Приватизационный фонд Греции пришли к соглашению о продаже китайской компании 67 % акций греческого порта Пирей на сумму 368,5 млн евро (410,6 млн долл.). По соглашению в течение ближайших 10 лет китайская компания инвестирует еще 350 млн евро в строительство 2 грузовых терминалов в порту Пирей. Это позволит в будущем увеличить грузооборот порта с нынешних 2,1 млн до 6,2 млн ДФЭ. План COSCO по развитию мощностей греческого порта Пирей, являющегося одним из ключевых пунктов МШП-XXI в., позволит увеличить ежегодные доходы порта на 5,1 млн евро, дополнительно создать 125 тыс. новых рабочих мест (COSCO declared preferred investor for Greek por. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-02/18/content_37814735.htm).

⁹ *Feng Zhongping*. Four Keywords in China-European Relations in 2015. URL: http://www.bjreview.com/Opinion/201512/t20151221_800045033.html

¹⁰ Открыт новый канал наземно-морских международных смешанных перевозок. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0413/c31518-9044036.html>

¹¹ В регулярном порядке начала работать сухопутно-морская линия, соединяющая Китай, Россию и РК. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0401/c31518-9038907.html>

¹² Глава ГКРП Сю Шаоши в интервью после сессии 4-й сессии ВСНП 12-го созыва подчеркнул, что «эффективные капиталовложения» в развитие приоритетных инновационных отраслей транспортного комплекса наряду с упором на внутреннее потребление, останутся основными драйверами экономического развития страны (Consumption First Priority to Shore up China's Growth. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/201603/t20160307_800051093.html).

¹³ На 4-й сессии ВСНП 12-го созыва среди основных задач на период 13-й пятилетки были выделены: инфраструктурное строительство, ускорение развития ЭПШП и МШП-XXI в., «Экономического пояса р. Янцзы и р. Чжуцзян», улучше-

ние инфраструктуры региона Пекин—Тяньцзинь—Хэбэй (Prosperous Years Ahead. URL: http://www.bjreview.com/Business/201603/t20160304_800050888.html).

¹⁴ Rail sector sets 200,000 km target. URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201407/23/t20140723_3211929.shtml

¹⁵ Основным критерием «общества малого благоденствия», по утверждению ведущего китайского экономиста Ху Ангана (Университет Цинхуа), станет увеличение ВВП КНР до размера 14 трлн долл. Это позволит довести долю ВВП Китая на душу населения до 10 тыс. долл. и сократить разницу в соотношении ВВП на душу населения между США и КНР с 1/7 до 1/3 (A decade in two 5-year plans. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/16/content_23898532.htm).

¹⁶ Highlights of Chinese Government Work Report for 2016. URL: http://www.bjreview.com/Documents/201603/t20160305_800050958.html

¹⁷ Wang Jun. New Frontiers in Exports. China sends railway, nuclear power and other equipment sales to foreign markets. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-02/09/content_668373_2.htm

¹⁸ Тэдао юньшу юй цзинцизи. 2015. № 2. С. 4.

¹⁹ Railway boom to boost industries. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-08/05/content_33145021.htm

²⁰ Аналитики Банка Китая определили, что рост ВВП КНР на 1 % способствует созданию 1,8—1,9 млн рабочих мест. В 2015 г. темпы роста ВВП КНР составили 6,9 %, что позволило создать 13,12 млн новых рабочих мест (Further slowdown in GDP expansion forecast in 2015. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/03/t20141203_4036165.shtml; Full text: Li Yuanchao's address at WEF annual meeting URL: http://www.china.org.cn/chinese/2016-02/15/content_37791512.htm).

²¹ Transport opens new growth path. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201410/28/t20141028_3792567.shtml

²² Rail cargo volume drops 3.9 % in 2014. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/30/t20150130_4478418.shtml

²³ Chinese high-speed trains venture overseas. URL: <http://english.people.com.cn/business/8444997.html>

²⁴ В Китае стоимость строительства 1 км ВСЖД колеблется в пределах 46—180 млн юаней в зависимости от геологических условий. В Германии стоимость прокладки 1 км ВСЖД Франкфурт—Кельн обошлась около 300 млн юаней, а в Южной Корее — 450 млн юаней (Liu Jin. High-speed train: Chinese brand of economic diplomacy. URL: http://en.ce.cn/Insight/201312/24/t20131224_1985335.shtml; Bai Tiantian (Global Times). High speed rail may need to be rebuilt. URL: <http://english.people.com.cn/90882/7935839.html>). Специалисты ВБ утверждают, что более низкая стоимость прокладки линий ВСЖД в КНР по сравнению с другими странами объясняется масштабами нового высокоскоростного железнодорожно-го строительства, более низкой стоимостью рабочей силы и меньшей стоимостью

отчуждаемых для строительства земельных участков (China riding railway hopes. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/28/t20140828_3441737.shtml).

²⁵ China's strategic rollout of high speed rail. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0620/c98649-8744160.html>

²⁶ Благодаря низкой стоимости строительства линий ВСЖД в КНР цена билетов на скоростные поезда в Китае на 60 % меньше, чем в европейских странах (Hu Weijia. Railway equipment exports surge 22.6 % in 2014. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/906002.shtml>).

²⁷ Операционная скорость скоростных железных дорог в Японии в 2014 г. составляла 220—240 км/ч, Франции, Испании, Южной Кореи, Тайваня — до 300 км/ч, КНР — до 350 км/ч (The golden age of railway in China. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-09/03/content_33416002.htm).

²⁸ Zhou Xiaoyan. World Factory to World Investor. URL: http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2015-02/16/content_668848_2.htm

²⁹ Ben Yue. Taking CSR to the next level. URL: http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2015-12/28/content_17386478.htm; Roundup: China Railway Group eyes regional market with 2 bln USD investment in Malaysia. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-03/21/content_38079373.htm

³⁰ В 2015 г. корпорация построила ВСЖД Анкара—Стамбул, Эфиопия—Джибути и в 2016 г. продолжала строительство ВСЖД Китай—Таиланд, Мекка—Медина.

³¹ Китайская железнодорожная строительная корпорация реализует в странах «пояса и пути» проекты на договорную сумму свыше 15 млрд долл США. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/19/content_38067323.htm

³² Lan Xinzhen. Train Exports on Track. China's high-speed railway exports have a competitive edge in cost, safety, technology and management. URL: http://www.bjreview.com.cn/quotes/txt/2014-11/11/content_651410_1.htm

³³ Australia welcomes Chinese firms in building infrastructure. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-04/12/content_17429607.htm; China-Africa trade cooperation has broad prospects: Chinese minister. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-05/06/content_17487854.htm

³⁴ Train-makers set for sales boost abroad. URL: <http://en.people.com.cn/business/n/2015/0206/c90778-8846788.html>; Chinese railway suppliers on fast track to world market URL: http://en.ce.cn/main/latest/201511/03/t20150303_4714572.shtml

³⁵ On track for high-speed growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/22/content_18781013.htm

³⁶ Chinese money flows into UK URL: http://www.china.org.cn/business/2015-02/02/content_34709825.htm

³⁷ Overseas investment as key in «belt and road». URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/17/t20150117_4366509.shtml

³⁸ China to push exports of railway, nuclear power products. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0128/c90778-8842618.html>

³⁹ From «Made in China» to «Built by China», Chinese railway industry booming overseas. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0226/c90778-8854277.html>

⁴⁰ Belt and Road Initiative boosts rail tech exports. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-10/29/content_22310679.htm

⁴¹ China takes 10 % of global rail exports. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201502/06/t20150206_4535460.shtml; Du Xiaoying (China Daily). CRRC seeks more US rail deals after landing Chicago order. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/13/content_24489478.htm

⁴² Доля Японии в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции в 2014 г. равнялась 7,7 %, РК — 9,4 % (China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm).

⁴³ China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm

⁴⁴ Rail manufacturers target US\$102b in sales within 5 years. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/19/content_37108408.htm

⁴⁵ China to spend \$438b on rail network in the next five years. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm

⁴⁶ Rail giants gain from «going global» strategy. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/04-01/160150.shtml>

⁴⁷ Министерство промышленности и информационных технологий разработало план «Трех десятилеток», который позволит Китаю в течение тридцати лет к 2045 г. обеспечить статус мировой промышленной державы. Стратегия «Сделано в Китае 2025» представляет собой дорожную карту развития, разработанную для первого десятилетия, когда Китай по основным показателям должен вплотную приблизиться к лидерам мирового промышленного производства. Основными лозунгами станут: переход от «сделано в Китае» к «произведено в Китае», от «китайской скорости» к «китайскому качеству», от «китайской продукции» к «китайским брендам».

⁴⁸ Zhong Nan. Railway companies on track to haul the world. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/28/content_24126957_2.htm

⁴⁹ CRRC seeks more US rail deals. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/13/content_38232720.htm

⁵⁰ В 2014 г. более 65 % торговли между КНР и странами АСЕАН осуществлялось морским флотом (Chinese official urges Pacific transport cooperation. URL: <http://english.people.com.cn/90883/8628942.html>).

⁵¹ Yu Lintao. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. URL: http://www.bjreview.com/world/txt/2014-09/25/content_642358_3.htm

⁵² China's trade with Maritime Silk Road countries rises 18 pct annually. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/11/c_135089988.htm

⁵³ Li Xin. The New Asian Fusion. China's two silk roads help forge closer cooperation among CICA members. URL: http://www.bjreview.com/special/2014-04/28/content_619516_2.htm

⁵⁴ Railway must stay on track. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/29/content_24163124.htm

⁵⁵ Guo Anfei, Hu Yongqi (China Daily). Railway line heralds new Trading dawn. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>

⁵⁶ В 2015 г. товарооборот Китая со странами вдоль «пояса и пути» достиг 995,5 млрд долл. США. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-04/08/content_38197006.htm

⁵⁷ APEC economies pledge flexible fiscal policies, stress infrastructure investment. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1023/c90883-8798513.html>

⁵⁸ China's Three Economic Strategies Gain Momentum. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201602/t20160222_800049373.html

⁵⁹ Belt and Road to save Chinese financial institutions 9.6 bln yuan in taxes. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/02-11/198793.shtml>

⁶⁰ Market Watch NO. 9, 2016. URL: http://www.bjreview.com/Business/201602/t20160229_800050273.html

⁶¹ Belt and Road driving growth, creating jobs, says minister. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-02/24/content_37858746.htm

⁶² Wang Yanfei. Boao forum calls for more support in infrastructure. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/25/content_24086713.htm

⁶³ Ma Jingjing, Wang Cong (Global Times: 2016.04.07). Steelmakers hit hard by overcapacity, lower prices. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/977665.shtml>

⁶⁴ В последнее время, обсуждая вопрос развития российско-китайской инфраструктурной интеграции, китайские чиновники негативно отзываясь о состоянии транспортной сети РФ. К примеру, председатель правительства провинции Хэйлунцзян Лу Хао отметил, что приграничная торговля с российскими регионами затруднена вследствие сезонности погранпереходов. По его мнению, России следует ускорить строительство всепогодных железнодорожных и автомобильных мостов на приграничных территориях.

⁶⁵ Главная задача, решаемая реконструкцией Транссиба и БАМа, заключается в превращении магистралей в инструмент более тесной хозяйственной консолидации, усилении связанности территории страны. Строительство и модернизация транспортных сетей России активизирует экономическое развитие прилегающих территорий, позволит создать новые рабочие места и, несомненно, внесет значительный вклад в укрепление обороноспособности РФ.

⁶⁶ Прежний руководитель ОАО «РЖД» В. Якунин утверждал, что транзитные перевозки 600—800 тыс. контейнеров в год способны принести российским транспортным компаниям выручку в размере порядка 2 млрд долл. (Якунин В. Нам нужны решительные преобразования. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585049>). Планируемые объемы транзитных перевозок десятикратно превышают нынешние объемы евроазиатских транзитных потоков по Транссибу.

⁶⁷ Chinese Premier Li Keqiang delivers keynote speech at 2014 Boao Forum for Asia opening ceremony. URL: <http://english.people.com.cn/98389/8595591.html>

⁶⁸ Vice Premier Zhang Gaoli's speech at China-ASEAN Expo. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-09/17/content_18614065_4.htm

⁶⁹ Увеличение пропускной способности железнодорожной сети РФ не даст должного экономического эффекта, если государство не займется разумным тарифным регулированием. Следует отказаться от единой сквозной тарифной ставки российского транзита и определять только максимальный и минимальный уровень тарифов. Тогда в рамках образовавшегося тарифного коридора грузоперевозчики могли бы гибко выстраивать свою тарифную политику с учетом конъюнктуры рынка, что позволит оперативно реагировать на его изменения с помощью тарифной составляющей.

⁷⁰ Backgrounder: China high-speed train's overseas expansion. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-11/26/content_37172221.htm

⁷¹ Все экспортно-импортные перевозки провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и восточной части АРВМ осуществляются через провинцию Ляонин и ее порты Далянь, Инкоу и Цзиньчжоу по крайне перегруженной железной дороге Харбин—Чанчунь—Шэньян—Далянь, тогда как буквально рядом в 13 км от пограничного поста (рядом со станцией Хасан) находится Японское море.

⁷² Артем разведет контейнеры по сухому. Заработала железнодорожная составляющая логистического центра в Приморье. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2494425>

⁷³ Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/09/content_33705174.htm

⁷⁴ Chen Yang (Global Times). Russia port has big regional goals, especially for Northeast China. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0918/c90778-8784185.html>

⁷⁵ Китайские компании достигли договоренностей с группой «Сумма» о перевалке продукции через порт Зарубино. Цзилиньская зерновая компания намерена переваливать 10 млн т зерновых (пшеница, кукуруза, соя) в год. Чанчуньский автозавод, крупнейшее в мире сборочное производство Volkswagen, намерен ежегодно импортировать через Зарубино из Европы и Америки автокомплектующие общим объемом 40 тыс. ДФЭ.

⁷⁶ «Сумма» подаст заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://ria.ru/economy/20141109/1032441002.html>

⁷⁷ Fangchuan scenic spot. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2014-08/08/content_18276191.htm

⁷⁸ Wang Haiyun. Thoughts on Building Silk Road Economic Belt // International Strategic Studies. 2014. № 2. April. P. 14.

⁷⁹ Maiden rail freight service leaves Dalian with goods for Russia. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/28/content_23286495.htm

⁸⁰ China's Northern-most Port Rises. URL: <http://english.cri.cn/6826/2016/12/28/2702s805535.htm>

⁸¹ На самой северной оконечности береговой линии Китая появился крупный порт, грузооборот которого превысил 100 млн т. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-12/25/content_31001032.htm

⁸² Грузооборот порта Тяньцзинь быстро увеличится к 2020 году. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2016-04/11/content_38213946.htm

⁸³ China approves expanded opening of Tianjin port. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/06/content_18699681.htm

⁸⁴ Throughput of Tianjin port to jump by 2020. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/11/content_38215681.htm

Е.И. Сафронова

ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» — КОМПЛЕКСНЫЙ ФАКТОР «МЯГКОЙ СИЛЫ» КИТАЯ

Аннотация. В статье предпринимается попытка показать смысл инициативы «Один пояс, один путь» как инструмента «мягкой силы» Китая. Автор анализирует причины выдвижения проекта, характеризует вероятные трудности, с которыми он может столкнуться в процессе осуществления.

Ключевые слова: Китай (КНР), проект/инициатива «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), «мягкая сила», гуманитарные отношения, экономическая дипломатия, регионализм, международный имидж государства.

«ONE BELT, ONE ROAD» INITIATIVE AS A COMPREHENSIVE FACTOR OF CHINA'S «SOFT POWER»

Annotation. The paper attempts to show the sense of the «One Belt, One Road» Initiative as an instrument of the Chinese «soft power». The author analyzes reasons for the Project's promotion and characterizes risks which it might encounter in the course of its implementation.

Keywords: China (PRC), «One Belt, One Road» Initiative, Silk Road Economic Belt (SREB), «soft power», humanitarian relations, economic diplomacy, regionalism, international image of a state.

Как показывает мировой опыт, материальный успех бурно развивающегося международного актора зачастую не является достаточным условием для обретения им глобально значимого статуса. Да, Китай ныне — второе по объемам ВВП государство мира, но значит ли это, что он стал «своим», то есть безоговорочно признанным членом «клуба» мирового геополитического «истеблишмента»?

Круг стран — традиционных лидеров мирового сообщества — является практически замкнутым, и государства, входящие в него, крайне ревниво относятся к каждому новому «игроку» в ранге великой державы или же просто нового мирового «узла» политико-экономического влияния. Так, ряд стран, достигших сопоставимых с западноевропейскими показателей хозяйственного роста (например, некоторые государства АСЕАН), до сих пор не играют на мировой арене той роли, которая принадлежит европейским странам — членам ЕС, даже тем, времена величия коих уже давно миновали. Этот парадокс свидетельствует о наличии в механизмах международного влияния таких рычагов, мощь которых измеряется не только и не просто политико-экономическим потенциалом. Сила традиций и культурно-цивилизационной общности, видимо, является гораздо большей, чем считалось до сих пор¹. Если допустить сравнение с литературными персонажами, то можно представить бурно выросшие государства как бальзаковских «нуворишей», принимаемых в мире «великосветских салонах» благодаря их богатству, но при этом — с немалой долей предвзятости.

Поэтому не предстоит ли КНР еще долгий путь по конвертации ее геоэкономических достижений в геополитический потенциал?

Несомненно, мнение Китая воспринимается и учитывается мировым сообществом, но не происходит ли это в основном ввиду его экономической мощи, одним из ключевых аспектов которой является растущая военная сила Поднебесной? Как известно, динамизм внешнеполитического поведения КНР да еще на фоне бурного подъема ее национального хозяйства и обороноспособности вызывает опасение немалой части мирового сообщества, усматривающей угрозу в энергичном прогрессе нового мирового центра. Кроме того, Азия стоит перед новыми вызовами: это и нарастание традиционных и нетрадиционных рисков и опасностей, в частности, вызванных активностью ИГИЛ, и попытки США вернуть себе безусловные позиции на континенте, и пока еще неясные, но настораживающие последствия вывода войск НАТО из Афганистана.

Осознавая все это, Китай занимается активным поиском нестандартных, но эффективных средств разрядки напряженности на мировой арене, а также и путей утверждения своего международного имиджа дружественного, миролюбивого, достойного доверия геополитического партнера.

литического партнера. Во многом и по этой причине на передний план китайских дипломатических исканий выходит «мягкая сила» (МС), в том числе ее экономические инкарнации². МС становится для Китая формой глобального взаимодействия, механизмом эффективного и при этом несилового разрешения разногласий и конфликтов.

В статье автор предпримет попытку показать смысл инициативы «Пояс и путь» с позиций гуманитарных отношений и поразмышлять об ее значении как орудия «мягкой силы» Китая. В целях удобства изложения автор позволил себе там, где это уместно, заменять термин МС его частными субпонятиями — «гуманитарное сотрудничество», «публичная дипломатия», «имиджевая работа государства».

* * *

Как известно, начиная с 2012 г., КНР выдвинула сразу целый ряд новых социокультурных, имиджевых и экономических концепций: «китайская мечта», «азиатско-тихоокеанская мечта», «новый тип отношений между крупными державами», «сообщество общей судьбы», «новое взаимодополнение морали (справедливости) и выгоды». Даже если назвать подобное доктринальное творчество «дипломатией лозунгов»³, не следует забывать, что концептуальное обеспечение внешних и внутренних инициатив КНР всегда было важным целевым направлением идеологической работы китайского руководства. И далеко не всегда бесплодным.

Курс на реализацию инициативы «Один пояс, один путь» с двумя ее составляющими — сухопутным «Экономическим поясом Шелкового пути (ЭПШП)» и Морским Шелковым путем XXI века (МШП-21) — органично вписывается в приведенный выше доктринальный «каркас», но знаменует собой принципиально новую фазу внешнеполитической активности Китая. На Беооском азиатском форуме в марте 2015 г. министр иностранных дел КНР Ван И назвал инициативу «фокусом» китайской внешней политики⁴.

В официальных китайских документах вполне четко просматривается идея о высоком «мягкосиловом» значении «Пояса и пути»: подчеркивается, что инициатива «Один пояс, один путь» (далее — Проект или Инициатива) поможет странам-участницам расширить

процессы гуманитарных обменов и взаимообогащения культур во имя большего взаимодоверия и взаимоуважения, международной гармонии, спокойствия и достатка⁵.

Принципами Проекта называются открытость, согласие и толерантность, инклюзивность разных цивилизаций, уважение выбора пути и модели развития каждого государства, активизация межкультурного диалога, стремление к общности при сохранении различий, взаимозаимствование полезного, расширение гуманитарных обменов, мирное сосуществование и общее процветание⁶.

Каковы же «*мягкосиловые*» причины и смысл выдвижения инициативы «Один пояс, один путь»?

Прежде, чем отвечать на этот вопрос, следует уяснить: входит ли экономическая дипломатия (ЭД) в арсенал «мягкой силы» государства? По этому поводу высказываются противоположные точки зрения, но автор полагает обоснованным то мнение, что ЭД — есть мощный «мягкосиловой» механизм и ресурс страны.

С приходом к власти 5-го поколения китайских руководителей особой чертой экономической дипломатии КНР стало широкое задействование потенциала культурной общности Поднебесной с ее соседями. Китай нацелился на формирование нового типа региональной интеграции⁷, подразумевающего создание азиатского сообщества на базе не только торговых, энергетических и инфраструктурных связей, но и сходства исторических и культурных факторов. Ключевой теоретической опорой такой интеграции служат уже упомянутые выше идеи «Сообщества с единой судьбой и общих интересов» (концепция «исторической общности»). Эта концепция обретает характер важной базы для реализации инициативы «Один пояс, один путь» именно потому, что будучи «обкатанной» на опыте Проекта, она способна составить «мягкосиловую» опору всей китайской политике регионализма. Цель последней — укрепление доверия между Поднебесной и ее азиатскими соседями и создание обновленного образа Китая. А не в этом ли заключается «мягкосиловой» смысл соответствующего внешнего курса?

Понятно, что чем успешнее идет военное строительство в КНР, тем сильнее она нуждается в несиловом балансиере и компенсаторе — «мягкой силе» — для нивелирования обеспокоенности государств-соседей ростом ВПК Китая. По оценкам, КНР ежегодно тра-

тит от 10 до 12,5 млрд долл. на цели «внешней пропаганды»⁸ — распространение знаний о китайской культуре, истории, философских воззрениях, экономической модели развития — по каналам Институтов Конфуция, СМИ, телевизионного вещания на многих языках мира, культурных мероприятий, обменов в сфере образования и искусства, а главное — организуя специальные встречи специалистов и ученых, посвященные МС.

Здесь можно отметить, что уникальность китайской цивилизации при всей ее привлекательности парадоксальным образом отделяет Китай от всего остального мира не просто лингвистически, но и в социокультурном и мировоззренческом планах. Хотя, по словам китайского исследователя Чжан Лихуа, Пекин всегда следовал принципу «добродетельного управления», берущему свое начало в конфуцианской культуре⁹, тем не менее Китай далеко не всегда воспринимается в качестве «своего» даже в конфуцианском мировом ареале. Южная Корея, Вьетнам и особенно Япония ныне не склонны усматривать в Поднебесной носителя братских качеств. Поэтому думается, что **Китаю все еще свойственна психология изолированной нации** как в силу исторических особенностей его развития, так и ввиду специфики современной мировой обстановки. Да и сама внутригосударственная идеология КНР настолько отличается от других мировых воззрений¹⁰, что «мягкая сила» в форме гуманитарных связей становится просто необходимым инструментом взаимопонимания в надматериальной сфере международного общения. МС может служить и средством вывода Поднебесной из геоментальной изоляции.

В случае удачи Проект поможет преодолеть страхи перед «желтой угрозой» и следовательно — сделать мир более податливым к принятию последующих международных инициатив КНР.

Китай, похоже, учитывает и то обстоятельство, что лидерство мирового уровня не достигается в одиночку. Любому центру силы необходимо поддерживающее окружение, государства-сателлиты. Китайское руководство, вероятно, осознает, что к лидерству на региональной и/или глобальной арене надо идти со своей «командой», в окружении партнеров и контрагентов, сотрудничество с которыми освящено временем, обычаем и общностью не одного лишь экономического свойства. Развиваясь сам, Китай одновременно культивирует

вирует и внешнюю партнерскую среду, причем делает это целеустремленно и последовательно¹¹. Страны, расположенные вдоль Пути и Пояса призваны стать важной частью такой поддерживающей среды. Если она будет успешно создана, то это станет явным достижением «мягкой силы» Китая.

В плане национального строительства Инициатива (в данном конкретном случае ее аспект — проект ЭПШП) учитывает, что западные приграничные районы КНР и сопредельные им территории Центральной Азии (ЦА) богаты энергоресурсами, жизненно важными как для реализации проекта ЭПШП, так и снижения исламистской угрозы в СУАР посредством экономического и инфраструктурного развития, материального стимулирования и инвестиций¹². Как известно, бедность всегда является питательной средой для экстремистских настроений недовольного населения. Поэтому успех экономических инициатив есть успех китайской гуманитарной политики и «мягкой силы» в целом.

Что касается России, то Пекин признает традиционные интересы РФ в ЦА, а Москва мирится с растущим китайским экономическим присутствием в регионе, выступающим там стабилизатором социальной обстановки¹³ (это ли не проявление МС Китая?). Импорт китайских товаров народного потребления выполняет социальную функцию в странах ЦАР: от торговли с КНР зависит существование крайне небогатого населения Центральной Азии. (Когда КНР по какой-либо причине ненадолго закрывает свои границы, тогда изменяются курсы валют многих центрально-азиатских стран)¹⁴. Социально-экономическая зависимость наименее успешных стран ЦАР от отношений с Китаем очевидна уже сейчас. И именно поэтому в ЦА имеет место рост опасений по поводу расширения влияния КНР в регионе. Однако субъективные настроения людей не являются препятствием для реального ограничения китайской «экспансии» в Центральную Азию.

В имиджевом плане, по образному свидетельству центрально-азиатских экспертов, ЦАР зачастую можно сравнить с юношей, который находится в растерянности, ибо не знает, как относиться к китайскому «дракону» после прочитанных сказок о нем. В русском (европейском) варианте дракон — разрушительная, извергающая огонь сила, а в китайском — странное, но позитивное существо,

символизирующее власть и процветание. Для жителя ЦА образ дракона в русской интерпретации привычнее, а в китайской — загадочнее и посему он вызывает опасения своей непонятностью¹⁵. Ни культурно, ни даже мировоззренчески КНР пока не составляет России конкуренции в ЦАР¹⁶, хотя по объемам и темпам прироста экономических связей РФ значительно уступает Китаю. Вопрос заключается в том, насколько Россия сумеет сохранить и приумножить свои «мягкосиловые» позиции в регионе.

Можно предположить, что выдвижение концепции ЭПШП в немалой степени знаменует стремление Пекина «перехватить инициативу» и взять в свои руки процессы хозяйственного прогресса в ЦАР¹⁷, ибо экономический компонент центрально-азиатской интеграционной структуры — ШОС развивается недостаточно энергично. А экономический прогресс — это надежная база и одновременно грань «мягкосилового» успеха.

Инициатива имеет и тот «мягкосиловой» смысл, что в случае ее успеха Китай убедит соседей в миролюбии и конструктивности его намерений. А это в свою очередь снизит их мотивацию искать защиты у США и создавать антикитайский политико-экономический «фронт»¹⁸. КНР важно казаться «мягкой», чтобы не дать Вашингтону аргумент сплотить вокруг США всех опасющихся бурного роста Китая и его действий в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях.

Параллельно КНР придется нарастить усилия по позитивизации ее имиджа в Японии, на Филиппинах и во Вьетнаме, которая недостижима без смягчения позиции Китая по «островной» проблеме. А пойдет ли КНР на это? «Мягкая сила» КНР в отношении названных трех стран может иметь некий успех только в том случае, если будет активно задействован ее хозяйственный компонент — экономическая дипломатия. И тогда КНР придется понести огромные материальные потери, иначе компромисса с и так небедной Японией достигнуть не удастся. Думается, что лучшими перспективами МС Китая обладает по вектору ЭПШП, а не МШП-21.

Международный имидж КНР разнится от региона к региону. Если эффекты ее бурного экономического подъема восхищают развивающийся мир (во всяком случае многие его страны), то на Западе авторитарная система управления, ситуация с правами человека и

внутриполитические ограничения не благоприятствуют позитивности репутации страны и снижают ее «мягкую силу». Но на китайскую МС работает то обстоятельство, что проект «Один пояс, один путь» находит понимание в ведущей международной организации — ООН. Так, в апреле 2015 г. заместитель генерального секретаря ООН Ян Элиассон заявил, что эта инициатива хорошо вписывается в процессы реализации целей ООН. Высоко оценив многостороннюю направленность внешней политики Китая, он призвал страны-члены ООН приветствовать решения международного уровня, отвечающие интересам многих государств-членов в условиях современного взаимозависимого мира¹⁹.

О существенном успехе международного имиджа и культурной дипломатии КНР (составных частей ее «мягкой силы») говорит получение Китаем поддержки от ЮНЕСКО, которая в 2014 г. включила восточные участки «старого» Шелкового пути в Список всемирного наследия человечества. Высветив культурную значимость Шелкового пути, ЮНЕСКО проводит мысль о том, что окружающая его природная среда является универсальной ценностью²⁰. В случае расширения торговых потоков по МШП-21 внимание ЮНЕСКО неизбежно будет привлечено к состоянию исторических объектов на побережьях и на шельфе, а главное — к экологической ситуации на морях. Все это даст новый импульс исторической и географической науке, археологическим изысканиям, экологической кооперации и на этой основе — более широкому международному сотрудничеству ученых. Оно в свою очередь тоже является механизмом МС, ибо способствует уважительному отношению к культурным различиям, а при необходимости и умелой изобретательности — позволяет извлекать из этих различий полезный опыт.

«Мягкосиловой» смысл и еще одна причина выдвижения Инициативы заключаются в том, что она может послужить средством достижения «китайской мечты». А «китайская мечта» — это не просто эффективное внутреннее экономическое развитие. Это и возвращение Китаем статуса великой державы (для начала — в Азии), предотвращение сдерживания КНР со стороны США и при этом — создание новых экономических, межцивилизационных и социокультурных связей с привлечением потенциалов США и его региональных союзников²¹.

«Мягкосиловой» смысл (суб)проектов ЭПШП и МШП-21 финансируется также и тем, что успешность политических и экономических (транспортных, коммуникационных, транспортировочных, инфраструктурных) начинаний поставлена Пекином в прямую зависимость от конструктивности гуманитарных, «народно-дипломатических» связей и имиджевой работы КНР (и *vice versa*).

«Мягкосиловой» смысл есть и в том, что Инициатива подразумевает взаимообогащающее развитие Китая и его соседей. По мере реализации Проекта рост их взаимозависимости, по логике вещей, породит кровную заинтересованность стран-партнеров в общем успехе. У КНР появляется возможность сформировать у соседей зависимость от успешности его внешнеэкономических начинаний. Надо, чтобы вместо страха перед бурным подъемом Китая у государств-соседей сформировалась стойкая потребность в бесперебойном развитии страны. Таким образом «мирное возвышение» КНР станет делом и его партнеров. А не это ли цель и успех МС?

Реализация Проекта является не только «атакой обаяния», но и орудием практического продвижения китайской модели социально-экономического развития (МСЭР). Как свидетельствует история, за массивным экономическим проникновением сильного актора в жизнь какой-либо страны неизбежно следует и его культурное и даже мировоззренческое внедрение. Новый Шелковый путь вполне может стать той артерией, по которой «мягкая сила» КНР в форме опыта его МСЭР хлынет в «организмы» стран-соседей. Осознавая это, Китай, видимо, не прочь бонифицировать свою модель развития и через реализацию Проекта сломать представление о ней как о базирующейся на внешней торговле экспортно ориентированного толка. При успехе Инициативы КНР продемонстрирует миру, что осуществление созидательных начинаний глобального значения по силам его МСЭР. А плодотворность модели развития — разве не мощный ресурс «мягкой силы»?

Следует отметить, что ныне китайская МСЭР претерпевает изменения с учетом требований новой внутренней и внешней обстановки. Но, как представляется, и в «дэнсяопиновской», и «сицзиньпиновской» модели останутся те элементы, те неизменные черты, которые видятся привлекательными целому ряду стран. Это государственный капитализм, при котором государство выполняет цен-

тральную роль в экономической системе путем удержания командных высот госпредприятиями в ключевых отраслях экономики и прямых массивных инвестиций, обеспечивая эффективность экономических преобразований; постепенный, продуманный характер политических реформ (в отличие от «обвальных» преобразований в Восточной Европе), уважение национальной специфики, внешнеэкономическая открытость, высокая адаптируемость к новым условиям, которая порой называется ключевым фактором экономического успеха азиатского гиганта²².

Такая МСЭР привлекательна для развивающихся стран, которые по своей экономической «недостаточности» еще не могут позволить себе «игрушку» богатых обществ — демократию. Авторитаризм всегда нужен там, где необходима концентрация ресурсов в одних руках, дабы эффективно планировать и распределять то еще немногое, что уже есть.

Во внешнеполитической модели Китая развивающимся партнерам импонируют такие установки, как защита принципа многосторонности и многополярности, мира и справедливости и поиска гармонизации международных отношений, невмешательство во внутренние дела государств-контрагентов, безусловность экономического и финансового сотрудничества требованиями политического или социального свойства, готовность предоставлять кредиты по низким ставкам и безвозмездную помощь.

В развивающемся мире ценят способность Китая сочетать «жесткую» и «мягкую» силы, демонстрируя таким образом «силу интеллектуальную». Причем между «интеллектуальной силой» и прагматизмом часто ставят знак равенства²³.

Более того, «Один пояс, один путь» может способствовать формированию прокитайской ориентации внешнеполитического курса стран, вовлеченных в Проект. И на настоящий момент Пекин уже достиг успеха в том плане, что центрально-азиатские государства вряд ли будут следовать антикитайской линии Вашингтона в обозримом будущем²⁴.

Что касается возможности намеренного «экспорта» китайской МСЭР, то китайское руководство очень осторожно в ее оценках как альтернативы «Вашингтонскому консенсусу», указывая, что другие страны могут принять на вооружение какие-либо ее параметры для

создания собственных МСЭР, отвечающих их специфике, но не перенимая модель в полном объеме²⁵. Это вполне взвешенное и пропагандистски грамотное заявление.

Как правило, материальное процветание каких-либо территорий делают их внутренне устойчивыми и политологически предсказуемыми. В случае удачи Инициативы серьезно повысится вероятность социальной стабилизации вдоль ЭПШП и МШП-21, ибо экономический рост там будет значительно простимулирован и профинансирован. В силу этого еще одной гранью гуманитарного смысла Проекта можно назвать то, что он станет средством достижения стабильности, которая сама является и элементом, и порождением «мягкой силы».

Ныне Пекином ведется поиск новых путей «мягкосилового» наступления. Чему следует поучиться у КНР, так это умению придавать гуманитарным акциям институализированный, систематический характер продуманного курса. И в отличие от многих других стран МС в Китае поддается госконтролю. А в реалиях КНР госконтроль — залог того, что «мягкая сила» может быть не просто полезным, актуально-трендовым ресурсом, но и продуктивным фактором.

При всей экономической и гуманитарной привлекательности Инициативы ее реализация может столкнуться с целым рядом *рисков и трудностей*.

Хотя КНР и заявляет официально, что готова уважать интересы, обычаи и культуру стран Нового Шелкового пути и не навязывать свою помощь²⁶, однако от Китая потребуются особые усилия по закреплению идеи о том, что «Пояс и Путь» — есть «просто» элемент региональной интеграции, никак не ущемляющий суверенитет государств-участников и не принуждающий к размещению иностранных вооруженных сил. И это трудная задача, ибо по мере строительства объектов «Пути и Пояса» неизбежно встанет вопрос как об их защите, так и об их экстерриториальности или же наоборот — анклавноности.

Оба пути зачастую будут проходить по беспокойным территориям. В свое время Пакистан выделил 10-тысячный контингент для охраны проектов с китайскими капиталовложениями, а в Афганистане американские ВС защищали медные рудники, также инвести-

руемые КНР²⁷. Возникает проблема: кто и на каких условиях станет осуществлять охрану объектов двух Путей?

Все зависит от того, как будет выстроено управление «Поясом и Путем». Из единого ли (естественно, китайского) центра, или же каждая страна сама осуществит администрирование участков на ее территории? Скорее всего, будет принят второй вариант (тем более, что сами китайцы говорят об этом), и тогда качество, оперативность и согласованность управления субпроектами окажется под большим сомнением, хотя соображения суверенитета стран-участниц формально не пострадают.

Поэтому думается, что реализация проекта, скорее всего, пойдет по линии двусторонних начинаний, в лучшем случае — на уровне ЗСТ, но никак не экономического союза.

Высказывается мнение, что Проект не подразумевает создание единой интеграционной структуры, члены которой были бы связаны общими обязательствами²⁸. Однако сам его циклопический «замах» наводит на мысль о необходимости создания именно высокой интеграционной структуры, ибо в ином случае управление Проектом и его бесперебойное функционирование будут поставлены под угрозу.

Хотя сейчас много говорится о сопряжении проектов ЭПШП, ЕАЭС и ШОС, однако полноценной схемы этого процесса нет и, вероятно, долго еще не будет. Это может породить определенную напряженность в российско-китайских отношениях. Увлеченность же Китая реализацией МШП-21 способна спровоцировать обострение отношений КНР с США и их союзниками. В итоге «мягкая сила» Китая окажется под ударом, если не претерпит откровенную неудачу.

Несмотря на управление «мягкосиловыми» акциями и организациями со стороны китайского правительства, МС все же не поддается абсолютному контролю в том плане, что в отличие от силы «жесткой» она весьма зависит от субъективного, человеческого фактора, от настроений и восприятия людей. Сколько ни инвестируй в гуманитарное наступление, сколько ни передавай безвозмездной помощи, но если в умы людей-реципиентов заронены семена исторического или тенденциозного недоверия к Китаю, то эффективность МС может оказаться ограниченной. Видимо, Китаю следует чаще

напоминать соседям о его конструктивной роли в мировой истории. Например, раскрыв свое значение как союзного государства-освободителя Азии во Второй мировой войне и архитектора послевоенного мироустройства, КНР обретет мощный моральный аргумент для внедрения его кредо при решении современных проблем (межкорейское урегулирование, территориальные споры в ВКМ и ЮКМ, активизация роли КНР в экономической жизни Азии и мира и т. д.)²⁹.

Китаю предстоит большая именно «мягкосиловая» работа по доказыванию потенциальным партнерам высокой выгодности Проекта. Ибо в ряде регионов мира живы опасения по поводу вероятности подавления китайской экономикой скромного потенциала национальных хозяйств стран-контрагентов. Инициатива способна обрести практические очертания только если все страны-участницы будут иметь четкое представление о том, что они могут получить.

С точки зрения общественной психологии, Проект дуалистичен: с одной стороны, он свидетельствует о больших геоэкономических и соответственно — геополитических амбициях Китая, а с другой, — призван продемонстрировать мирно-созидательный характер активности КНР, нацеленной на всеобщее благо. Как подчеркивают в Пекине, Проект «принесет развитие и процветание... и каждая страна получит пользу»³⁰. Перед китайской официальной пропагандой продолжает стоять деликатная задача утвердить в мировом общественном мнении именно вторую, «мягкосиловую» сторону этой дихотомии, и здесь необходима кропотливая работа консультантов из КНР.

Нужна и работа по убеждению США и их союзников в отсутствии антиамериканской направленности Инициативы. Китаю предстоит доказать, что ЭПШП/МШП-21 не будут использоваться для того, чтобы «переиграть» государство-соперника. Иначе испытывающие давление США мировые акторы жестко проигнорируют Проект.

Показать экономическую выгодность при всей сложности этой задачи — все же легче, чем побудить поверить в высокую моральную мотивированность контрагента. Таковы реалии международной жизни. А искусство убеждения и проведения переговоров и согласований — разве не составная часть «мягкой силы» государства? Качество образования и подготовки таких переговорщиков — одна из базовых задач МС Китая.

Рискованность Проекта состоит и в том, что он потребует от КНР огромных финансовых затрат. Для нивелирования соответствующих рисков Китай призвал другие страны, включая западные, совместно участвовать в реализации Инициативы³¹. Стоимость объединенного Проекта «Один пояс, один путь» оценивается в 9 трлн долл. за 30 лет³².

Трудность есть и в том, что «мягкая сила» Китая еще не может полностью раскрыть свой потенциал, ибо порой реальное поведение китайских структур на иностранной территории не консонировано с высокими официальными декларациями. Так, продолжают звучать претензии к «агрессивности» китайского внедрения в жизнь партнеров, которому иногда приписывают «неоколониальные» устремления³³.

Еще один риск кроется в том, что, как свидетельствует история, экономический успех страны порой приводит к всплеску националистических настроений как незрелой формы национальной гордости. В этой связи перед гуманитарными и «народно-дипломатическими» структурами КНР встанет новая задача — сохранять высокий уровень культуры общения своих граждан с населением государств-реципиентов Проекта, иначе успех МС Китая будет нивелирован.

Сама долгосрочность Проекта — еще один фактор риска. Мир не стоит на месте, ситуация на региональном и глобальном уровнях может резко измениться за пару лет, а большое начинание требует стабильности — и политической, и финансовой, и гуманитарной. Сможет ли Китай справиться с непостоянством современного мира? Это тоже серьезный вопрос.

Выводы и обобщения

Выдвижение Китаем инициативы «Один пояс, один путь» дает стране возможность проявить потенциал «мягкой силы» (в трех ее ипостасях — гуманитарное сотрудничество, народная и/или публичная дипломатия, создание позитивного образа страны за рубежом) для формирования имиджа КНР как добросовестной, гуманистически настроенной и ответственной глобальной державы. В случае умелого использования «мягкосиловых» ресурсов КНР получит инструмент мирного воздействия на уровень жизни и умонастроения

китайского и соседних народов, а также средство управления международными проблемами в соответствии со своими принципами, ценностями, а в перспективе — и мировоззрением. Это ли не реализация основной сути и задачи «мягкой силы»?

Гуманитарная цель Инициативы — расширение ареала МС Китая, но и сама «мягкая сила» — есть инструмент воплощения в жизнь практических задумок большого Проекта. Что первично и что вторично в этом замкнутом круге? Теперь это так же трудно определить, как и вычленив ведущий элемент в диалектическом единстве «инь и ян».

У «мягкой силы» есть то преимущество, что через практическое гуманитарное сотрудничество и народную дипломатию она делает осознание «общности судьбы» более достижимым, чем через политические лозунги и декларации, не оседающие в умах простого населения. В силу этого гуманитарное наполнение Проекта может стать ключевым для взаимной адаптации культурно-социальных ценностей разных стран, формирования терпимости в отношении другого образа жизни и мировоззренческих установок.

Как носитель «мягкой силы» Инициатива «Один пояс, один путь» способна играть огромную воспитательную роль, ибо сама ее долгосрочность (в случае стабильного развития) дает возможность взращивания в нужном духе не одного поколения людей и закрепления у них нового мышления и образа действия. Страны, расположенные вдоль ЭПШП и МШП-21, могут стать не только реципиентами, но и проводниками МС и экономического влияния Китая. Это тоже явится огромным шагом на пути формирования китаецентристского «человечьего общежития».

В любом случае Инициатива не останется только на бумаге: ее гибкий характер позволит реализовывать многие замыслы на двустороннем уровне, представляя их как субпроекты всего начинания. Такая практика уже существует в ШОС, где Китай часто «приписывает» свои успехи в двустороннем экономическом сотрудничестве достижениям всей Шанхайской группы.

Ныне Инициатива «Один пояс, один путь» предстает качественным элементом «мягкосилового» инструментария КНР, сфокусированном на общеприемлемых гуманистических принципах, но не на вопросах мировоззрения, столь болезненных для восприятия. Это и

понятно: откровенная идеологизация концепции «мягкой силы» может стать имиджевым просчетом и просто преждевременным шагом.

В свете всего вышеизложенного для России видится полезным нарастить работу по посильному сбалансированию «мягкосиловых» стараний Китая и поддержать свое гуманитарное присутствие в ЦАР. Затраты на гуманитарное сотрудничество гораздо менее объемны, чем затраты на экономическое взаимодействие, в котором Китаю в ЦА нет равных. Однако они способны быть вполне эффективными. Посему РФ следует перекоммутировать средства на свою имиджмейкерскую работу с крайне нерентабельного западного направления на центрально-азиатское, дабы не потерять то социокультурное влияние в регионе, которое еще есть.

Примечания

¹ Сафронова Е.И. Отношения КНР с развивающимися странами и формирование нового мирового экономического порядка // Китай в мировой политике / Отв. ред.-сост. А.Д. Воскресенский. М.: МГИМО(У); РОССПЭН, 2001. С. 419.

² Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). URL: <http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2016/book-20160316.pdf>. С.150

³ См.: Shambaugh D. China's Soft-Power Push. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-06-16/china-s-soft-power-push>

⁴ Dobra-Manco Y. China's foreign policy and Silk Road initiatives spur cultural diplomacy. URL: <http://www.silkroadencyclopedia.com/OBORChinaSilkRoadRoutesRevival.htm>

⁵ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Документ Госкомитета по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР (издано с санкции Госсовета КНР). 28.03.2015. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>

⁶ Там же.

⁷ См., например: Уянаев С.В. Российско-китайское энергетическое сотрудничество: признаки нового «уровня» // Китай в мировой и региональной политике: История и современность. М.: ИДВ РАН, 2013. Вып. 18. С. 277—295.

⁸ Shambaugh D. Op.cit. См. также: Lam W. China's Soft-Power Deficit Widens as Xi Tightens Screws Over Ideology. URL: http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnewss%5Btt_news%5D=43160&no_cache=1

⁹ *Zhang Lihua*. Beijing Focuses on Soft Power. URL: <http://carnegietsinghua.org/2014/04/28/beijing-focuses-on-soft-power/h9gi>

¹⁰ См.: *Wong J.* Reviving the ancient Silk Road: China's new economic diplomacy. URL: <http://www.straitstimes.com/opinion/reviving-the-ancient-silk-road-chinas-new-economic-diplomacy>

¹¹ Китай в мировой политике / Отв ред.-сост. А.Д. Воскресенский. М.: МГИМО(У); РОССПЭН, 2001. С. 419.

¹² *Clover C., Hornby L.* China's Great Game: Road to a new empire. URL: <http://www.ft.com/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz3wOc5UXXv>

¹³ *Лукин А.В.* Россия и стабильность в Центральной Азии. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Nuzhno-li-rasshiryat-ShOS-15227>

¹⁴ *Фроленков В.С.* Современные торгово-экономические отношения КНР с центральноазиатскими странами-членами ШОС и Туркменистаном. М.: ИДВ РАН, 2009. С. 143.

¹⁵ 60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР (1949—2009 гг.) / Тез. докл. XVIII Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность и перспективы». М.: ИДВ РАН, 2009. Ч. 1. С. 138.

¹⁶ Подробнее: *Сафронова Е.И.* Некоторые аспекты гуманитарного взаимодействия стран-членов ШОС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М.: ИДВ РАН, 2004. Вып. 9. С. 40—68.

¹⁷ Подробнее см.: *Матвеев В.А.* О предпосылках формирования международного экономического региона на пространстве Большой Центральной Азии. Роль Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М.: ИДВ РАН, 2016. Вып. 21. С. 273—282.

¹⁸ *Equilibrio entre poder duro y blando de China*. URL: <http://www.tendenciasglobales.com/index.php/articulos/equilibrio-entre-poder-duro-y-blando-de-china>

¹⁹ China's Belt and Road initiative «fits into UN goals»: UN deputy secretary-general. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/09/c_134138185.htm

²⁰ *Dobra-Manco Y.* Op. cit.

²¹ *Davis M.* China's Rise to Great Power Status in Asia: Worth Going to War to Protect? URL: <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china%E2%80%99s-rise-great-power-status-asia-worth-going-war-protect-14126>

²² *Rodríguez Aranda I., Van de Maele Diego Leiva.* El soft power en la política exterior de China: consecuencias para América Latina. URL: <https://polis.revues.org/9179>

²³ Ibid.

²⁴ *Фроленков В.С.* Указ. соч. С. 226.

²⁵ *Rodríguez Aranda I., Van de Maele Diego Leiva.* Op. cit.

²⁶ «Прекрасные перспективы и практические действия...»; *Equilibrio entre poder duro y blando de China*. URL: <http://www.tendenciasglobales.com/index.php/articulos/equilibrio-entre-poder-duro-y-blando-de-china/>

²⁷ *Clover Ch., Hornby L.* China's Great Game: Road to a new empire. URL: <http://www.ft.com/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz3wOc5UXXv>

²⁸ *Ларин А.Г.* Сопряжение Евразийского союза с новым «Шелковым путем»: шансы и вызовы для России // Жэньминь жибао он-лайн. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/1009/c95181-8959722.html>

²⁹ Роль СССР и Китая в достижении Победы над фашизмом и японским милитаризмом во Второй мировой войне: Тез. докл. российско-китайской науч. конф. Москва, 5—6 мая 2015 г. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 30.

³⁰ Reviving the Silk Road: Path to Prosperity? URL: <http://www.euroasiaindustry.com/article/reviving-the-silk-road-path-to-prosperity>

³¹ *Clover Ch., Hornby L.* Op. cit.

³² New Silk Road: Investors plan their journey // *The World Today* 2015. Dec. Vol. 71. № 6. URL: <https://www.chathamhouse.org/publication/twt/new-silk-road-investors-plan-their-journey>

³³ *Kingsley I.* China in the heart of Africa. Opportunities and pitfalls in a rapidly expanding relationship. URL: <http://www.un.org/africarenewal/magazine/january-2013/china-heart-africa>

А.Ф. Клименко

ШОС КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. В статье аргументируется необходимость усиления дееспособности ШОС в обеспечении безопасности и стабильности на пространстве Организации на фоне проработки концепции Экономического пояса Шелкового пути, к реализации которой привлекается и Шанхайская организация сотрудничества. Разрабатываются некоторые рекомендации по повышению возможностей ШОС в этом направлении.

Ключевые слова: Россия, Китай, Экономический пояс Шелкового пути, Центрально-Азиатский регион, Шанхайская организация сотрудничества, исламский фундаментализм, оборона, безопасность.

THE SCO AS AN INSTRUMENT OF REGIONAL SECURITY

Annotation. The article analyzes the Chinese project «Silk Road Economic Belt» and calls for its realization. The necessity of the strengthening of the SCO capacity in realization of the project is also described. Author presents reasons for consolidation of the regional security in the area of the Organization. Some recommendations concerning the increase of SCO capabilities in this context are offered.

Keywords: Russia, China, Silk Road Economic Belt, Central-Asian region, Shanghai Cooperation Organization (SCO), Islamic fundamentalism, defense, security.

Отношение ШОС к программе Экономического пояса Шелкового пути

Как известно, выдвинутая КНР программа «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) в настоящее время приобретает все большую известность и актуальность не только в самом Китае и соседних с ним странах, но и в других государствах Азии и Европы. Предпосылки к строительству «шелкового пути» складывались в предыдущее десятилетие. А формально начало этому процессу положил председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 г., когда в рамках официального визита в Казахстан он презентовал проект ЭПШП, выступив с лекцией в Астане на площадке «Назарбаев-Университета».

Представляя концепцию ЭППШ, китайский лидер сформулировал программу действий из пяти пунктов:

- усиление координации государств Центрально-Азиатского региона (ЦАР) в политической области;
- интенсификация строительства единой дорожной сети;
- развитие торговли путем ликвидации торговых барьеров, снижения издержек торговли и инвестиций, повышения скорости и качества экономических операций в регионе;
- увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах;
- усиление роли народной дипломатии, расширение прямых связей между народами стран региона.

Примечательно, что в этой программе можно выделить три составные части, «работающие»:

- а) на региональную безопасность (п. 1, 2);
- б) на развитие торгово-экономических отношений (п. 3, 4);
- г) на углубление культурно-гуманитарных связей участников проекта.

А. Лукин в статье «Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция» выделил в китайском подходе несколько существенных моментов¹.

Во-первых, углубление сотрудничества предлагается осуществлять за счет внутренних ресурсов государств региона, а также Китая и России.

Во-вторых, в проекте речь идет о сотрудничестве государств Центральной Азии, прежде всего с Китаем и Россией, а уже потом с другими государствами-участниками ШОС (говорится, например, об Индии, Пакистане и Иране).

В-третьих, Си Цзиньпин в первом же пункте, говоря о политической составляющей, отмечает необходимость политического взаимодействия как основы экономического сотрудничества.

В-четвертых, важнейшим фактором углубления сотрудничества в регионе китайский лидер называет взаимодействие функционирующих здесь международных организаций: ШОС и ЕАЭС. Это означает, что Китай не рассматривает евразийскую интеграцию, активно продвигаемую Россией, Казахстаном и Белоруссией, как противоречащую китайским интересам или составляющую конкуренцию Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а, напротив, считает ее полезной.

Мы можем отметить, что практически все государства, которые, с точки зрения Китая, должны быть подключены к проекту ЭПШП, входят в ШОС — организацию, которая занимается вопросами, поднятыми Си Цзиньпином. Не случайно уже 29 ноября, через полмесяца после презентации проекта ЭПШП, ШОС занялась конкретной проработкой программы «экономического пояса» на своем 13-м совещании глав правительств стран-участниц, где обсуждались различные аспекты транспортного сотрудничества.

В связи с этим В.Я. Воробьев, первый российский национальный координатор по ШОС, задает ряд вопросов: «Имеется ли в виду ориентировать начатую в ШОС подготовку среднесрочной стратегии развития на оказание всемерной поддержки китайскому проекту, иными словами, на практике вести дело к его инкорпорированию в стратегию ШОС? Или, может быть, наоборот — воплощение китайской идеи пойдет через действующие структуры ШОС? Наконец, не сведется ли роль китайской инициативы к тому, чтобы дополнительно стимулировать оживление экономической составляющей Организации, в чем действительно есть потребность?»².

Ответы на эти вопросы были даны на Бишкекском экономическом форуме стран ШОС (23 июня 2014 г.), где уже конкретно обсуждалась предложенная Китаем инициатива создания ЭПШП. Центральной темой форума были современные вызовы экономического

развития региона ШОС и преодоление недостатков экономической кооперации государств-участников ШОС. Выступающие на форуме отметили, что «суммарный финансово-экономический потенциал стран-участниц ШОС практически мало используется для формирования общерегионального экономического пространства». Поэтому проект по созданию ЭПШП, предложенный КНР, может стать одним из вариантов решения вопроса более тесного и интегрированного сотрудничества. Как заявил Дмитрий Мезенцев, в то время генеральный секретарь ШОС: «Шанхайская организация сотрудничества принимает и поддерживает предложение Китая о создании Экономического пояса Великого шелкового пути... Экономический пояс должен добавить новые рабочие места, содействовать развитию национальных инфраструктур, активизировать национальные рынки, но при этом не должен стать фактором напряжения в конкурентной среде»³.

Высказанные выше соображения дают основание сделать ряд обобщений:

во-первых, программа создания ЭПШП могла бы стать катализатором многостороннего экономического сотрудничества государств ШОС и проводиться под эгидой этой Организации. Это позволило бы сконцентрировать наибольшее количество ресурсов, а также стимулировать экономическое развитие государств Центральной Азии (ЦА) без вмешательства внерегиональных сил;

во-вторых, программа во многом, призвана обеспечить геополитические интересы ее участников. Не случайно к ней привлечены участвующие в ШОС, или состоящие в ней в качестве наблюдателей (Иран, Афганистан);

в-третьих, акценту на региональную координацию соответствует и взаимодействие нового китайского проекта с Евразийским экономическим союзом, что было подтверждено сначала на майской встрече лидеров России и Китая, а затем и на саммитах БРИКС и ШОС в Уфе.

Заметим, что для ЕАЭС, ШОС и группы участников программы ЭПШП характерно перекрестное членство. Постоянными членами в этих структурах являются Россия и Китай, которые, будучи постоянными членами Совета Безопасности ООН, значительно повышают политический вес каждого объединения своим участием.

Очевидно с учетом этих обстоятельств на саммите в Уфе члены Шанхайской организации сотрудничества единогласно выступили с поддержкой инициативы Китая. Об этом говорится в сообщении по итогам заседания совета глав государств-участников ШОС. «Государства-члены поддерживают инициативу КНР о создании Экономического пояса Шелкового пути. Они считают важным наладить консультации и информационный обмен между соответствующими ведомствами государств-членов ШОС», — подчеркивается в сообщении. Это, по сути, дает старт конкретной работе по претворению в жизнь выдвинутой китайским лидером концепции построения ЭПШП.

Однако следует заметить, что таковой старт невозможен без создания соответствующей рабочей группы в рамках ШОС, которая занималась бы конкретной проработкой, а впоследствии и реализацией концепции построения ЭПШП в тесной увязке с программой Евразийского экономического союза.

Что же касается непосредственно России, то, как нам представляется, в ее интересах как можно активнее развивать трансевразийские коридоры, проходящие через ее территорию. Это прежде всего Транссиб, а в перспективе — Северный морской путь. Цель — последующая их интеграция в Экономический пояс Шелкового пути. В этом случае поводов для превращения конкуренции названных путей в конфронтацию с создаваемыми «путями» в рамках ЭПШП будет значительно меньше, а выигрыш — ощутимее.

«Экономический пояс Шелкового пути» и проблема безопасности на пространстве ШОС

Чтобы отчетливо представить себе угрозы, с которыми может столкнуться реализация программы ЭПШП, нужно отчетливо представлять ее размах, содержание и географическое пространство, на котором эту программу предстоит реализовать.

Экономический пояс Шелкового пути — это транспортный канал от Тихого океана до Балтийского моря, имеющий разветвленную коммуникационную сеть, которая будет присоединена к коммуникациям Восточной, Западной и Южной Азии (рис. 1).

Планируется, что «Шелковый путь» будет включать в себя сеть шоссе, железных дорог, энергетические трубопроводы и оптоволоконные каналы. Вдоль Евразийского континента будут построены

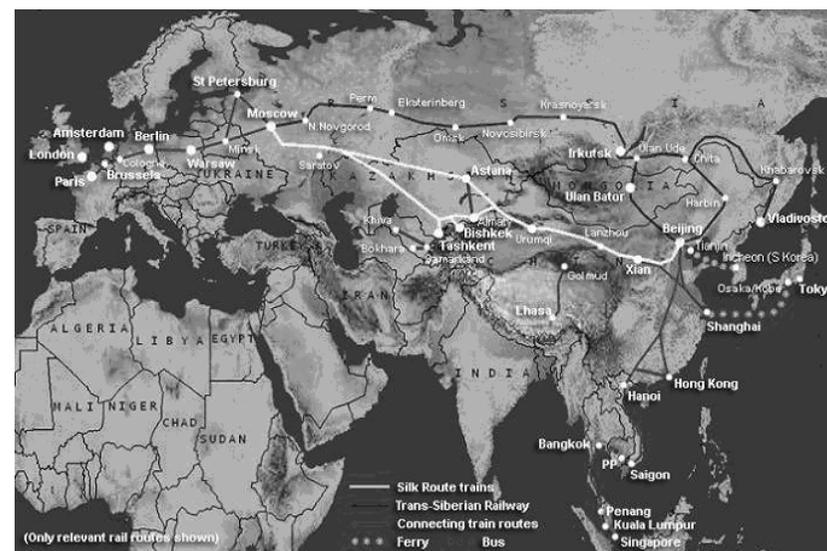


Рис. 1. Строительство «Шелкового пути»

новые технопарки и города, питающиеся от высококачественной инфраструктуры. Поэтому, приступая к практической работе по созданию столь сложной и уязвимой инфраструктуры ЭПШП, участникам ШОС нужно учесть, что потребуется обеспечить по всему «поясу» политическую стабильность и правопорядок, чего не может гарантировать ни одна страна. Тем более, что ЦА и весь Ближний и Средний Восток покрыты разветвленной сетью террористических и радикальных экстремистских ячеек. К этому же можно добавить предстоящий вывод войск из Афганистана и, как следствие, распространение нестабильности на территории ряда центрально-азиатских государств — участников ШОС.

Но самое главное — планам реализации ЭПШП могут помешать обстановка внутренней нестабильности и непростые двусторонние отношения между центрально-азиатскими республиками. Например, Узбекистан почти не общается со своими двумя соседями — Таджикистаном и Киргизией. В течение последнего года Узбекистан много раз останавливал поставки газа в обе страны, а погранвойска

Киргизии и Узбекистана неоднократно открывали перестрелку у спорного участка общей границы. Власти Узбекистана и Таджикистана противостоят друг другу в связи с вынашиваемыми Душанбе планами возведения самой большой в мире ГЭС, что, по их мнению, уменьшит поступление пресной воды в Узбекистан на 30 %. Президент Узбекистана в тот период И. Каримов предупредил, что проект возведения ГЭС приведет к военным действиям. Непростые отношения складываются и у Туркменистана с Узбекистаном.

Можно, конечно, надеяться, что все изменится, когда заработает проект. Однако и это не сможет сгладить все центрально-азиатские противоречия. Поэтому в ближне- и среднесрочной перспективе ШОС нужно будет приложить немало усилий, чтобы удержать свое пространство от локальных конфликтов, различного рода цветных революций и так называемых гибридных войн, симптомы которых уже очевидны.

Очевидно, что большинство стран, расположенных вдоль Нового шелкового пути, подвержены различным вызовам и угрозам их безопасности:

во-первых, боевые действия, которые «Исламское государство» ИГ ведет в Ираке и Сирии, ставят под угрозу пути сообщения в иранском Азербайджане и северной Турции. Остальные территории Ближнего Востока и Афганистан также нестабильны, а ядерный Пакистан может быть дестабилизирован в любой момент;

во-вторых, в Таджикистане и Киргизии сохраняются внутренние вызовы, в том числе порождаемые этническим сепаратизмом, исламским фундаментализмом и различного рода экстремистами;

и, наконец, нельзя исключать и возможность того, что для отвлечения внимания наиболее сильных в военном отношении участников ШОС (России и Китая), США будут активно провоцировать «цветные революции», разжигать очаги гражданских конфликтов в ЦА, откуда можно одновременно действовать в тыл России, Китаю, Индии и Ирану, и через которую лежит самый короткий путь из Пекина в Москву и в Закавказье,

Из всего сказанного следует вывод, что несмотря на разные уровни интеграции в ШОС различных государств экономические и военно-политические интересы требуют объединения их усилий для обеспечения безопасности проекта ЭПШП. Понятно, что перспек-

тивы развития экономического сотрудничества могут обсуждаться лишь при условии стабилизации и взятия под контроль ситуации на Ближнем и Среднем Востоке. А с учетом неспособности Евросоюза к проведению независимой от США политики и незаинтересованности США в стабилизации названных регионов, остается лишь ШОС, которая должна будет взять на себя ответственность за контроль ситуации над всей Евразией. Но готова ли ШОС к решению этой задачи?

Роль ШОС в обеспечении безопасности проекта «Экономического пояса Шелкового пути»

В принципе проблема расширения возможностей ШОС в обеспечении безопасности своих участников от различного рода военных угроз уже давно обсуждалась в России. В частности, в ИДВ РАН рассматривались и предлагались на различных форумах некоторые варианты решения этой проблемы⁴. Но всякий раз эти предложения не находили понимания у большинства как российских, так и китайских коллег, а главное — в министерствах иностранных дел обоих государств и среди бюрократического аппарата самой Шанхайской организации.

Как положительный факт и частичное решение проблемы обеспечения коллективной безопасности участников ШОС можно рассматривать созданный при этой Организации институт антитеррористических учений «Мирная миссия». Благодаря регулярным маневрам решены многие правовые вопросы пребывания войск и военной техники на территории других стран. Командиры, штабы и войска получили опыт совместных действий при решении различных боевых задач и осуществлении всех видов обеспечения боевых действий, ведущихся коалиционными группировками войск и сил.

С принятием в состав ШОС новых государств количество участников этих маневров, очевидно, расширится. С другой стороны — мы наблюдаем в регионе и вокруг него осложнение военно-политической обстановки, дальнейшая эскалация этой обстановки может происходить лавинообразно. Это требует постоянного мониторинга складывающейся ситуации и быстрого реагирования в масштабе времени, близком к реальному, на ее изменения. Отсюда меняется и

отношение к способности (или неспособности) ШОС давать адекватный ответ на вызовы ее безопасности. Как же можно представить в связи с этим задачи ШОС в сфере безопасности? Учитывая актуальные вызовы и угрозы участникам ШОС, можно представить их в обобщенном виде следующим образом:

- обеспечение безопасности и стабильности на всем пространстве ШОС, а по сути — во всей Центральной Евразии;
- организация системы безопасности единого экономического, транспортно-логистического пространства и создание других объектов инфраструктуры согласно программе ЭПШП в этом регионе;
- содействие трансформации Афганистана — нынешнего «экспортера» нестабильности, наркотиков и терроризма в качественно иное — единое и самодостаточное государство;
- воспрепятствование созданию в ЦА внерегиональными акторами плацдарма для дестабилизации обстановки в странах региона, а также контроля ими территории Китая, Ирана, Индии и России из уязвимых для них тыловых районов;
- недопущение провоцирования со стороны США «цветных революций» в государствах-участниках ШОС.

Анализ содержания этих задач дает основание сделать вывод о необходимости усиления возможностей ШОС в части решения проблем региональной безопасности и стабильности.

Свое видение такого усиления ШОС предложил министр иностранных дел РФ С. Лавров на заседании совета министров иностранных дел Шанхайской организации в Душанбе в сентябре 2014 года. Для укрепления безопасности стран ШОС он предложил преобразовать Региональную антитеррористическую структуру в Центр по борьбе с новыми вызовами и угрозами, для начала распространив его деятельность на сферу борьбы с наркобизнесом. В целях противодействия распространению экстремизма в странах ЦА российский министр предложил странам ШОС подписать рамочное соглашение о взаимодействии по пограничным вопросам.

В свою очередь с инициативой создать при ШОС новый орган — аппарат национальных военных советников выступил министр обороны России С.К. Шойгу на совещании глав оборонных ведомств стран-участниц ШОС, которое прошло в июне 2015 г. в Петербурге. По его словам, такой орган мог бы выступить генератором идей для

руководства Организации в плане подготовки рекомендаций по более активному использованию военных возможностей стран-участниц ШОС в интересах безопасности.

Спустя месяц заместитель министра обороны А. Антонов на VI Сяншаньском форуме по безопасности в Пекине, отвечая на вопросы журналистов подтвердил, что ШОС настроена на тесную координацию и конструктивное взаимодействие с партнерами. По его словам, на упомянутом выше Совещании министров обороны государств-членов ШОС «принято решение о проработке российской инициативы о создании института национальных военных советников при ШОС... Ее реализация позволит повысить эффективность совместных действий, а также более активно привлекать возможности оборонных ведомств для поддержания безопасности и стабильности в зоне ответственности Организации». Там же приняты решения о дальнейшем расширении Организации, которые призваны вывести ШОС «на более эффективный уровень партнерства во всех сферах, включая военную». При этом он особо подчеркнул, что у участников ШОС нет намерений «превращать эту Организацию в военно-политический союз»⁵.

Нельзя не заметить, что идеи, выдвинутые должностными лицами Министерства обороны России, во многом перекликаются с высказанными ранее предложениями Института Дальнего Востока РАН⁶.

Практические предложения по повышению дееспособности ШОС в решении проблемы безопасности выдвигает и китайская сторона.

Во время визита в Казахстан в 2014 г. премьер-министр Китая Ли Кэцян заявил, что Шанхайская организация сотрудничества должна стать защитником Евразии. В ходе своего обращения на XIII саммите ШОС на уровне премьер-министров, он призвал к созданию нового центра, который займется прогнозированием будущих проблем безопасности для Евразии. Он также призвал своих партнеров отработать механизмы, которые будут способствовать борьбе с терроризмом и незаконным оборотом наркотиков, наряду с киберпреступлениями. В Астане премьер-министр КНР также выделил Афганистан в качестве государства, которое нуждается в поддержке для сохранения «внутренней стабильности», достижения примирения и восстановления экономики страны.

И, наконец, председатель КНР Си Цзиньпин, на последнем саммите в Уфе на заседании Совета глав государств ШОС в расширенном составе сказал: «Нужно укрепить дееспособность и создать крепкую защитную стену безопасности в регионе. Следует активизировать политические контакты и координацию. Разработать меры реагирования и совместно защищать безопасность власти, политического строя, общественную стабильность во всех государствах-членах организации».

Заслуживают внимания и практические шаги наших китайских партнеров в сфере правового обеспечения прозвучавших выше предложений. По сообщению Агентства «Синьхуа» от 28 декабря 2015 г. на 18-й сессии Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей 12-го созыва был принят Закон КНР о борьбе с терроризмом. Официальный Пекин, комментируя применение нового закона, делает акцент не на возможности операций за рубежом, а на внутренних угрозах. В то же время этот Закон позволяет китайской армии вести антитеррористические операции за рубежом⁷. Принятый закон устанавливает, что борьба с терроризмом внесена государством в стратегию национальной безопасности. Предусмотрено наращивание возможностей по борьбе с терроризмом за счет комплексного применения политических, экономических, юридических, культурных, образовательных, внешнеполитических и военных методов. В стране будет создан руководящий орган по антитеррористической деятельности, который будет одновременно руководить и управлять контртеррористической работой в общенациональном масштабе.

Таким образом Народно-освободительная армия Китая теоретически получит право действовать так же, как российские военно-космические силы в Сирии.

В целом при всех непростых отношениях между имеющими отношение к ШОС государствами, на передний план выходит их готовность действовать единым фронтом против общей угрозы. Это означает и их понимание того, что приоритетными проектами для ШОС являются не только стратегические программы экономического развития, но и взаимодействие в сфере безопасности.

Развивая изложенные выше предложения российских и китайских должностных лиц, можно предложить некоторые варианты их практической реализации. Один из таких вариантов — создание ко-

ординационного комитета по военному сотрудничеству (ККВС). Такой орган способствовал бы росту эффективности военно-технического и военно-экономического сотрудничества, реализации программ развития вооруженных сил членов ШОС, повышению уровня их подготовки. Наряду с этим он обеспечивал бы координацию военного сотрудничества в рамках ШОС.

В задачи Комитета входили бы также:

- функции по организации совместных мероприятий оперативной подготовки (командно-штабных тренировок и учений);
- мониторинг и определение конкретных источников военных угроз;
- выработка политических, информационных, гуманитарных, экономических, финансовых, военных и иных мер по их предупреждению и нейтрализации;
- разработка соответствующих планов и программ;
- руководство антитеррористическими, миротворческими и иными операциями по нейтрализации угроз.

ККВС может быть ограниченным по количеству военных специалистов, со сменой руководства и оперативного состава по принципу ротации через определенный промежуток времени. При необходимости на основе ККВС при соответствующем усилении специалистами может быть развернут штабной комитет.

Повышению возможностей ШОС по обеспечению безопасности ее учредителей, прежде всего методом сдерживания и предотвращения развития ситуации в регионе по опасным для участников ШОС сценариям, способствовало бы создание в рамках Организации миротворческого контингента. На первом этапе можно было бы проработать вопрос о возможной штатной структуре и системе управления таких сил, их апробацию в ходе совместных учений для достижения необходимого уровня оперативного взаимодействия.

Основываясь на имеющемся опыте функционирования международных организаций по безопасности, не обязательно содержать в ШОС миротворческий контингент войск на постоянной основе. В обычных условиях силы и средства, предназначенные для проведения операций на пространстве Организации и прошедшие подготовку в ходе совместных учений, могут содержаться в каждом из го-

сударств, собираясь вместе только на время проведения учений, маневров и решения конкретных задач.

Хотелось бы заметить, что создание оперативной основы для решения данной задачи во многом благодаря инициативе и сотрудничеству России и Китая уже обеспечивается проведением военных маневров «Мирная Миссия». Аналогичные, но двусторонние маневры под названием «Индра» проводятся Россией и Индией. Эти маневры позволили участвующим в них войскам и штабам отработать необходимую для совместных действий оперативную совместимость.

В заключение хотелось бы отметить, что можно изобретать и предлагать множество различных вариантов повышения дееспособности ШОС в деле обеспечения безопасности участников Организации. Но нужно уже делать первые шаги в этом направлении — создать или в составе РАТС, или в структуре секретариата ШОС небольшую группу профессионалов, (возможно, это будет предлагаемый министром обороны России С.К. Шойгу аппарат национальных военных советников), которые непосредственно занялись бы разработкой и реализацией выдвигаемых Россией и Китаем предложений. То есть подготовить Концепцию региональной безопасности ШОС, вариант которой представлен ниже.

Примерное содержание Концепции региональной безопасности ШОС:

- состав субъектов ШОС, на которых распространяется действие этого документа;
- жизненно важные общие и особые интересы членов ШОС;
- виды внешних и внутренних угроз этим интересам;
- цели и задачи сотрудничества участников ШОС в сфере безопасности;
- состав и структура органов, ответственных непосредственно за обеспечение безопасности;
- методы обеспечения безопасности, а также порядок выделения для этого необходимых ресурсов сил и средств и их задействования в случае возникновения угрозы Организации в целом или отдельным ее участникам;
- порядок взаимодействия с другими организациями по безопасности и некоторые другие вопросы.

Целесообразно также определить порядок мониторинга источников угроз, обмена соответствующей информацией, установить процедуру принятия решений и порядок их исполнения соответствующими структурами ШОС.

Впоследствии созданная группа могла бы составить основу Центра по координации военного сотрудничества, штабного комитета, или иного органа, обеспечивающего руководство выделяемыми в его распоряжение силами и средствами. Суть ведь не в названии, а в способности решать поставленные перед этим органом управления задачи.

Вместе с тем, чтобы региональные механизмы безопасности ШОС начали работать, необходимо, на наш взгляд, обозначить четкие временные рамки реализации озвученных предложений по повышению дееспособности ШОС в сфере обеспечения региональной стабильности и выделить ресурсы для их осуществления. В этом случае ШОС имеет шанс стать влиятельным субъектом и наряду с ОДКБ одной из основ архитектуры региональной безопасности, способной обеспечить в том числе успешную реализацию проектов ЭПШП. В противном случае напрасны ожидания от ШОС активности в сфере обеспечения региональной безопасности и стабильности.

Примечания

¹ Международная жизнь. 2004. № 7.

² Воробьев В.Я. О китайской идее построения «экономического пространства Великого Шелкового пути // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. Май—июнь.

³ Экономический форум стран ШОС. Бишкек, 23 июня 2014 г.

⁴ Клименко А.Ф. О налаживании взаимодействия ШОС и ОДКБ // Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года: исходные реалии и фактор российско-китайского партнерства: монография / под ред. С.Г. Лужанина, Е.И. Сафроновой. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 129—140.

⁵ ИТАР-ТАСС/ Пекин/17 октября 2015 г./ UTC+3.

⁶ См., например: Перспективы развития военно-политической обстановки в Центральной Азии: Взаимодействие ШОС и ОДКБ по обеспечению региональной безопасности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 1914. № 30 (267).

⁷ Взгляд. 12.2015. 28 дек.

Ю.В. Кулинцев

РАСШИРЕНИЕ СОСТАВА ШОС И МОТИВЫ НОВЫХ УЧАСТНИКОВ

Аннотация. Статья описывает изменение структуры ШОС и представляет собой попытку проанализировать причины расширения Организации. Автор рассматривает итоги Уфимского саммита 2015 и раскрывает возможные мотивы Индии и Пакистана на присоединение к интеграционному объединению. В данной работе также представлены вызовы, с которыми может столкнуться ШОС в результате присоединения двух новых крупных игроков, и даны основные оценки расширения Организации международным экспертным сообществом.

Ключевые слова: Шанхайская организация сотрудничества, Индия, Пакистан, Экономический пояс Шелкового пути, расширение ШОС.

REASONS FOR SCO EXPANSION AND MOTIVES OF NEW PARTICIPANTS

Annotation. The article describes changes in the SCO structure and represents an endeavor to analyze the reasons for the Organization expansion. The author examines the outcomes of the SCO summit in Ufa 2015 and provides the possible reasons which might have motivated India and Pakistan to join the integration union. The article also presents the challenges, which SCO might face after admitting two new big players as full members, as well as general assessments of SCO expansion provided by international expert community.

Keywords: Shanghai Cooperation Organization, India, Pakistan, Silk Road Economic Belt, SCO expansion.

За 15 лет своего существования Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) превратилась в одного из основных региональных игроков, который обретает все больший вес в динамичном развитии современного мира. Резкое усиление ШОС продемонстрировала на Уфимском саммите в июле 2015 г., где было объявлено о запуске процедуры приема новых членов в организацию. После присоединения более миллиардной Индии и почти 200-миллионного Пакистана в ШОС будет объединено около 40 % населения Земли. Кроме этого, статус наблюдателя получила Белоруссия, присоединившись к Афганистану, Ирану и Монголии, а Азербайджан, Армения, Камбоджа и Непал стали новыми «партнерами по диалогу». В результате образовавшейся структуры ШОС может приобрести неофициальный статус объединения стран, которые станут своеобразной альтернативой традиционным международным институтам, превратившись наряду с БРИКС в один из полюсов «незападного мира».

Входящие в различных статусах в ШОС страны демонстрируют активное желание изменить конфигурацию существующего миропорядка. Евразийские государства объединяются, чтобы построить новую систему международных отношений, сделать их более справедливыми. Под эгидой ШОС создается гармоничный регион, который способствует укреплению взаимного доверия, взаимной выгоды, поддержанию равенства, консультаций, а также уважению к различным цивилизациям и общему развитию.

Мотивы расширения ШОС

На разных этапах перед организацией стояла проблема самоопределения и нахождения ориентира дальнейшего развития. В экспертных кругах задавались вопросом, станет ли ШОС военно-политическим блоком, либо в ней возобладает экономическая направленность. Позиция Москвы в большей мере тяготела к формированию модели, где политическая составляющая и проблемы безопасности будут превалировать над экономическим сектором. Пекин же всегда был заинтересован в развитии экономического сотрудничества, что позволило бы ему использовать свое превосходство и при помощи механизмов ШОС реализовать стратегию экономической интеграции в Центральной Азии (ЦА). Другие игроки имели возможность лавировать между

интересами России и Китая и строить на этом свою внешнюю политику. Подобное положение дел не способствовало активному развитию Организации, а побуждало к введению моратория на прием новых членов и созданию новых, не всегда понятных, форматов участия — наблюдателей, гостей, партнеров по диалогу.

Сложившаяся в последние несколько лет международная обстановка привела к возникновению проблем в азиатском регионе, которые вышли за пределы государств-членов ШОС. Наличие террористической угрозы, распространяющейся с Ближнего Востока на Центральную и Южную Азию, послужило катализатором и стало одним из основных мотивов принятия окончательного решения о расширении. Участникам организации стало сложно находить пути решения проблем в рамках сотрудничества, ограниченного только шестью странами-членами. Отвечая на новые вызовы, ШОС начала расширять членство в организации и модернизировать механизм работы для того, чтобы играть более серьезную роль в региональном сотрудничестве в области безопасности.

С экономической точки зрения, для всех стран-претендентов на членство в ШОС привлекательным является стремление развивать и укреплять сотрудничество в области энергетики. В частности, многие азиатские страны выражают заинтересованность в работе Энергетического клуба ШОС, создание которого неоднократно анонсировалось на протяжении последних нескольких лет и который, как ожидается, должен стать важным элементом формируемой в рамках Шанхайской организации системы безопасности, касающейся энергетической сферы. С учетом географического и экономического потенциала, перспективы создания единого рынка могут позволить странам-членам ШОС говорить о возможности формирования зоны свободной торговли, подобной той, что была создана под руководством США в октябре 2015 г.

Нельзя сбрасывать со счетов и геополитические мотивы расширения организации. Обновленная ШОС становится крупной евразийской организацией, членами которой являются четыре ядерные державы, что придает ей дополнительный политический вес на международной арене. Присоединение новых крупных игроков имеет историческое значение, знаменуя собой важный этап превращения однополярного мира в многополярный. Фактически в рамках ШОС

происходит формирование альтернативы предложенного Западом миропорядка с предоставлением странам Востока возможностей отстаивания собственных интересов в мире.

Прием Индии и Пакистана — не случайное решение для ШОС. Запуску этой процедуры предшествовала серьезная работа по совершенствованию законодательной базы и разработке механизмов расширения организации. На саммите ШОС в июне 2010 г. был определен и согласован набор минимальных критериев, которым должна соответствовать страна, претендующая на присоединение и полноценное членство. Страна, желающая вступить в ШОС, должна располагаться в Евразии, уже обладать статусом наблюдателя или партнера ШОС, иметь дипломатические связи и активные экономические и гуманитарные отношения со всеми действующими членами ШОС, не быть объектом санкций ООН и не находиться в состоянии вооруженного конфликта с другой страной. В 2014 г. на душанбинском саммите члены организации завершили формирование правовых, административных и финансовых условий для приема новых членов. Там же министр иностранных дел России С.В. Лавров впервые официально подтвердил планы расширения ШОС под председательством России в 2015 г.¹

По оценкам экспертов, работающих в секретариате ШОС, процедура по присоединению новых членов может затянуться минимум на год, так как после принятия главами государств-членов ШОС политического решения странам-претендентам еще необходимо будет присоединиться ко всем без исключения 28 договорам и соглашениям, действующим внутри ШОС². Затем усилия национальных координаторов и экспертов рабочих групп, принимающих участие в разработке итоговых документов, будут направлены на подготовку меморандумов о присоединении конкретной страны к ШОС. Ожидается, что главной сложностью станут вопросы закрепления преференциальных условий для стран-основательниц ШОС. Очевидно, что страны, которые стояли у истоков и в течение 15 лет создавали организацию, захотят иметь дополнительные льготы при принятии и выработке совместных решений. В данном случае речь может идти о квотах на количество сотрудников в секретариате, о порядке формирования повестки общих заседаний, о возможности выступать с дополнительными инициативами. Подобные, казалось бы,

мелкие «процедурные вопросы» могут оказать существенное влияние на характер и условия работы организации в будущем.

Знаковым событием саммита 2015 г. в Уфе стало принятие **Стратегии развития ШОС до 2025 года**, определяющей ориентиры и параметры дальнейшей эволюции Организации. Стратегия основана на прогнозе развития международной и региональной обстановки, а также предпосылках выведения ШОС на качественно новый уровень, характеризующийся повышением эффективности сотрудничества в сферах политики, безопасности, экономики, развития культурных и гуманитарных связей, расширения участия в делах региона и процессе глобального регулирования³.

Основные цели и задачи, обозначенные в Стратегии, состоят в том, что государства-члены сосредоточатся на укреплении взаимного доверия, дружественных отношений и тесном сотрудничестве, призванном решать проблемы безопасности, углублять экономические и торговые связи и расширять взаимодействие в области технологий, здравоохранения и образования.

В центре внимания ШОС будет совершенствование Организации как многопрофильной региональной структуры, не предусматривающей формирования военно-политического союза или экономического интеграционного объединения с образованием наднациональных институтов управления, призванной обеспечить помощь в развитии государств-членов⁴. Кроме того, стратегия призывает государства-члены ШОС к участию в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) как одного из инструментов создания благоприятных условий для экономического сотрудничества на пространстве ШОС.

Выгоды от членства в ШОС для Индии и Пакистана

Политика и программы ШОС созвучны долговременным целям Индии и Пакистана по продвижению мира и стабильности в регионе, по сдерживанию и устранению террористической угрозы, по взаимодействию с членами организации в деле строительства более прочных и продуктивных отношений. Обе страны станут более сдержанными в рамках Организации, потому что общая заинтересованность опирается на открывающиеся перспективы улаживания многолетнего конфликта между двумя сторонами.

По итогам встречи премьер-министров Индии и Пакистана, состоявшейся на полях саммита ШОС в Уфе, было принято совместное заявление, согласно которому стороны намерены совместно бороться с терроризмом. Некоторые эксперты отмечают, что не случайно накануне Уфимского саммита было объявлено о визите премьера Индии Н. Моди в Пакистан в 2016 г. для участия в Южно-Азиатской ассоциации по региональному сотрудничеству (SAARC), а на уровне советников по национальной безопасности высокопоставленные сотрудники служб безопасности и пограничных служб двух стран договорились о проведении регулярных встреч для обсуждения вопросов борьбы с терроризмом. Площадка ШОС способствует тому, чтобы отношения между двумя региональными антагонистами улучшались. Никто в Организации не заинтересован в сохранении конфронтационного характера⁵.

Можно выделить несколько причин, по которым Индия и Пакистан могут надеяться на выгоду от членства в ШОС. Они представлены не менее чем шестью различными направлениями:

- Индия и Пакистан получают возможность участвовать в «региональных отношениях» через механизмы ШОС;
- они могут рассчитывать на механизмы ШОС для защиты своих интересов в сфере безопасности;
- ШОС будет способствовать экономическому росту в обеих странах;
- Индия и Пакистан получают возможность расширить каналы взаимодействия, которое открывается в связи с предлагаемым сопряжением китайской инициативы ЭПШП и российского проекта ЕАЭС;
- как быстро растущая экономика Индия может использовать членство в ШОС, чтобы углубить энергетическое сотрудничество с Россией и странами ЦА;
- ШОС может послужить площадкой для диалога для двух стран, учитывая нерешенные территориальные споры между Индией и Пакистаном, что позволит облегчить напряженную обстановку на границе и улучшить отношения в многостороннем формате⁶.

После того, как Совет глав государств-участников ШОС 10 июля 2016 г. утвердил кандидатуры Индии и Пакистана в качестве членов организации, двум странам предстоит выполнить ряд нормативных и

юридических требований, прежде чем они официально станут полноправными членами ШОС⁷.

Пакистан

Пакистан уже давно стремится к членству в Организации. Для него ШОС это трансконтинентальный механизм, который позволяет связать восточные и западные звенья Евразии, где Пакистан может стать своеобразными «воротами в океан» для стран-членов, не имеющих выхода в море. Шанхайская организация важна для Пакистана и как инструмент формирования многополярного мира и укрепления безопасности.

Пакистан в полной мере испытал на себе разрушительное влияние «трех зол»: сепаратизма, экстремизма и терроризма (террористические акты против руководителей страны и мирного населения, попытки экстремистов захватить власть и ядерный потенциал страны, стремление изменить ее внешнеполитический курс, кровавые столкновения на религиозной почве), поэтому для обеспечения безопасности на глобальном и региональном уровне он заинтересован прежде всего в деятельности Региональной антитеррористической структуры ШОС. Участие Пакистана может позитивным образом сказаться на решении проблемы религиозного экстремизма в регионе. Общее положение Пакистана, экономические и политические трудности, глобальные международные проблемы обуславливают большую заинтересованность в развитии многостороннего сотрудничества со всеми без исключения странами Организации. Полноправное членство в ШОС позволит ему диверсифицировать свою внешнюю политику и играть более существенную роль в обеспечении стабильности региона.

Экономическая заинтересованность Пакистана проявляется в возможности обеспечить энергетический и торговый коридор для стран ШОС через порт Гвадар. Пакистан может рассчитывать на финансовую помощь Китая в строительстве транспортной инфраструктуры и модернизации Каракорумского шоссе, посредством которого будут связаны Гвадар, Кашгар и ЦА. Налаживанию трансконтинентального сухопутного сообщения способствует Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок внутри стран-членов ШОС⁸.

В то же время внутренние проблемы Пакистана — нестабильное центральное правительство, конфликт между администрациями штатов и армией, напряженная обстановка с безопасностью в стране и активные действия террористических, экстремистских и сепаратистских организаций в северо-западных провинциях, могут проявиться в ШОС и отразиться на эффективности ее работы.

Индия

О своем желании вхождения в Организацию на правах полноценного члена Индия заявила сразу после снятия в июне 2010 г. на саммите в Ташкенте моратория на прием новых членов⁹. Государство, с быстро растущей экономикой и обладающее огромным международным авторитетом, сразу получило поддержку со стороны России. На пресс-конференции в Дели 21 декабря 2010 г. тогдашний президент РФ Д.Медведев заявил, что

в рамках международной проблематики лидеры государств рассмотрели перспективы наращивания взаимодействия в многосторонних форматах и что многоплановое сотрудничество между Россией и Индией отвечает требованиям времени и в целом международному контексту отношений¹⁰. Подобные заявления дают основания полагать, что Россия не будет препятствовать вступлению Индии в ШОС и даже готова способствовать ускорению этого процесса

Индия разделяет подходы ШОС к таким проблемам, как борьба с терроризмом, несогласие с концепцией «однополярного мира» и «цветных революций», активно поддерживает стремление к укреплению экономических связей между государствами ШОС. Как известно, в ШОС собрались как крупнейшие в мире производители энергоресурсов, такие как Россия и Казахстан, так и крупнейшие их потребители, такие как Индия и Китай. Учитывая потребность в энергоносителях, Индия заинтересована в развитии научно-технического и торгово-экономического сотрудничества со странами ЦА.

Известные индийские аналитики Камал Митра Ченой и Ануранда М. Ченой констатируют, что на современном этапе индийская внешняя политика характеризуется переходом от активного участия в крупных объединениях глобального уровня к политике создания альянсов и объединений небольшого числа стран, расположенных в том числе вне границ южноазиатского региона и сопредельных с Индией государств, традиционно находившихся в сфере ее жизнен-

но важных интересов. Развитие сотрудничества Индии со странами БРИКС и ШОС, по мнению авторов, может расцениваться как еще одно свидетельство стремления Индии выйти за рамки региона и добиваться признания ее в качестве великой мировой державы¹¹.

В сентябре 2014 г. индийский премьер Н. Моди объявил о запуске программы «Make in India», направленной на привлечение в страну инвестиций и самых современных технологий, создание рабочих мест, ускорение экономики и превращение Индии в хайтек-сверхдержаву. Бывший посол Индии в России Канвал Сибал, отмечая заинтересованность Индии в развитии отношений с ШОС, выделил такие сферы сотрудничества, как энергетика и коммуникации, информационные технологии и фармацевтика¹².

Для Индии важно также и то, что ШОС предлагает широкую сферу экономического сотрудничества: развитие инфраструктуры, сотрудничество в области энергетики и коммуникаций, а в недалеком будущем возможно создание общего рынка. Особое внимание Индия будет уделять созданию транспортного коридора «Север—Юг», который обеспечил бы короткий и эффективный торговый путь в Россию и Центральную Азию.

Индийский аналитик М.К. Бхадракумар полагает, что осуществление совместных экономических проектов в рамках ШОС, таких, например, как нефте- и газопроводы из Ирана, Узбекистана, Туркмении, через территории Индии и Пакистана может стать одним из факторов нормализации отношений и развития сотрудничества между Индией и Пакистаном¹³.

В результате ослабления напряженности на границах, в сфере ее непосредственных стратегических интересов, Индия обретет уверенность в защищенности своей территории, в результате чего она получает большую свободу для более активных действий на мировой арене и сможет укреплять свои политические и экономические позиции в Индийском океане, АТР, зоне АСЕАН и ЦА.

Вызовы

Наряду с новыми возможностями, открывающимися в результате расширения ШОС, возникают и новые вызовы, с которыми придется столкнуться как странам-учредителям, так и странам-канди-

датам на полноправное членство в Организации. Эти вызовы условно можно разделить на внутренние и внешние. Если причиной возникновения первых являются изменение внутренней структуры ШОС и исторически сложившиеся особенности двусторонних отношений участников, то вторая группа вызовов обусловлена внешними по отношению к региону геополитическими и экономическими факторами.

Вызов 1. Потеря эффективности

Первоначально ШОС состояла из Китая и стран, образовавшихся в результате распада Советского Союза. После того, как в Организацию вошли новые члены, увеличилось число непосредственных участников, стало сложнее выстраивать отношения и взаимные требования и практически невозможно соблюсти все общие интересы. Такое усложнение структуры Организации может привести к снижению ее эффективности. Некоторые эксперты, в частности, директор Китайского института современных международных отношений Ху Шишена (Hu Shisheng) обеспокоены тем, что из-за расширения состава ШОС из перспективной и сильной региональной организации может превратиться в некий дискуссионный клуб, приводя в пример Южно-Азиатскую ассоциацию по региональному сотрудничеству SAARC¹⁴.

Расширение ШОС может обострить несколько существующих фундаментальных противоречий, которые мешают эффективному функционированию объединения. Различия в демографической структуре и размере территорий, в экономических ресурсах, военной силе и геополитической ориентации могут осложнить переговоры и процессы реализации политики ШОС. Добавление новых членов может усилить различия и разногласия по региональным вопросам безопасности, таким как формы или методы предоставления поддержки.

В качестве одного из вариантов сохранения эффективности эксперты обсуждают возможности изменения принципа принятия решений в ШОС. Некоторые из участников предлагают уйти от принципа консенсуса, предлагая другие механизмы, основанные на условиях большинства. Реализация подобного подхода представляется маловероятной из-за того, что центрально-азиатские страны потеряют интерес к участию в Организации. При реализации подобного

сценария их голос уже не будет таким значимым, они потеряют возможность на равных с крупными игроками участвовать в обсуждении вопросов евразийской политики, потеряют свой вес в международных делах, который им предоставляло членство в ШОС.

Вызов 2. Индийско-пакистанские противоречия

Длительное соперничество двух азиатских стран на региональном уровне выражается в пограничном споре, разная степень обострения которого в течение десятилетий варьировалась от вооруженных столкновений до подписания двусторонних документов о сотрудничестве.

Страны-учредительницы ШОС опасаются привнесения Индией и Пакистаном своих двусторонних разногласий в Организацию, что значительно затруднит возможности ее функционирования. Возможным ответом на этот вызов можно считать желание всех участников нормализовать индийско-пакистанские отношения. Важно сосредоточиться на добавлении ценностей в общую копилку ШОС, на поиске совместных интересов, тем более что в сфере экономики и безопасности в Центральной и Южной Азии они в значительной степени совпадают.

Вызов 3. Изменение баланса внутри ШОС

С включением Индии и Пакистана изменяется внутренняя расстановка сил внутри Организации. Если раньше драйверами ШОС были Россия и Китай, которые в определенной степени уравновешивали друг друга, то в новой паре — Пакистан считается другом Китая, а Индия традиционно воспринимается как ближайший союзник России. Статьи, наличие подобных взаимоотношений во многом определило тот факт, что Нью-Дели и Исламабад были одновременно приняты в ШОС, что стало результатом соперничества и компромисса между Москвой и Пекином. Иначе в случае принятия только одного из новых членов в ШОС возникло бы явное усиление роли либо Китая, либо России.

В результате расширения Россия и Китай перестали обладать решающим весом в ШОС, взамен этого образовались две связки Китай—Пакистан и Россия—Индия. Так исторически сложилось, что Индия если не поддерживает, то не высказывается против действий России на международной арене. Нью-Дели не осудил ввод советских войск в Афганистан, не выступил с осуждением присоединения

Крыма и поддержал российскую позицию по Сирии. В условиях действующих против России санкций дружественная поддержка Нью-Дели имеет особое значение для Москвы.

Значительная экономическая мощь Индии привлекает к ней гораздо большее внимание, чем к Пакистану. С одной стороны, усиление роли Индии в регионе совпадает с интересами России, так как может стать дополнительным фактором сдерживания Китая. С другой стороны, в появившемся внутри ШОС треугольнике «Россия—Индия—Китай» Нью-Дели может стать нарушителем спокойствия и вклиниться в российско-китайские отношения.

Вызов 4. Конкуренция Индии и Китая

Необходимо отметить, что двусторонние индийско-китайские отношения далеко не гармоничны. Хотя обе страны являются участниками таких форматов, как БРИКС и РИК, укрепляющиеся взаимосвязи характеризуются лишь как формальная дипломатия и скорее находятся на экономическом уровне. Между Индией и Китаем еще продолжают существовать принципиальные разногласия (например, спорная территория на Южном Тибете), которые являются решающими преградами для улучшения отношений между двумя странами. С экономической точки зрения, для Китая Индия еще не стала главным соперником, однако многие индийцы считают Китай таким конкурентом. Подобные условия могут стать причиной геополитического соперничества и конфликта интересов.

После присоединения Индии к ШОС внутри организации возможно проявление политической конкуренции между двумя крупными азиатскими странами. Индии и Китаю в рамках борьбы с «тремья силами зала» придется преодолеть и разногласия, связанные с нахождением Далай Ламы XIV, который является лидером китайского движения сепаратистов, и его тибетского правительства в изгнании в Индии,

Перспективы установления прочных стратегических связей также осложняет фактор Пакистана. Оказываемая Пакистану военно-техническая помощь Китая вызывает у Индии гораздо большую негативную реакцию, чем нерешенность пограничных вопросов. В данном случае одним из камней преткновения нормализации индийско-китайских отношений может являться условие Индии о пре-

крашении пакистано-китайского военно-политического сотрудничества.

Вызов 5. Интересы малых стран

В период своего становления в центре внимания ШОС находилась Центральная Азия. С ростом значимости Организации на мировой арене стало возможным изменение вектора географических интересов ШОС. Прием новых членов позволяет переориентировать фокус международного объединения в сторону Южной Азии и региона Персидского залива. Такой вариант развития событий может не устраивать центрально-азиатские государства-члены ШОС. Кроме того, расширение ШОС ведет к снижению личного веса в рамках более значительной группы стран, так как им придется делиться возможными инвестициями, фондами развития, постами в ШОС и другими конкретными институциональными выгодами с новыми членами, что ведет к сокращению возможностей отстаивать свои интересы на международной арене.

Компенсировать указанные вызовы центрально-азиатские страны смогут лишь за счет сохранения равноправных условий членства в Организации, которая превратилась в гораздо более мощную силу в мировой политике.

Вызов 6. Афганский фактор

В сфере ключевых интересов ШОС остается территория Исламской Республики Афганистан. После вывода американских войск из Афганистана велика вероятность дестабилизации обстановки в стране, в этой связи ШОС со своей контактной группой по Афганистану остается едва ли не единственным эффективным инструментом в решении афганского вопроса. Вступление Индии и Пакистана в ШОС может значительно укрепить этот механизм в деле пресечения распространения религиозного экстремизма.

Поиск ответа на вызов афганского фактора, который стоит перед ШОС в целом, осложняется недоверием, которое может возникнуть между Москвой и Исламабадом. Со времен советско-афганского конфликта, когда Пакистан оказывал поддержку моджахедам, Россия перестала воспринимать Пакистан как «друга». Хотя сейчас отношения между странами формально нормализованы, необходимо учитывать этот фактор в ходе переговоров и выстраивания процесса выработки решений.

Вызов 7. Проблема ядерного нераспространения

Центральная Азия является зоной, свободной от ядерного оружия, Россия и Китай в рамках ШОС являются гарантами этой договоренности с учетом того, что механизм «Шанхайской пятерки» был запущен с целью ослабления напряженности и углубления военного доверия в пограничных регионах.

Расширение ШОС за счет Пакистана и Индии может осложнить позицию Организации по вопросу о нераспространении, потому что эти страны, став обладателями ядерного оружия, отказались от присоединения к Договору о нераспространении ядерного оружия (ДНЯО). Для ШОС станет сложнее поддерживать инициативы в области нераспространения, сторонниками которых являются Россия и Китай, если Индия или Пакистан станут полноценными участниками организации.

Также важно отметить, что обе страны до сих пор находятся во враждебных отношениях, их ракеты нацелены на столицы друг друга. Но при этом между сторонами выработан механизм взаимного оповещения о ракетных пусках, основываясь на котором можно попытаться найти путь выхода из данного тупика.

Вызов 8. Изменение правил мировой торговли

После обнародования Соглашения по Транстихоокеанскому торговому партнерству¹⁵ (ТТП) возникла ситуация, в которой стала снижаться роль Всемирной торговой организации. Единые универсальные правила мировой торговли стали подменяться путем создания глобальных партнерств, в которых существуют эксклюзивные отношения, ущемляющие интересы других участников рынка, в том числе страны-члены ШОС, на долю которых с учетом новых членов приходится 40 % мирового товарооборота. Подобные изменения торговых отношений ведут к смене правил поведения в экономической сфере.

Расширение состава участников позволило увеличить общий рынок ШОС. За счет этого инициативы, выдвигаемые в рамках Организации, позволяют находить адекватный ответ новым вызовам. В данном случае это касается вопросов защиты капитальных вложений и оптимизации процедур движения товаров через границы, совместной выработки технических стандартов для продукции.

Одним из таких ответов на новые вызовы в области международных торговых отношений можно считать предложение начать консультации Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ШОС со странами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по формированию возможных экономических партнерств на принципе равноправия и учета интересов, которое было озвучено во время саммита глав правительств в Чжэнчжоу в декабре 2015 г.¹⁶

Вызов 9. Создание финансовой системы без доллара

В рамках внешних экономических вызовов необходимо выделить развитие финансовых механизмов ШОС. Наряду с привлечением ресурсов существующих институтов: Евразийского банка развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Межбанковского объединения ШОС, Фонда «Шелкового пути» одной из задач ШОС в ближайшем будущем может стать переход к расчету в национальных валютах и формирование основ для создания финансовой системы без американской валюты.

Если на Московской бирже уже запущен пилотный проект — платформа по торговле валютными парами рубль-юань и рубль-тенге без посредничества доллара¹⁷, то для других участников ШОС, в том числе и новых членов, этот вызов продолжает оставаться актуальным.

Вызов 10. Создание зоны свободной торговли ШОС

Вряд ли можно считать случайностью, что спустя всего несколько месяцев после запуска процедуры приема новых членов была в очередной раз выдвинута инициатива о создании зоны свободной торговли (ЗСТ). Либерализация торговли в рамках ШОС является давней мечтой Китая. В ШОС уже действует специальная рабочая группа по упрощению торговли. По итогам саммита глав правительств в Чжэнчжоу в декабре 2015 г. министрам торговли и экономики стран-членов поручено выработать конкретные меры по созданию зоны свободной торговли в рамках ШОС, чтобы создать более благоприятные условия для развития торговых связей. Ожидается, что стороны будут прилагать усилия, чтобы к 2020 г. перейти к свободному перемещению товаров, капиталов, услуг и технологий.

Для достижения поставленной цели необходимо искать новые формы торговли. Китайская сторона предлагает создать торгово-промышленную ассоциацию по электронной торговле в ШОС и

предоставить предприятиям государств-членов условия для оперативных трансграничных операций. Оказать влияние на расширение взаимного товарооборота должна и программа взаимодействия таможенных служб ШОС, рассчитанная на 2016—2021 гг., которая была принята на прошлом саммите глав правительств ШОС в Чжэнчжоу¹⁸.

Принятие решения открыть рынки для создания ЗСТ является серьезным вызовом для экономики любой страны. А с учетом присоединения Индии и Пакистана, у которых отсутствует серьезный опыт формирования подобных зон, решение данной задачи в рамках ШОС может занять гораздо больше времени, чем планируемые пять лет.

Оценки международных экспертов

С точки зрения значимости организации в международной политике, интересна реакция ведущих западных изданий на расширение ШОС, которые в своем большинстве выразили беспокойство по поводу усиления многополярного мира и, соответственно, ослабления гегемонии Запада.

Американский еженедельник Newsweek подчеркивает, что присоединение к ШОС Индии и Пакистана вызывает настороженность на Западе, отмечая, что эта практически неизвестная на Западе международная организация объявляет о том, что вскоре будет включать государства, представляющие половину населения мира.

Британская Financial Times пишет, что входящие в ШОС страны движутся вперед в создании альтернативы международным многосторонним институтам, которые они давно критиковали. А газета «Гардиан» еще накануне саммита в Уфе предсказала прорывной характер мероприятия, организованного Россией. «Забудьте саммиты G7, настоящий саммит пройдет в центральной России!» Авторы статьи отмечают, что Россия и Китай имеют общие знаменатели по большинству вопросов современной геополитики. В Совете Безопасности ООН, АТЭС, «большой двадцатке» — во всех этих структурах интересы Москвы и Пекина чаще всего сходятся.

Французская деловая газета L'Echo также дает высокую оценку проходящим в Уфе мероприятиям. «Саммиты БРИКС и ШОС за-

кладывают основы для новой системы управления миром. Проводя эту встречу, российский президент Владимир Путин направляет США и европейцам два послания. Он дает им понять, что Россия остается не только государством, с которым следует считаться, но и страной, заключающей новые союзы, обратив свой взгляд на Восток, прежде всего в сторону Китая», — подчеркивают авторы статьи.

Официальная позиция Китая заключается в признании значимости вступления Индии и Пакистана в Организацию и важности той роли, которую они сыграют в ее развитии¹⁹. Пекин надеется, что это поможет нормализовать индийско-пакистанские отношения и позволит оказать позитивное влияние на ситуацию в Азии с учетом вывода международных сил из Афганистана. Интерес Пекина к Афганистану объясняется стремлением к стабильности в западном Китае, особенно в Синьцзян-Уйгурском автономном округе, который очень сильно зависит от безопасности и стабильности в Афганистане.

На деле же китайская сторона до последнего блокировала идею вступления Индии в ШОС. Пекин был обеспокоен ростом статуса Индии в плане регионального и глобального влияния. Китайские эксперты-международники отмечают пассивную позицию Индии в международных организациях, утверждая, что Индия предпочитает дистанцироваться от обсуждения важных военных, стратегических и политических проблем, и что подобный подход может сохраняться и в рамках ШОС²⁰.

Российские эксперты отмечают, что расширение Организации за счет присоединения Индии и Пакистана, а также увеличение количества стран-наблюдателей позволило ей превратиться в полноценную евразийскую структуру. За счет стыковки Великого шелкового пути и Евразийского экономического союза происходит формирование единого евразийского пространства, на огромной территории идет процесс формирования «незападного мира». Более того, факт параллельного проведения саммитов ШОС и БРИКС выводит интеграцию «незападного мира» на глобальный уровень²¹.

Присоединение Индии и Пакистана к ШОС является очередным шагом на пути к созданию новой системы коллективной безопасности в Азии. Основные азиатские игроки, которые де-факто обладают ядерным оружием, будут находиться в составе одной организации, которая таким образом повышает свой авторитет и расширяет

зону ответственности до южно-азиатского региона и Среднего Востока.

В отечественной научной среде также высказывается мнение, что территориальные разногласия между Индией и Пакистаном не будут мешать диалогу внутри организации, наоборот, их членство будет способствовать улаживанию проблем. Имеющийся у России и Китая опыт в ШОС, может стать примером их урегулирования и выхода на стратегическое партнерство²².

В качестве заключения необходимо отметить, что ШОС предоставила новый шанс для улучшения индийско-пакистанских и индийско-китайских отношений. Организация может стать платформой для обсуждения и улучшения вопросов Кашмира и Южного Тибета для Индии, Пакистана и Китая, на которой у участников будет больше возможностей для сотрудничества, чем для конфликта. Вступление Индии и Пакистана создало прецедент для расширения состава ШОС и открыло путь для Ирана, который давно заявил о стремлении стать полноправным членом ШОС, и после снятия международных санкций с января 2016 г. стал полностью отвечать всем требованиям, предъявляемым к стране-кандидату. Остальные три наблюдателя (Афганистан, Беларусь, Монголия) теперь тоже имеют все шансы стать полноправными членами. Вполне вероятным становится и расширение состава партнеров по диалогу.

Растущий интерес к ШОС со стороны многих государств и международных организаций обуславливает повышающуюся роль Организации в мировых и региональных делах. После своего расширения она превратится в мощную евразийскую структуру с огромным политическим весом. В этом смысле вступление Пакистана и Индии в ШОС имеет историческое значение на пути превращения однополярного мира в многополярный. Как заявил в своем выступлении на саммите ШОС в Уфе В. Путин, расширение ШОС знаменует для региональной группировки возможность более эффективно противостоять кризисным явлениям в мировой экономике и легче преодолевать разного рода ограничительные барьеры²³.

Присоединение двух крупных игроков должно послужить драйвером роста нового многостороннего взаимодействия на пространстве Организации. Неизбежно, что в ходе своего развития ШОС придется столкнуться с вызовами по поддержанию региональной

стабильности и формированию нового справедливого международного порядка. Однако выработанный в рамках ШОС механизм взаимодействия позволяет надеяться, что и после расширения Организация продолжит свое функционирование в качестве перспективного регионального института, вносящего значительный вклад в развитие международных отношений на евразийском континенте.

Примечания

¹ *Лаверов С.* Шанхайская организация сотрудничества: через безопасность и стабильность к миру и процветанию // Российская газета. 2016. 10 сент.

² *Дудина Г.* ШОС подошла к расширению // X форум ШОС в Ханты-Мансийске. 12.03.2015 URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1426138800>

³ Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/a3YPpGqLvQI4uaMX431MkrMbFNewVneO.pdf>

⁴ Там же.

⁵ Саммит ШОС улучшит отношения между Пакистаном и Индией // РИА Новости. 10.07.2015. URL: <http://ria.ru/world/20150710/1124871274.html#ixzz42gktBRN1>

⁶ *Бхадракumar М.К.* Как Китай относится к членству Индии в ШОС // ПолиСМИ. 2015. 21 июля.

URL: <http://polismi.ru/politika/kontury-novogo-mira/1187-kak-kitaj-otnositsya-k-chlenstvu-indii-v-shos.html>

⁷ Решение Совета глав государств-членов ШОС о начале процедуры приема Республики Индии и Исламской Республики Пакистана в члены ШОС // Официальный сайт Президента России. 09.07.2015 URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/49909>

⁸ Соглашение между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств-членов ШОС // Официальный сайт ШОС. 12.09.2014. URL: <http://www.sectso.org/RU123/show.asp?id=894>

⁹ *Шаумян Т.Л.* Индия, ШОС и БРИКС в современной геополитике // Сравнительная политика. 2013. № 3(13). С. 44—64.

¹⁰ Пресс-конференция по итогам официального визита Д. Медведева в Индию 21—22 декабря 2010 года // Официальный сайт Президента России. 21.12.2010. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/9866>

¹¹ *Chenoy K.M., Chenoy A.M.* India's Foreign Policy Shifts and the Calculus of Power // *Economic and Political Weekly*. 2007. 1 сент. 3547—3554.

¹² Интервью Чрезвычайного и Полномочного Посла Индии в России Его Превосходительства г-на Канвала Сибала информационному агентству «Инфорос» (8 июня 2007 года) // Информационное агентство Инфорос. 14.03.2016. URL: <http://www.inforos.ru/ru/?module=news&action=view&id=18747>

¹³ *Bhadrakumar M.K.* Why India is sleeping on foreign policy? // *Rediff India Abroad*. 07.08.2007. URL: <http://www.rediff.com/news/2007/aug/07guest.htm>

¹⁴ *Khalid Iqbal.* SCO comes of Age // *Nawaiwaqt group of newspapers*. 13.07.2015. URL: <http://nation.com.pk/columns/13-Jul-2015/sco-comes-of-age>

¹⁵ *Сергеев М.* Новые правила мировой торговли написали без Москвы и Пекина // *Независимая газета*. 07.10.2015. URL: http://www.ng.ru/economics/2015-10-07/1_msk.html

¹⁶ Россия выступает за консультации ШОС и АСЕАН по возможным партнерствам // *РИА Новости*. 15.12.2015. URL: <https://ria.ru/east/20151215/1342226549.html>

¹⁷ Медведев призвал ШОС участвовать в создании финансовой системы без доллара // Информационное агентство «Лента.Ру». 15.12.2015. URL: <https://lenta.ru/news/2015/12/15/nodollars/>

¹⁸ Заседание Совета глав правительств государств-членов ШОС // Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/news/21054/>

¹⁹ МИД КНР: расширение ШОС подтвердило, что организация следует принципу открытости // Информационное агентство России ТАСС. 10.07.2015. URL: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/2110879>

²⁰ Конференция «Российско-китайский диалог: модель 2016». Шанхай, Фунданийский университет (21—22.12.2016). URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=7059#top-content

²¹ Запад с опаской реагирует на расширение ШОС // *Деловая газета «Взгляд»*. 10.07.2015. URL: <http://vz.ru/politics/2015/7/10/755521.print.html>

²² ШОС на пути к превращению в глобальную структуру // *РИА Новости*. 06.07.2015. URL: <https://ria.ru/politics/20150706/1116136007.html>

²³ Индия и Пакистан в ШОС — полет нормальный // *РИА Новости*. 10.07.2015. URL: <http://ria.ru/world/20150710/1125082765.html#ixzz42glqXqLg>

Ю.В. Морозов

ПРОБЛЕМЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ КИТАЯ И РОССИИ В ЕВРАЗИИ

Аннотация. В современных условиях Китай старается переместить центр экономического развития мира в сторону Азии, где он является основным «драйвером». Для этого КНР разработала ряд концепций, которые совпадают с интеграционными планами России в Евразии. Однако они не соответствуют планам США, старающимся сохранить свое лидерство в мире. Статья посвящена анализу проблем на пути интеграционных проектов РФ и КНР в Евразии.

Ключевые слова: Россия, Китай, США, Центральная Азия, Новый шелковый путь, Один пояс, один путь, Центральная Азия, ШОС, ОДКБ, ЕАЭС.

THE PROBLEMS INTERFERING REALIZATION OF CHINA AND RUSSIA INTEGRATION PROJECTS IN EURASIA

Annotation. In modern conditions China tries to move the centre of world economic development towards Asia where the Peoples Republic of China is basic «driver». For this purpose it has developed a number of concepts which coincide with integration plans of Russia in Eurasia. However they mismatch with the plans of the USA, trying to keep its leadership in the world. This article is devoted the analysis of problems on ways of Russian and China integration projects to Eurasia.

Keywords: Russia, China, the USA, the Central Asia, the New Silk Way, One Belt — One Way, the Big Central Asia, SCO, CSTO, Eurasian Economic Union. Emergencies.

Экономические концепции Китая для государств мира

16 сентября 2013 г., выступая в Астане, Председатель КНР Си Цзиньпин представил для Евразии проект — «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и его стратегическую перспективу. Реализация проекта будет способствовать сплочению стран евразийского региона и раскрытию их экономического потенциала¹. Перспективность реализации ЭПШП обусловлена складывающимися мировыми тенденциями.

Первая — в условиях XXI в. развивающиеся страны постепенно укрепляются в роли основных «драйверов» мировой экономики. Речь в данном случае идет о Китае, руководство которого относит свое государство к развивающимся странам, России, восстанавливающей свой экономический потенциал, и других государствах БРИКС, которые становятся лидерами экономики в Азии, Латинской Америке и Африке. Это происходит в то время, когда страны Запада увязли в трясине иницированных ими кризисов на Украине, Ближнем Востоке и Северной Африке, борьбе с миграционными потоками оттуда и в перераспределении сфер влияния в мире.

Вторая — появление этих «драйверов» способствует становлению новых центров экономического развития мира. При этом центр постепенно сдвигается на просторы между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Центральнo-Азиатский регион (ЦАР) становится мостом, связывающим Европу и Азию, где на постсоветском пространстве Россия является естественным лидером, Китай — претендует на лидерство в азиатском мире и заинтересован в стабильной Евразии, где стремится развивать экономическое сотрудничество со странами региона.

Третья — активизация регионального сотрудничества является реакцией на смену уходящего миропорядка однополярного мира. Фиаско американской «сверхдержавности» заставляет страны теснее интегрироваться друг с другом. Речь идет не только об укреплении региональных экономических связей, но и о создании новых валютных союзов, для решения совместными усилиями глобальной проблемы — гегемонию доллара в мировой экономике. Этому, в частности, способствует недавнее вхождение китайского юаня в мировую резервную валюту.

С учетом этих тенденций Председатель КНР во время своих визитов в страны Центральной и Юго-Восточной Азии в сентябре и октябре 2013 г. выдвинул инициативу по реализации ЭПШП и «Морского Шелкового пути XXI века» в рамках единого проекта «Один пояс, один путь». Проект предполагает создание стратегических опорных пунктов для развития внутренних районов государств, участвующих в его реализации, что будет способствовать экономическому преуспеванию стран вдоль «Великого шелкового пути» и содействовать сотрудничеству между цивилизациями. Для этого правительство КНР разработало документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века». В нем определено основное содержание международного сотрудничества, которое включает 5 пунктов: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление близости между народами². В перспективе «Один пояс, один путь» свяжет материк Азии, Европы и Африки. На одном конце этого пути будут находиться активные «драйверы» Восточной Азии, на другом — развитые экономики стран Европы, а между ними — обширные территории государств ЦАР со значительным потенциалом экономического развития. Для их сближения будет создан транспортный мост между Европой и Азией, включающий коридоры экономического сотрудничества «Китай—Монголия—Россия», «Китай— Центральная Азия—Западная Азия» и «Китай—Индокитай». В их основу лягут крупные международные маршруты с опорными точками в ключевых городах и в торгово-экономических и производственных зонах.

Основные наземные маршруты ЭПШП пройдут из Китая через Центральную Азию (ЦА) и Россию до Балтийского моря; через ЦА и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря; через Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Экономические коридоры «Китай—Пакистан» и «Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма» будут связаны с проектом «Один пояс, один путь». Направления морского пути планируется развивать из портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и Тихого океана, через Северный Ледовитый океан до Европы. На этих акваториях будут созданы безопасные маршруты с узловыми точками в важнейших портах.

Укрепление многостороннего взаимодействия Китай планирует за счет использования преимуществ таких механизмов, как ШОС, Китай—АСЕАН, АТЭС, Форум «Азия—Европа», Диалог по сотрудничеству в Азии и ряда других международных организаций с участием Китая.

Для практической реализации идей проекта «Один пояс, один путь» Председатель КНР Си Цзиньпин, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян и другие государственные руководители Китая за период с 2013 по 2016 гг. нанесли визиты в более чем 20 государств и приняли участие в различных форумах, в ходе которых состоялись встречи с главами государств и правительств ряда стран. Стороны достигли взаимопонимания по широкому спектру вопросов. С некоторыми странами были подписаны договоры о совместном сотрудничестве по этому проекту. А с соседними странами — меморандумы о межрегиональном и приграничном сотрудничестве, программы развития двусторонних отношений, а также определены планы по совместному развитию ряда приграничных районов.

В целом проекты по возрождению «Шелкового пути» охватывают евразийский континент посредством строительства железных дорог и других путей сообщения. Реализуя их, Пекин старается переместить экономический центр мира в сторону Азии, где Китай является основным «драйвером».

Евразийская интеграция по взглядам России

Китайские инициативы в рамках проекта «Один пояс, один путь» воспринимаются в России с повышенным интересом. Тем не менее, Москва в своих проектах предпочитает использовать термин «евразийская интеграция» и старается сохранить традиционное влияние в одном из важных регионов Евразии — ЦА, для чего у нее есть основания.

Во-первых, существующая политическая система большинства государств ЦА гораздо ближе российской, чем какой-либо другой — зачастую в республиках ЦА копируют различные институты и элементы законодательства РФ. При этом подход стран ЦА к проектам, касающимся их судьбы, весьма прагматичен. Он различен в отдельных странах, но в целом можно констатировать, что республики ЦА готовы поддержать проект любой стороны, если он выразится в фи-

нансовых и иных инвестициях и не будет подрывать основы существующего строя. Поэтому они не особенно поощряют западные программы «гуманитарного содействия» развитию общества (в большей степени это относится к Узбекистану, Казахстану, Таджикистану и Туркмении) и всячески поддерживают российские проекты, направленные на развитие национальной экономики. Москва также играет положительную роль в поддержании баланса сил в регионе. И такая разносторонняя деятельность России востребована в странах ЦА³. Что касается реализации магистрали ЭПШП протяженностью более 12 тыс. км, соединяющей Азию с российскими портами, то это позволит государствам ЦА выйти к Балтийскому морю и обеспечить развитие узловых участков на своей территории. Увеличившаяся потребность в перевозках грузов между Европой и Азией, открывает перед государствами ЦА новые инвестиционные и интеграционные возможности.

Во-вторых, стандартом на железных дорогах России и стран ЦА является колея 1520 мм. Она шире, чем колея 1435 мм, распространенная в Китае и Европе⁴. Это было сделано с целью обеспечения стабильности пути при его эксплуатации и повышения скорости движения поездов без модернизации подвижного состава, а также — для затруднения противнику снабжения войск в случае их вторжения в Россию и страны ЦА. Единство стандартов колеи на железных дорогах России и ЦА облегчает перевозку тяжелых грузов на большие расстояния без существенной задержки на перевалочных станциях.

И, наконец, в-третьих, стратегические интересы России и Китая в ЦА не противоречат друг другу и близки по вопросам безопасности существующих границ, борьбы с терроризмом, поддержания региональной стабильности и геополитическое взаимодействие, направленное на ограничение военного присутствия США и НАТО в регионе, противодействие курсу на «демократические реформы», ведущему к «цветным революциям». Пекин признает интересы России в ЦА, и это тесно увязывает политику КНР в регионе с сотрудничеством с Москвою.

Евразийскую интеграцию и укрепление в ней своей роли Москва планирует посредством использования таких многосторонних механизмов, как ЕАЭС, ШОС, ОДКБ, Союзное государство России и Белоруссии и ряда других организаций, где Россия играет одну из

ключевых ролей. Однако экономические проблемы, связанные с коллапсом Советского Союза, долгое время не позволяли Москве заняться реальной интеграцией. Конкретные шаги по исправлению этого положения были сделаны лишь в начале XXI в., когда Россия достаточно укрепила экономически и политически.

В 2010 г. три из пяти членов Евразийского экономического сообщества (Белоруссия, Казахстан и Россия) основали Таможенный союз, предусматривающий единую таможенную политику. С введением в действие 17-ти базовых соглашений между этими странами было объявлено о формировании Единого экономического пространства. В интересах развития этого пространства в 2014 г. в Астане был подписан договор о более продвинутой форме интеграции — Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), к которому в 2015 г. присоединились Армения и Киргизия. В настоящее время евразийская интеграция трансформировалась из формата Таможенного союза в ЕАЭС.

Кроме экономических аспектов интеграции, укрепляется взаимодействие в сфере безопасности. Здесь основную роль играет ОДКБ, куда входят страны ЕАЭС. Важность ОДКБ для центрально-азиатских стран основана на том, что в случае внешней угрозы только Россия и ее союзники по ОДКБ способны прийти им на помощь.

Для дальнейшей интеграции в евразийское пространство России была необходим свой особый путь, а не следование в кильватере Евросоюза, который к тому же антироссийски настроен, хотя Россия испокон веков является европейским государством. 8 мая 2015 года такой путь был избран. В этот день РФ и КНР приняли решение о сопряжении китайского проекта и Единого экономического пространства. Главы двух стран подписали совместное заявление по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС. Это позволяет Москве с одной стороны — облегчить решение застарелой проблемы качества российских дорог и развития инфраструктуры страны, с другой — укрепить российско-китайское сотрудничество на Евразийском континенте. Для этого был создан рабочий механизм по состыковке ЭПШП с ЕАЭС. В октябре 2015 г. был подписан меморандум между РФ и КНР о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Казань—Пекин, сопряженной с БАМом и Транссибом⁵. По территории РФ также пройдет автодорога «Китай—Западная Евро-

па» протяженностью 1965 км. Запуск этой платной трассы запланирован на 2019 г., общая стоимость российского отрезка пути составит около 6 млрд долл.⁶ Реализация этих проектов может стать ключевым драйвером роста не только для экономики России, но и для стран Центрально-Азиатского региона.

Американские концепции в Центрально-Азиатском регионе и сопутствующие им программы

Иной характер имеет деятельность Соединенных Штатов в этом регионе. Для сохранения однополярного мира им выгодна дезинтеграция евразийского пространства за счет поддержки радикального национализма, сепаратистских движений и провоцирование внутренних гражданских конфликтов (все это можно наблюдать в Украине, где при поддержке США был осуществлен государственный переворот). Это позволяет Вашингтону усиливать свое влияние на ситуацию в регионе и теснее сплачивать государства Евразии вокруг НАТО, где США главенствуют.

Если же говорить о ЦА и примыкающему к ней Прикаспию, то здесь Соединенными Штатами прежде всего движут экономические интересы. С точки зрения геэкономки, этот регион обладает стратегическими ресурсами — нефтью, газом и ураном⁷. Так, доказанные запасы нефти в ЦА составляют около 27 млрд т (второе место после запасов в Персидском заливе). Из них материковые запасы — 8,5 млрд т, а запасы газа оцениваются в 5,5 трлн куб. м⁸. В акватории Каспийского моря оценки запасов нефти колеблются от 2,3—4,5 млрд т до 5,4 млрд т. Прогнозные запасы — от 16 млрд до 32 млрд т⁹. Эти запасы почти в 2 раза превышают ресурсы Северного моря и примерно равны запасам Северной Америки, т. е. сопоставимы с ресурсами крупнейших нефтеносных районов мира¹⁰. В условиях возрастающего значения ядерного фактора как гаранта от силового давления важное значение региону придает наличие запасов урана. На Казахстан приходится почти 25 % мировых запасов урана, крупные урановые месторождения есть в Узбекистане, Таджикистане и Киргизии.

И, наконец, расположение ЦАР на стыке евроазиатских транспортных магистралей является важным фактором не только его экономической, но и стратегической значимости, что особенно привле-

кает США. Местоположение ЦА, являющейся сердцевинной Евразии, позволяет контролировать практически все его области и влиять на региональную безопасность. Наиболее ярким примером американского влияния на региональную безопасность стала война в Афганистане. Под прикрытием лозунга «глобальной борьбы с международным терроризмом» Вашингтон начал активно действовать в направлении проникновения в данный регион и укрепления своего влияния на все области развития расположенных в нем стран, чтобы обеспечить реализацию собственных планов. Для этого Вашингтоном были разработаны различные теоретические концепции.

Так, в 2005 г. была разработана концепция «Новый шелковый путь», которая тесно связана с концепцией «Большой Центральной Азии» (БЦА), активно используемая Центральным Командованием вооруженных сил США. Обе концепции связаны с именем главы Института Центральной Азии и Кавказа при Университете Дж. Хопкинса Ф. Старра. В журнале «Foreign Affairs» за июль—август 2005 г. он высказался за создание «Партнерства по сотрудничеству и развитию БЦА» — регионального форума по осуществлению серии программ под эгидой США. Их суть сводится к развитию государства ЦА и ИРА без участия РФ, КНР, Ирана и Пакистана.

Цель форума — содействовать превращению Афганистана и региона в целом в зону государств с рыночной экономикой, светскими и открытыми системами государственного управления, поддерживающих позитивные отношения с Вашингтоном¹¹. Активное участие Пентагона в этом проекте дает основание полагать, что он направлен на военно-стратегическое объединение ЦА и Афганистана под эгидой США. Со временем вовлечение в БЦА и других, прежде всего, соседних государств (рис. 1).

Это соответствует замыслам американцев, связанным с реализацией более крупного геополитического и экономического проекта — «Большой Ближний Восток», включающего в себя регионы Ближнего и Среднего Востока, Кавказ и бассейн Каспийского моря. Иначе говоря, пространство, которое охватывает области, богатые ресурсами и имеющие удобные для их транспортировки коммуникационные коридоры. По сути американские политологи планируют установить через Афганистан тесные связи государств ЦА с Индией и Пакистаном, чтобы ослабить их ориентацию на Москву и Пекин¹².



Рис. 1. Государства «Большой Центральной Азии» по концепции США.

Источник: URL: https://persecutionchrist.files.wordpress.com/2012/05/400px-map_of_central_asia_ru.png

О влиянии этих идей на Белый дом свидетельствует то, что в октябре 2005 г. госсекретарь США К. Райс реорганизовала южно-азиатский отдел Госдепартамента, передав ему вопросы пяти центрально-азиатских государств. В апреле 2006 г. на слушаниях по политике США в ЦА в Комитете по международным делам Палаты представителей Конгресса помощник госсекретаря Р. Баучер, опираясь на идеи Ф. Старра, пошел гораздо дальше, откровенно доведя их до идеологического прикрытия продвижения американского влияния в регионе. В своем докладе он ясно дал понять, что не считает Россию и Китай ведущими игроками по установлению связи между Центральной и Южной Азией. Сенатор Р. Лугар, один из авторов доктрины по сдерживанию России, на встречах с министром иностранных дел Казахстана, президентами Туркмении и Азербайджана в ходе своего визита в эти страны в 2008 г. подтвердил, что «в интересах США создание в Каспийском регионе многосторонней системы доставки нефти и газа в Европу для снижения зависимости европейских стран, а также ЦА от российской энергетической монопо-

лии»¹³. Вашингтону также важно «увести» нефть ЦА и с китайского направления — в сторону рынка, контролируемого биржами в Нью-Йорке, Лондоне, Токио и Сингапуре¹⁴. Эти и другие обоснования изоляции России и Китая приводятся в труде «Стратегия Шелкового пути: XXI век»¹⁵. А на практике — нефть из Казахстана поставляется на Запад в обход России по нефтепроводам «Европа—Кавказ—Азия» и «Баку—Тбилиси—Джейхан», являющимся элементами американского «Нового Шелкового пути»¹⁶.

Придавая геополитическую завершенность перечисленным процессам, госсекретарь США К. Райс в свое время обсуждала с президентами Афганистана, Пакистана, Казахстана, Киргизии и Таджикистана возможность создания региональной организации, которая ориентировалась бы на США и стала противовесом ШОС. В рамках реализации этого проекта США выделили странам региона 1,4 млн долл. для «облегчения таможенных процедур»¹⁷. Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан были приглашены США к участию в программе НАТО «Партнерство ради мира», Вашингтон пообещал им также ежегодно увеличивать финансирование сотрудничества в военной области. В ее рамках американцами ведется работа в таких областях, как подготовка кадров, техническое содействие реализации программы США «Каспийский страж» и т. д. Особое внимание уделяется подготовке казахского миротворческого батальона «Казбат» по стандартам НАТО¹⁸. В Алма-Ате разместилась штаб-квартира НАТО по связям и взаимодействию с государствами ЦА; военные контингенты из республик ЦА несли службу в Афганистане и Ираке¹⁹.

Однако реализация идей БЦА в регионе столкнулась с серьезными трудностями, так как во многом эти идеи были основаны на перспективе быстрой стабилизации ситуации в Афганистане и готовилась после того, как президент Дж. Буш-мл. объявил в 2004 г. о победе над терроризмом. Но по мере осложнения ситуации в ИРА в последующие годы о многих американских планах и программах пришлось забыть.

На этом фоне в 2009 г. была выдвинута уточненная концепция «Нового шелкового пути». В статье, написанной Ф. Старром совместно с А. Качинсом, была вновь провозглашена необходимость для Афганистана стать «круговой развязкой на Новом шелковом пути от Индии до Юго-Восточной Азии, с шоссе и железными дорогами, ве-

душими на север, юг, восток и запад». В качестве примера они приводили строительство кольцевой дороги в ИРА протяженностью 3362 км, которая использовалась для решения военных задач, включая вывод войск западной коалиции из Афганистана²⁰.

Идея «Нового шелкового пути» в последней интерпретации несколько смягчена: роль Китая и России не исключается, но основным по-прежнему признается направление на Южную и Юго-Восточную Азию. А акцент на строительстве дорог, свидетельствует о том, что американская стратегия в Афганистане рассматривает эту страну прежде всего как «транзитный коридор». Для этого была создана «Северная распределительная сеть» — транспортная инфраструктура в северном (через Узбекистан, Казахстан, и Таджикистан) и северо-западном (через Туркменистан) направлениях. Дружественные администрации Белого дома эксперты представляют это как шаги в направлении реализации концепции «Нового шелкового пути». Однако большинство экспертов считают что идеи Ф. Старра не реализуемы в связи со сложной обстановкой в Афганистане.

В целом, анализируя подходы уходящей в 2016 г. администрации Б. Обамы к политике в ЦА, можно выделить четыре момента.

Первый — политика Вашингтона по-прежнему нацелена на формирование БЦА, а также на вовлечение стран региона в сферу своего влияния. В ее рамках американская администрация рассматривает ЦА как объект расширения «зоны ответственности», которая охватывает «дугу нестабильности» (Афганистан, Иран, Пакистан) и ряд других государств региона.

Второй — решения, принимаемые Б. Обамой на этом направлении, починены сохранению военного присутствия в ИРА в качестве стратегического плацдарма по отношению к Ирану и КНР и решения афгано-пакистанских проблем. Это обуславливает увеличение помощи Афганистану и Пакистану в подготовке их армий и сил безопасности и совместные действия против талибов и сил ИГИЛ. 5,5 тыс. военнослужащих США будут находиться в ИРА и после 2016 г.

Третий — тем не менее, присутствие США в Афганистане существенно сокращается, поэтому курс Вашингтона в регионе будет формироваться в контексте ограничений ассигнования на оборону и решения новых геополитических задач. 9 февраля 2016 г. Минобороны США опубликовало проект оборонного бюджета на 2017 г. В нем есть

несколько особенностей: в 2017 г. оборонный бюджет составит 583 млрд долл. (сокращение на 1,9 %). При этом будут увеличены расходы на военные действия за рубежом. Проект перечисляет пять угроз для Соединенных Штатов: со стороны России, Китая, КНДР, Ирана и ИГИЛ. В нем особо отмечается, что основная угроза будет исходить от Китая и России. То есть предполагается, что возникнет соперничество между сверхдержавами; особое значение придается бюджету на исследования, связанные с новой военной стратегией США — Third Offset, цель которых — получить военное и технологическое преимущество над Россией и Китаем в долгосрочной перспективе²¹.

И четвертый — ряд кризисов последнего времени, разразившихся в других регионах мира, вытесняет Центральную Азию из американской повестки дня. Кампания против «Исламского государства» в Сирии и Ираке, кризис на Украине, гражданские войны в Йемене и Ливии, вступление в действие ядерного соглашения с Ираном и противостояние усиливающемуся напору Китая превосходят по своему значению события в Центрально-Азиатском регионе. Поэтому значение ЦА для Америки постепенно уменьшается²².

В перспективе в этом регионе Вашингтон будет использовать имеющиеся рычаги влияния, и делать упор на политику «мягкой силы» и «стратегии не прямых действий». Приоритетным направлением будет сотрудничество с Казахстаном и Узбекистаном. Следует ожидать, что новая администрация США усилит свое «наступление» на государства ЦА и попытку выдвинуть оттуда Россию и Китай. Эта преемственность вытекает из поддержки, выраженной Б. Обамой разработанному администрацией Дж. Буша плану БЦА²³.

Подводя итоги американской политики в регионе, можно сказать, что на ближайшую и среднесрочную перспективу цели США в отношении стран ЦА вполне конкретны. Они включают: удержание их в орбите американской региональной и глобальной стратегии через экономическое, военно-политическое, идеологическое и культурно-гуманитарное влияние.

При этом Вашингтону крайне нежелательно усиление в регионе других держав, в частности, России и Китая. Поэтому он будет стремиться реализовать в регионе комплекс первоочередных задач, в том числе в *экономической сфере*: получение доступа к энергоресурсам ЦА и прилежащим районам их добычи и контроль маршрутов их по-

ставки на мировые рынки; создание условий для организации при необходимости сырьевой блокады Китая; обеспечение контроля над стратегическими запасами урановой руды. В *военно-политической сфере*: сохранение военного присутствия в ИРА с целью удержания плацдарма для возможного вмешательства в дела Пакистана и Ирана, сдерживания Китая и оказания давления на Россию; обеспечение возможности оперативного реагирования на ситуацию в странах ЦА. В *идеологической сфере* — подталкивание процессов демократизации в странах ЦА по западному образцу и поощрение их властей в строительстве государств по модели союзной США Турции.

В ходе решения этих задач Вашингтон осуществляет меры, направленные на постепенный вывод стран региона из-под влияния Москвы и Пекина; поэтапное включение государств Азии в торгово-экономические союзы, находящиеся под американским контролем, а также вовлечение их в более активное сотрудничество с НАТО. Это обуславливает появление новых, либо сохранение существующих проблем для РФ и КНР, препятствующих реализации их интеграционных проектов в Евразии.

Проблемы, препятствующие реализации китайских и российских интеграционных проектов

Американские концепции в Евразии создают для *Китая* препятствия на пути осуществления его интеграционных проектов. Базовым в данном случае является китайско-американское «соперничество-партнерство». Так, из-за политики, проводимой Вашингтоном в Афганистане, обозначилась реальная угроза того что террористы и сепаратисты будут проникать из ИРА в КНР, что негативно повлияет на безопасность в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, где планируется прокладка маршрутов ЭПШП.

США уже не отрицают тот факт, что американо-китайское сотрудничество постепенно сходит на «нет» из-за существования ряда других серьезных проблем: Тайвань, Тибет, Северная Корея, права человека, рост военной мощи КНР и т. д. Китай в свою очередь озабочен созданием США системы ПРО в Тихом океане, эмбарго на поставки «чувствительных» технологий, громадным дисбалансом в торговле²⁴. В АТР, например, Вашингтон не допустил Пекин к уча-

стии в Соглашении о Транстихоокеанском партнерстве. Это соглашение между 12 странами, включая Канаду(!) было подписано в Атланта 5 октября 2015 г.²⁵ Кроме того, по Персидскому заливу, находящемуся под контролем ВМС США идет основной экспорт нефтяных ресурсов в Китай. И в случае блокады этого маршрута и установления контроля США за поставками нефти с Ближнего Востока на китайский рынок это может поставить Пекин в зависимость от Вашингтона в принятии им решений по реализации проекта «Один пояс, один путь».

США и Китай, конкурируя между собой за лидерство в азиатской части Тихого океана, генерируют очаги напряженности в регионе. Увеличение военной мощи Южной Кореи, наличие военной базы США в Японии и процесс милитаризации этой страны вызывают озабоченности китайских стратегов. В свою очередь, если КНР попытается решить территориальные проблемы в Южно-Китайском море и присоединить Тайвань силовым путем, это усилит опасения соседних стран и США. В этой связи их отношения с Китаем будут развиваться по формуле: сосуществование, сотрудничество, соперничество и, в крайнем случае, регулируемая конфронтация²⁶. Все это сказывается на прокладке маршрутов из портов Китая в южную акваторию Тихого океана.

Помимо этого, для Китая существует ряд других проблем. Так, возрождения «Шелкового пути», очевидно, не стоит ожидать в ближайшее время, поскольку этот проект пока финансово затратный, а во-вторых, он связан со многими организационными и техническими сложностями. Они присутствуют и в концепции ЭПШП, где все еще нет системности и четкости в наиболее значимых вопросах, которые затрагивают реализацию этого проекта. Так, среди перечисленных в концепции ЭПШП механизмов не упоминается ЕАЭС. Поэтому существует потребность дальнейшей проработки концепции со стороны Китая и России, параметров состыковки стратегий существующих евразийских форматов экономического взаимодействия, создании правовой основы для сотрудничества между ними.

Однако по сравнению с Китаем наибольшие проблемы, связанные с реализацией интеграционных проектов в Евразии, присутствуют у *России*. Они также связаны с ухудшением российско-американских отношений. Предметами противоречий между РФ и США

являются: расширение НАТО на Восток; Договор об обычных вооруженных силах в Европе; грузино-юго-осетинский конфликт; *создание системы ПРО в Европе*.

Явные признаки охлаждения отношений между Россией и Соединенными Штатами проявились весной 2011 г., когда во время визита в Москву вице-президент США Дж. Байден заявил о неприемлемости для американского политического истеблишмента кандидатуры В. Путина на пост президента России²⁷. А на конференции ОБСЕ в 2012 г. госсекретарь Хилари Клинтон, комментируя российские предложения о развитии Таможенного союза и создании Евразийского союза, назвала этот план «новой попыткой советизации региона» и заявила, что Соединенные Штаты работают над мерами предотвращения этого враждебного интересам Запада проекта. Поэтому Вашингтон сфокусировался на недопущении каких-либо интеграционных притязаний Москвы²⁸.

В 2014 г. Россия своими действиями в Крыму открыто бросила вызов способности США как мирового лидера поддерживать сложившийся после развала СССР миропорядок. Такое поведение в американском восприятии было наказуемо при любых обстоятельствах. В противном случае позиции Вашингтона могли пошатнуться не только в Европе, но и в глобальном масштабе. Поэтому поворот к политике сдерживания России был неизбежен и носит долговременный характер. Официальная позиция Белого дома по отношению к Кремлю останется жесткой и не претерпит изменения до окончания президентства Б. Обамы. В случае прихода к власти в результате президентских выборов 2016 г. кандидата на этот пост от Демократической партии — Хилари Клинтон это будет означать продление санкций против России. Лидер республиканцев — Дональд Трамп несмотря на пророссийскую риторику президентской кампании в случае прихода к власти вряд ли решится изменить общий курс США, направленный на сдерживание России в рамках новой «холодной войны». Под нажимом США страны, расположенные на западной границе России, стали ускоренными темпами интегрироваться с НАТО, а ЕС вслед за Вашингтоном в 2016 г. продлил на год санкции по отношению к РФ.

Помимо проблем с западным сообществом, в 2016 г. Китай, очевидно, станет той страной, с которой у России больше всего будет

экономических разногласий. Ибо пока «разворот в Азию», который провозгласила Москва после введения санкций, не идет дальше деклараций. У правительства нет достаточного финансового обеспечения планов развития Дальнего Востока, поэтому наиболее очевидно конфликт интересов РФ и КНР проявится в реализации проекта «опережающего развития» этого региона и в прокладке транспортного маршрута ЭПШП — из Китая на европейские рынки.

Москва хотела бы, чтобы Китай проложил большую часть «Шелкового пути» по территории России. Однако Пекин анализирует и маршруты выхода в Европу в обход России (через Казахстан, Турцию, Азербайджан и Грузию). Это совпадает с планами Евросоюза, который также рассматривает возможности выхода в ЦА не через Россию, а через Турцию и Кавказ для реализации там своих экономических целей, хотя некоторый политический элемент в этих планах присутствует (переориентация ЦА с России и Китая на Европу через члена НАТО — Турцию).

Прибалтийские страны соревнуются между собой и с Россией за возможность стать для Китая логистическим центром, имеющим выход к Балтийскому морю²⁹. Они рассчитывают заместить российские порты своими морскими гаванями для грузов ЭПШП (рис. 2). Пока что выигрывает в борьбе за «шелковый» грузопоток Литва: в 2015 г. были подписаны соглашения между китайской корпорацией China Merchants Group (CMG) и Клайпедской свободной экономической зоной, а также с Клайпедским портом. CMG планирует построить в Клайпедке логистический парк, а также инвестировать средства в порт и стать управляющим одного из его терминалов. Китайская сторона также договорилась с АО «Литовские железные дороги» о создании совместного предприятия, которое будет отвечать за экспедирование грузов между Литвой, Белоруссией и КНР.

Литва активно сотрудничает и с Казахстаном, что еще больше укрепляет ее в качестве ключевой точки на маршруте ЭПШП. При этом следует отметить, что президент Литвы максимально враждебно настроена к России и не раз заявляла, что считает ее террористическим государством.

Латвия и Эстония пока не достигли таких успехов в борьбе за китайские и казахские грузы, как Литва, однако эти страны обозначили свое намерение подключиться к «Новому Шелковому пути».



Рис. 2. Основные направления Экономического пояса Шелкового пути.

Источник: URL: <http://www.stanradar.com/upload/image/silkway.png>

В конце 2015 г. бизнес-делегация из Китая посетила латвийские порты, а также встретила с представителями Латвийской железнодорожной компании. На этой встрече директор SMG Ху Женг сообщил о планах Китая инвестировать в литовские порты после анализа их возможностей. Эстония также видит свои порты частью «Шелкового пути», ибо они по сравнению с Литвой обладают более модернизированной инфраструктурой.

В таких условиях российские порты, конкурирующие за грузы с прибалтийскими гаванями, рискуют остаться на периферии ЭПШП. Однако транзит грузов в Европу через прибалтийские государства, обладающие «суррогатной суверенностью», несет высокие риски для Китая. По словам эксперта А. Карпова «если им скажут перекрыть транзит — они его перекроют. Поэтому наши шансы на эти грузы выше³⁰. Вследствие этого Москве необходимо продвигать идею «северного» ответвления «шелкового» маршрута на российские порты Финского залива.

Белоруссия тоже претендует на роль хаба на пути грузов из КНР в Европу. Для этого Минск активно укрепляет сотрудничество с Литвой и Латвией. Хотя еще в 2012 г. президент Белоруссии А. Лука-

шенко заявил о намерении белорусской стороны перенаправить грузопотоки с Прибалтики на порты Ленинградской области и Калининграда, но это был всего лишь политический ход. На деле Минск расширяет связи с прибалтийскими портами. Так, доля белорусского грузопотока в общей структуре перевалки через Клайпедский порт составляет около 35 %. Белорусское госпредприятие «Беларуськалий» отгружает на экспорт около 90 % своей продукции через Клайпеду. Такой подход белорусскому бизнесу диктует прагматизм и нынешняя тарифная политика РЖД: везти груз из Белоруссии до Прибалтики ближе, чем до российских морских гаваней, а следовательно — дешевле.

Здесь уместно отметить, что в феврале 2016 г. Евросоюз снял санкции с президента Белоруссии А. Лукашенко, а также со 170 белорусских чиновников. ЕС неспроста поощряет Лукашенко, который фактически не признал присоединение Крыма к РФ и занял скорее проукраинскую позицию по Донбассу. Когда Москва закрыла зону свободной торговли с Украиной, Минск такую зону сохранил, обеспечивая приток в Россию украинских товаров. Наконец, Беларусь отказала России в размещении авиабазы. Все это прямо противоречит выполнению положений Договора о Союзном государстве России и Белоруссии, где в статьях 2 и 17 сказано, что «целями Союзного государства являются проведение согласованной внешней политики... и единой торговой и таможенной политики в отношении третьих стран... совместное использование военной инфраструктуры...»³¹.

Для России сохраняются и другие межгосударственные проблемы, препятствующие реализации ее интеграционных проектов в Евразии.

Самые опасные и затратные — с Украиной, которая желает участвовать в реализации ЭПШП, и чьи основные транспортные коридоры обращены к Европе. Киев намерен участвовать в строительстве «Шелкового пути», планируя произвести стык украинской транспортной инфраструктуры с ЭПШП в обход России. Однако финансовый дефолт Украины не позволит реализовать эту идею в ближайшем будущем. Плюс к этому Россия начала реконструкцию и строительство железнодорожных путей в обход территории Украины³².

Затяжной конфликт у России с Турцией — из-за сбитаго российского самолета в Сирии и поддержки Анкарой действий ИГИЛ в

этой стране, с Болгарией — по причине отказа от строительства по дну Черного моря российского газопровода «Южный поток». С Румынией — из-за вступления этой страны в НАТО. С Молдавией — по поводу Приднестровья. Фактически заморожены отношения со странами Балтии, Польшей и Великобританией. Как уже упоминалось, валютными, но представляющими реальную опасность для интеграционных проектов Москвы, являются торговые отношения с партнерами по ЕАЭС — Казахстаном и Белоруссией. Обе страны не готовы поддерживать российское эмбарго против Украины, вступившей в зону свободной торговли с Евросоюзом. Центральные-азиатские страны — члены ОДКБ не спешат вслед за Россией сворачивать свои отношения с Турцией. Например, Казахстан не готов жертвовать своими экономическими связями с Анкарой, составляющим около 3,5 млрд долл. торгового оборота в год. Киргизия старается выиграть время на обдумывание своих дальнейших действий и ищет способы дистанцироваться от Москвы, не конфликтуя с ней и рассчитывая на дальнейшую безвозмездную помощь.

И еще одна проблема — реализацию проекта ЭПШП по территории РФ предлагается осуществлять за счет внутренних ресурсов России, а также Китая. Однако понижение цен на энергоносители, санкции и общая экономическая конфронтация, внесли изменения в инвестиционную политику РФ и привели к обесцениванию рубля. Экономические показатели страны за 2015 г. снизились в среднем на 4 %, доходы населения вдвое больше — на 8—10 %. При этом экономическая политика РФ по-прежнему плотно привязывает рубль к цене на нефть, которая постоянно падает. Одновременно растет инфляция, в 2015 г. она утроилась по сравнению с 2012 г., достигнув 15,5 %. И отвязать рубль от нефти в ближайшем будущем — задача невыполнимая еще со времен Советского Союза³³.

И на этом фоне РФ регулярно реструктурирует свои зарубежные кредиты. Всего за годы своей государственности Россия простила должникам около 140 млрд долл. — сумму, которая 3—4 раза покрыла бы дефицит бюджета страны в 2015—2016 гг. и превышает все трансферты российским регионам с 2000 по 2015 гг.³⁴ Часто такое списание долгов случается не к месту. Так, РФ простила долг вполне обеспеченному Вьетнаму (9,5 млрд долл.), где пришлось расстаться с военной базой в Камрани. Ливии (4,6 млрд долл.) с ее внушительны-

ми запасами нефти — незадолго до убийства М. Каддафи; богатому нефтью Ираку (12 млрд долл.) — после того, как пророссийский режим сменился прозападным. Между тем, денег, прощенных этим странам, с лихвой бы хватило на все российские проекты евразийской интеграции. При таком подходе к кредитам РФ зарубежным странам возникает закономерное опасение, что планы Москвы по интеграции в Евразию и состыковки ЕАЭС с ЭПШП могут остаться на бумаге.

Тем не менее, выход есть. Для решения существующих российских проблем с китайскими и центрально-азиатскими партнерами по проекту ЭПШП идеальной площадкой могла бы стать ШОС. Специфика центрально-азиатского измерения ШОС заключается в том, что эти государства в отношениях с Россией и Китаем одновременно выступают субъектами политики в сферах экономики, безопасности, и объектами российско-китайских инициатив. Подобный объектно-субъектный характер отношений обусловлен, с одной стороны, независимым статусом государств ЦА, имеющих право на независимую политику, с другой — разностью экономического и политического потенциала этих государств по сравнению с Россией и Китаем. Их экономическое превосходство позволяет Пекину во взаимодействии с Москвой инициировать в регионе проекты, особенно с учетом того, что в настоящее время в рамках ШОС слабо продвигается многостороннее экономическое сотрудничество. При развитии сотрудничества в рамках ЭПШП российско-китайские отношения в Евразии получат новый импульс, а совмещение механизмов взаимодействия ШОС и ЭПШП даст возможность использования китайских ресурсов (инвестиционных, транспортных, технологических) для развития государств ЦА и России. В связи с этим представляется, что программа создания ЭПШП могла бы стать катализатором многостороннего экономического сотрудничества государств ШОС и проводиться под эгидой этой Организации при координации со схожими программами других международных институтов, таких как ПРООН и ЮНЕСКО.

И последнее — как показывает анализ ситуации, складывающейся в Евразии, у России, по существу, нет надежных стратегических партнеров. В такой ситуации наша страна оказывалась неоднократно, но каждый раз с достоинством выходила из этого положе-

ния. Опыт последнего времени, помноженный на исторический опыт доказывает, что только сильные и боеспособные Армия и Военно-Морской Флот России способны обеспечить мирное развитие нашей страны и избавить от внешнего вмешательства в ее интеграционные планы в Евразии. Ибо в мире по-прежнему считаются только с сильным в военном и экономическом отношении государством.

Примечания

¹ Лукин А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // *Международная жизнь*. 2014. № 7.

² Проект «Экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь XXI века» / Госкомитет по делам развития и реформ, МИД и Министерство коммерции КНР. Издано Госсоветом КНР в марте 2015 г.

³ Евразийский союз. URL: <http://ruxpert.ru/ТС>

⁴ Железнодорожная колея в разных странах. URL: <http://www.bygeo.ru/materialy/karty/713-zheleznodorozhnaya-koleya-v-raznyx-stranax.html>

⁵ URL: <http://moscowbeijing.ru/ru/ru-analytics/ru-infrastructure/kogda-i-kak-okupitsya-zheleznaaya-doroga-moskva-kazan-pekín>

⁶ Зозуля В. Шелковый путь — поворот на Россию // *Москва—Пекин*. 2016. Янв.—февр. С. 12—13.

⁷ Сафронова Е.И., Тихонов О.С. Проблемы центрально-азиатской интеграции в контексте ШОС // *Китай в мировой и региональной политике*. М.: ИДВ РАН, 2003. Вып. 8. С. 70.

⁸ Jarbussynova M.B. Central Asia: Threats and Challenges: Conference on Central Asia. Global Terrorism and Asia-Pacific Security, 2009.

⁹ Якубовский В.Б. Геоэкономическое значение Центрально-Азиатского региона: Проблемы становления Шанхайской организации сотрудничества и взаимодействия России и Китая в Центральной Азии. М.: ИДВ РАН, 2005. С. 109.

¹⁰ Иванов Э.М. Экономические отношения России со странами Центральной Азии / *Рос. И-т стратегических исследований*. 2006. 127 с.

¹¹ Starr F.A. Partnership for Central Asia // *Foreign Affairs*. 2005. July/August. URL: http://www.cfr.org/publication/8937/partnership_for_central_asia.html

¹² Морозов Ю.В. Стратегия Запада в Центрально-Азиатском регионе в начале XXI века. М.: ИДВ РАН, 2016. 376 с.

¹³ Независимая газета. 2008. 14 янв.

¹⁴ См.: URL: http://www.dumaem.ru/index.php?iq=st_show&pr_id=3&rm_id=2&tm_id=5&st_id=928&lid=0&

¹⁵ Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия. URL: <http://www.irex.ru/press/pub/polemika/05/par/>

¹⁶ Красная звезда. 2006. 17 мая.

¹⁷ Быков П. Большая Игра обязательно закончится. URL: <http://archive.expert.ru/expert/05/05-40-86>

¹⁸ Русский Викиликс. 15.01.2011. URL6: <http://ruleaks.net/1776>.

¹⁹ URL: <http://www.km.ru/biznes-i-finansy/2011/11/03/voina-v-afganistane/kazakhstan-ratifikiroval-dogovor-s-ssha-o-tranzite>

²⁰ Нессар О. Афганистан: от экономики войны к экономике добрососедства. URL: af@afghanistan.ru.

²¹ Ватанабэ Ёсикадзу. Военная конкуренция США, России и Китая. URL: <http://inosmi.ru/military/20160229/235569386.html>

²² Румер Е., Сокольский Р., Стронски П. Политика США в Центральной Азии 3.0. URL: <http://inosmi.ru/politic/20160321/235793015.html>

²³ Морозов Ю.В. Американская политика и стратегия в локальной войне в Афганистане и их влияние на региональную безопасность. М.: ИСК РАН, 2015. 200 с.

²⁴ Холбрук Р. Проблемы американо-китайских отношений // *The Wall Street Journal*. URL: <http://inosmi.ru/world/20050531/219983.html>

²⁵ Яту Чун. Китай и TPP // *Китай*. 2015. № 11. С. 28.

²⁶ Морозов Ю.В. // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. 2013. № 21. С. 34—45.

²⁷ Соловьев Э. Украинский разлом в российско-американских отношениях. URL: <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=287471>

²⁸ *Бжезинский Зб.* Великая шахматная доска. М.: *Международные отношения*, 2009. 280 с.

²⁹ URL: http://regnum.ru/news/economy/2049222.html?utm_source=infox.sg

³⁰ Итоги 2015: Россия убивает порты Прибалтики, а Белоруссия и Китай — спасают // *ИА REGNUM*. 2016. 6 янв.

³¹ Договор о создании Союзного государства РФ и РБ от 8 декабря 1999 года. URL: <http://www.soyuz.by/about/docs/dogovor5/>

³² «Шелковый путь» в обход колючей Украины // *Pravda. Ru*. 2015. 6 янв.

³³ Аганбегян А. Густой навар. Кто больше пострадал в кризис — население или бизнес? // *Аргументы и факты*. 2016. № 6. 10 февр.

³⁴ Трегубова Е. Прощенные миллиарды // *Аргументы и факты*. 2014. № 30. 4 марта.

В.Б. Кашин

ОБ АМЕРИКАНСКИХ И ЕВРОПЕЙСКИХ ПОДХОДАХ К КИТАЙСКИМ И РОССИЙСКИМ ИНТЕГРАЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ В ЕВРАЗИИ

Аннотация. В статье рассматриваются американские и европейские оценки основных российских и китайских проектов в Евразии — Евразийского Экономического Союза и Экономического пояса Шелкового пути а также различные варианты действий США и Евросоюза в отношении этих проектов.

Ключевые слова: Китай, ЕАЭС, Экономический пояс Шелкового пути.

AMERICAN AND EUROPEAN ASSESSMENTS OF THE RUSSIAN AND CHINESE REGIONAL INTEGRATION POLICIES IN EURASIA

Annotation. The article examines US and EU views of the Chinese Silk Road Economic Belt project and on the Russia led Eurasian Economic Union and their interactions in Eurasia.

Keywords: China (PRC), Eurasian Economic Union, Silk Road Economic Belt, Eurasian Economic Union and Silk Road Economic Belt interactions.

Тема возможной конкуренции Китая, России и стран Запада за реализацию крупных геоэкономических проектов в Евразии, актуальная еще в 2000-е годы, к настоящему времени в целом ушла в прошлое. Экономический кризис в России и Европе в сочетании со снижением цен на все основные сырьевые товары к настоящему

времени почти устранил значимую конкуренцию для Китая в борьбе за реализацию крупных инфраструктурных и сырьевых проектов в Центральной Азии (ЦА). Основное внимание западных наблюдателей сводится преимущественно к соотношению между реализуемым Россией проектом Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) и китайской программой Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Возможное влияние этих проектов на региональную безопасность и на отношения между Москвой и Пекином — основные темы, интересующие американских и европейских ученых и дипломатов в условиях, когда присутствие Вашингтона и Брюсселя в регионе постепенно сворачивается.

По доступным данным, США занимают диаметрально противоположные позиции в отношении российских и китайских проектов в Центрально-Азиатском регионе. Признавая определенные недостатки ЭПШП, способные помешать его реализации (связанные во многом с нестабильностью и плохим инвестиционным климатом в самих странах ЦА), США даже на фоне нынешнего роста противоречий в отношениях с Китаем поддерживают реализацию ЭПШП и повышение значимости китайской роли в ЦА в целом.

Одной из причин является уверенность США в том, что китайские экономические проекты будут способствовать снижению социально-политической напряженности в странах Центральной Азии и помогут интеграции Афганистана в общее экономическое пространство региона. Эта задача приобретает особую важность на фоне сокращения американского присутствия в Афганистане.

В то же время, даже в условиях выражаемой КНР готовности вложить значительные средства в свои проекты в рамках ЭПШП, перспективы китайской концепции оцениваются в целом скептически. Китайские проекты в регионе часто воспринимаются как не вполне экономически обоснованные, особенно в условиях долгосрочного тренда на снижение цен на сырье. Транспортные коридоры через Центральную Азию едва ли могут быть рентабельны при наличии каналов доставки грузов из Китая в Европу, Африку и на Ближний Восток и обратно по имеющимся морским путям. Неблагоприятная макроэкономическая ситуация в странах Центрально-Азиатского региона ставит под вопрос перспективы инвестиций в промышленность. Опыт китайского инвестирования в странах Аф-

рики и Ближнего Востока показывает при этом, что у китайцев могут возникнуть реальные проблемы с конвертацией экономического влияния в эффективный инструмент политического воздействия на ситуацию.

Таким образом, предполагается, что Китай будет готов потратить значительные ресурсы, осуществит крупные инвестиции в проекты на территории ЦА, но в конечном счете, потерпит неудачу в своих попытках выстроить в регионе китаеццентричную систему международных отношений. Намерения КНР рано или поздно перейти к выстраиванию такой системы вытекают из приводимых в официальных китайских документах пяти аспектов проекта ЭПШП: согласование политических установок, развитие транспортного сообщения, стимулирование взаимной торговли, обеспечение бесперебойного денежного обращения, активизация людских контактов¹. Такая китайская политика, как предполагается, выгодна для США и ЕС вдвойне: как содействующая стабилизации региона в краткосрочной и среднесрочной перспективе, но обреченная на неудачу в долгосрочной перспективе.

«Стремление Китая продвигать экономическую интеграцию с соседями на Западе и Юго-Западе проявилось, когда США сворачивают свое военное присутствие в Афганистане. ЭПШП потенциально может интегрировать Афганистан в региональную экономику так, как США пытались это сделать на протяжении многих лет. В этой связи США должны поддерживать китайские усилия в Центральной Азии», — говорится в докладе исследователя Нью-Йоркского университета Томаса Циммермана «Новые Шелковые пути: Китай, США и будущее Центральной Азии»². Подобные же идеи, связанные с поддержкой китайских инициатив в регионе высказываются американцами регулярно.

В целом отношение к китайскому проекту контрастирует с отношением США к ЕАЭС, который подвергается критике и противодействию. В отношении к союзу ничего не изменилось с 2012 г., когда госсекретарь США Хиллари Клинтон называла его «попыткой ресоветизации региона» и публично заявила о том, что США ищут пути противодействия проекту: «мы ищем пути, чтобы замедлить или предотвратить это»³. С началом украинского кризиса, негативные комментарии в отношении союза стали более частыми и опре-

деленными. Как правило, указывается на бесперспективность союза, на отсутствие у него твердой экономической основы и зависимость от текущей политической конъюнктуры, отсутствие у членов союза общей идентичности, недостаточный объем торговли между ними. Союз рассматривается в контексте конфликта России с США и ЕС из-за Украины: «конфликт между трансатлантическими партнерами и Россией во многом связан со столкновением их видения в отношении третьих стран. Россия проводила политику подчинения и абсорбции, чтобы обеспечить подчинение этих стран в тех сферах, где Россия обозначила свои интересы...»⁴. Можно говорить о соперничестве двух основных точек зрения в отношении ЕАЭС: выжидания в надежде на крах союза под влиянием внутренних противоречий, усиленных финансовыми санкциями против России, и активными действиями по его подрыву.

Политика демонизации союза началась еще до кризиса на Украине и с его развитием обрела законченные формы. Его подрыв является самостоятельной политической целью, вытекающей из необходимости подрыва «имперских» устремлений России. В последнее время ограниченность инструментов влияния ЕС и США в Центральной Азии стала общепризнанным фактом. Высказывается мнение, что даже ЕС, сильнее чем США представленный в национальных экономиках, может играть лишь роль «балансирующего игрока», использующего расхождения и противоречия представленных в регионе держав, таких как Россия, Китай, Иран и т. п.⁵

Российско-китайские противоречия в ЦА во всех их формах и проявлениях являются предметом первостепенного внимания для США и ЕС. К настоящему времени все же получила распространение точка зрения, что в российско-китайских отношениях в ЦА элементы сотрудничества преобладают над конфронтацией, при этом «совместно они способны сдерживать любую внешнюю силу, намеренную утвердиться в Центральной Азии»⁶. В то же время в контексте китайской стратегии ЭПШП высказывается надежда на постепенный, объективно неизбежный рост российско-китайских противоречий, который приведет к столкновению интересов этих государств. Как представляется, политика поддержки китайских проектов при активном противодействии российским действиям в регионе преследует именно эту цель.

Предполагается, что несмотря на крайнюю аморфность и неопределенность китайских планов в отношении ЭПШП будет происходить смещение влияния в регионе от России к Китаю; на данный момент Россия не способна конкурировать с КНР в области экономической мощи, при этом Китай пока не склонен бросать вызов России в тех областях, где у нее сохраняется преимущество. Несмотря на то, что страны ЦА заинтересованы в России как в противовесе китайскому влиянию, тем не менее, России придется смириться с сокращением собственного влияния.

В определенный момент Китай может сделать шаг и в направлении усиления собственных позиций в регионе и в военно-политической сфере также. По преобладающим западным оценкам, Россия не сможет эффективно использовать свои военные возможности и рычаги влияния, связанные с массовой центрально-азиатской трудовой миграцией.

Существующие механизмы сопряжения между ЕАЭС и китайскими проектами в рамках ЭПШП, в частности, подписанная в мае 2015 г. Декларация о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП в целом пока не привлекают серьезного внимания. Предполагается изначально, что они не будут работать и в подтверждение этого приводится тот факт, что за прошедшее с момента подписания декларации время ничего серьезного в плане продвижения сопряжения не произошло. Последняя претензия не вполне верна: к настоящему времени начаты переговоры по заключению соглашения о торговле между ЕАЭС и Китаем. Срок в год или полтора для воплощения подобных проектов не является значительным. Известны также и конкретные причины неполитического характера, которые на первых порах ограничили эффективность российско-китайского взаимодействия. В частности, неоптимальным было принятое изначально решение о передаче вопросов сопряжения в ведение российско-китайской рабочей группы, возглавляемой заместителями министров иностранных дел, испытывавших затруднения в координации работы преимущественно экономических ведомств (впоследствии данный формат был изменен).

Для подтверждения тезисов о бесперспективности сопряжения используются мнения отдельных китайских экспертов, соответствующие заранее сформированной и господствующей в США и ЕС

картине мира. В реальности контакты с китайскими коллегами показывают, что ими высказываются самые разные точки зрения по вопросу сопряжения, от глубоких сомнений в его эффективности до мнения, что декларация о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП явилась важнейшим российско-китайским соглашением со времен заключения «большого договора 2001 года». Китайское руководство по всем признакам нацелено на продвижение данного проекта, что не отменяет, однако, попыток обсуждать широкий круг экономических вопросов со странами ЦА на двусторонней основе с целью получения конкретных выгод.

Как правило, в западном анализе при этом игнорируется одна из важнейших движущих сил китайской политики в регионе — перманентный страх КНР перед дестабилизацией постсоветских государств ЦА, причем в качестве основного сценария дестабилизации китайцам видится сценарий «цветных революций» по образцу «арабской весны». Этот страх укоренен весьма глубоко. Он основан не только на роли Запада в киргизской «тюльпановой революции» 2005 г., а также реакции США на произошедшие в том же году беспорядки в узбекском Андижане. Он подкрепляется глубокой верой китайцев в намерение США рано или поздно дестабилизировать по подобному же сценарию ситуацию в самом Китае. После «революции зонтиков» в Гонконге данные страхи и опасения только укрепились. Вопрос о внутривосточной стабильности и угрозе цветной революции в той или иной стране ЦА почти всегда встает при обсуждении региональной тематики с китайскими коллегами.

Гуманитарные составляющие российского присутствия в Центрально-азиатском регионе также воспринимаются не слишком серьезно: считается, скорее, что в этом отношении Россия рано или поздно потерпит поражение перед лицом более динамичного в экономическом отношении Китая. Занимающие весьма существенное место в политической культуре стран ЦА опасения в отношении возможной китайской экспансии, как правило, недооцениваются, либо игнорируются.

В целом США и Евросоюз не видят для себя существенных возможностей для конкуренции с влиянием России и Китая. В нынешней ситуации в мировой экономике, при продолжении трудностей в экономике ЕС, слабом восстановлении и угрозе нового кризиса в

экономике США, низких ценах на сырье не может быть и речи о попытках на равных конкурировать с уровнем российского и китайского присутствия в регионе, а также с китайскими масштабами инвестирования. Регион интересует Вашингтон и Брюссель главным образом с точки зрения влияния на обстановку в соседнем Афганистане и на глобальную войну с террором, а во-вторых, с точки зрения влияния на российско-китайские отношения. Важнейшей целью американской и европейской политики является подрыв российско-китайского сотрудничества и доверия в ЦА. В этих целях будет проводиться политика максимальной поддержки в регионе китайских проектов при противодействии российским. Одновременно сохраняющиеся каналы влияния на элиты центрально-азиатских стран будут использованы для противодействия прежде всего российской политике в регионе. Имеет место целенаправленное распространение слухов и дезинформации с целью подрыва российско-китайского взаимодействия.

Учитывая опасность ситуации в ЦА в предстоящий переходный период смены поколений элиты в странах региона, России и КНР необходимо предпринимать усилия для максимального укрепления взаимного доверия в отношении проводимой ими политики в регионе. Тщательно отлаженное взаимодействие и эффективно выстроенные каналы коммуникаций необходимы в условиях, когда в регионе мы сталкиваемся с серьезными вызовами внутренней безопасности, и в условиях, когда регион с его проблемами рассматривается как уязвимое место в системе российско-китайского сотрудничества.

Примечания

¹ Китай: развивать дух шелкового пути и совместными усилиями вершить великие дела. 01.01.2015. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1251370.htm>

² *Zimmerman Th.* The New Silk Roads: China, the US and the future of the Central Asia/ P. 19. URL: http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf

³ URL: <https://www.ft.com/content/a5b15b14-3fcf-11e2-9f71-00144feabdc0>

⁴ *Babayar N.* Russia's Ragtag Eurasian Economic Union. German Marshall Fund of the US, 2016. URL: <http://www.gmfus.org/blog/2016/02/23/russias-ragtag-eurasian-economic-union>

⁵ *Peyrouse S.* EU Strategy in Central Asia: Competition or Cooperation? // Aljazeera Center for Studies. 2015. Dec. URL: <http://studies.aljazeera.net/en/reports/2015/12/20151269842242676.html>

⁶ *Starr S.F.* Svante Cornell. Putin's Grand Strategy // Eurasian Economic Union and its' Discontents / John Hopkins University; Central Asia — Caucasus Institute, Silk Road Studies Program. 2015. 177 p.

В.И. Балакин

ФОНД ШЕЛКОВОГО ПУТИ, АЗИАТСКИЙ БАНК ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: ПЕРСПЕКТИВЫ СТАНОВЛЕНИЯ

Аннотация. Китай демонстрирует высокую степень осторожности при купировании инвестиционных рисков в случае наращивания капиталовложений за рубежом. Это явилось официальным объяснением необходимости создания так называемого Фонда Шелкового пути (ФШП). В октябре 2014 г. по предложению КНР также учредили Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Основными целями АБИИ были провозглашены: стимулирование финансового сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе и широкое проектное финансирование в Азии в целом. Китай таким образом стремится через АБИИ заинтересовать интересующие его азиатские страны в перспективе ориентироваться в производственном сотрудничестве на долгосрочное китайское финансирование.

Ключевые слова: Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, КНР, АТР, Азия.

THE SILK ROAD FUND, ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK: PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT

Annotation. China demonstrates the highest degree of caution preventing investment risks in case of growing overseas investments. This has become an official explanation of necessity to create so called Silk Road Fund (SRF). In October 2014 China has also offered to establish Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). The main aims of AIIB are declared: stimulation of financial cooperation in Asia Pacific Region and wide project financing in Asia as whole. Thus China strives through AIIB

to excite curiosity at the interested Asian states toward perspective of industrial cooperation which would be financed on long term bases from Chinese sources.

Keywords: the silk road Fund, Asian infrastructure investment Bank, China, Asia Pacific, Asia.

Официальное объяснение необходимости создания так называемого Фонда Шелкового пути (ФШП) представил недавно глава Народного Банка Китая (выполняет функции центрального банка страны) Чжоу Сяочуань. Названный финансовый институт станет аналогом инвестиционного подразделения Всемирного банка (имеет статус специализированной организации ООН) и получит финансирование от некой «группы инвесторов». Такое правовое положение Фонда означает абсолютно новый подход Китая к вопросу повышения безопасности и доходности инвестиций. Это связано прежде всего с необходимостью внешней деполитизации проекта по созданию Шелкового пути, что демонстрирует высокую степень осторожности руководства КНР при купировании инвестиционных рисков в случае наращивания капиталовложений за рубежом. Предполагаемыми инвесторами скорее всего станут Экспортно-импортный банк Китая, Банк развития Китая, Суверенный фонд благосостояния Китая, при этом общая сумма активов учреждаемой финансовой организации, как ожидается, превысит уже на начальном этапе 40 млрд долл.¹

Создание ФШП было однозначно воспринято как амбициозное стремление КНР повысить свое политическое влияние не только в восточно-азиатском регионе, но и во всем мире. Программа развития зоны Шелкового пути продемонстрировала изменение стратегических приоритетов Китая, то есть, таким образом Пекин меняет свою предшествующую тридцатилетнюю политику «поглощения иностранных инвестиций» на политику наращивания собственных инвестиций в соседние страны. Предполагается, что Фонд будет осуществлять капиталовложения в строительство региональной инфраструктуры, разработку природных ресурсов и развивать многостороннее сотрудничество в сфере промышленности и финансов. Подобные планы свидетельствуют о созревшем желании нынешнего китайского руководства отказаться от предыдущей внешнеполити-

ческой стратегии, продвигавшейся под лозунгом «не высовываться», и взять курс на ускоренное превращение КНР в великую глобальную державу с доминирующим влиянием в регионе Восточной Азии². Обращает на себя внимание достаточно быстрая реакция со стороны правительства США, которая выразилась в прямом обвинении руководства КНР в реализации далеко идущих планов по закреплению своего монопольного политического влияния на пространстве Евразии.

Многие эксперты отмечают, что с точки зрения международного права ФШП представляет собой не что иное как новый важный элемент региональной и глобальной финансовой архитектуры, противостоящей нежеланию США реформировать сложившуюся после Второй мировой войны систему взаимоотношений между развитыми и развивающимися государствами. Наряду с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и Банком развития БРИКС, учреждение ФШП можно рассматривать как активизацию усилий Китая по созданию альтернативных финансовых институтов. Ряд примечательных особенностей выделяет ФШП среди других финансовых институтов КНР, в частности, основной задачей деятельности данной организации объявлены вложения в крупномасштабные проекты в странах, расположенных вдоль Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути, аккумулированные средства должны направляться исключительно в инфраструктуру, способствующую активизации разработки полезных ископаемых, а также активно стимулировать сбыт китайской высокотехнологичной продукции³. В отличие от других китайских финансовых институтов ФШП осуществляет поддержку проектов исключительно в иностранной валюте (доллары, евро), что объясняется необходимостью привлечения к софинансированию иностранных и международных инвесторов. Фонд уполномочен китайским правительством вести с зарубежными партнерами независимую совместную деятельность, участвовать в создании различных новых финансовых структур, самостоятельно принимать решения о выделении кредитов, участвовать в долевом финансировании.

Руководство Фонда уже неоднократно заявляло, что финансовый институт будет вкладывать средства лишь в те проекты, которые гарантируют возвратность денежных ресурсов в средней и долго-

срочной перспективе. Названный подход в принципе противоречит стандартной кредитной политике Китая в зарубежных государствах, платежеспособность которых остается сомнительной, прежде всего имеются ввиду отдельные центрально-азиатские страны⁴. С момента учреждения в конце 2014 г. Фонд приступил к участию в трех крупных инвестиционных проектах, а именно: в финансировании строительства гидроэлектростанции на северо-востоке Пакистана, в покупке акций итальянского производителя шин, концерна Pirelli, в реализации российского проекта «Ямал СПГ», являющегося кластером по производству сжиженного газа. Смысл названных сделок, по мнению международных экспертов, состоит в стремлении китайских инвесторов воспользоваться ситуацией падающего рынка и успеть приобрести зарубежные активы, обладающие перспективой последующего устойчивого роста при смене тренда развития мировой экономики. Среди непосредственных соседей Российской Федерации ФШП особенно пристально интересуется производственными активами в Казахстане, где он приступил к масштабным инвестициям в модернизацию местного производственного советского «наследства» в рамках деятельности китайско-казахстанского фонда промышленной кооперации.

Уже упоминавшийся выше Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) является финансовой организацией, которую предложил создать Китай в октябре 2014 г.⁵ Основными целями АБИИ были провозглашены: стимулирование финансового сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе и проектное финансирование инфраструктурных объектов в Азии. В китайском руководстве пока никто не назвал АБИИ в качестве конкурента МВФ, Всемирного банка и Азиатского банка развития, однако международные эксперты единодушно сходятся во мнении, что новый финансовый институт создан в КНР как будущая альтернатива контролируемой США нынешней международной финансовой системе. Обращается внимание на то, что штаб-квартира АБИИ как международной финансовой организации расположилась в Пекине, а крупнейшими владельцами голосов стали Китай, Индия и Россия, возглавившие финансовую организацию. Примечательным стал факт присвоения Китаем себе фактического права вето на все важнейшие решения в рамках АБИИ.

Основной причиной создания АБИИ называют разочарование КНР в деятельности глобальных финансовых институтов в лице МВФ, Всемирного банка и Азиатского банка развития, что выражалось в откровенной и исключительной апологетике данными организациями национальных интересов США, Евросоюза и Японии на протяжении многих лет. Получение статуса страны-организатора АБИИ Китай объяснил желанием взять на себя половину уставного капитала данной финансовой организации, но при этом китайская сторона «скромно» отказалась от претензий на доминирующую роль в ее повседневной работе из неких политических соображений. В марте 2015 г. Россия приняла решение о вступлении в АБИИ и 29 июня 2015 г. стала одним из крупнейших акционеров наряду с Китаем и Индией. Соответственно распределились и доли: китайская доля составила — 26,06 %, индийская — 7,5 %, российская — 5,92 %. В январе 2016 г. в совет управляющих АБИИ вошел представитель России, министр экономического развития Алексей Улюкаев. Однако среди вице-президентов Банка представителей РФ не оказалось, но при этом все посты заняли представители Великобритании, Индии, Германии, Индонезии и Южной Кореи⁶.

Согласно международным оценкам, Азия нуждается в инвестициях в размере 8,22 трлн долл., чтобы профинансировать неотложные инфраструктурные проекты в период до 2020 г. Инвестиционный потенциал Азиатского банка развития составляет ежегодно не более 747,5 млрд долларов, а это в разы меньше требуемой суммы. Абсолютно ясно, что созданный Китаем, Индией и Россией АБИИ с его ежегодным капиталом в 30 млрд долл. также выглядит весьма неубедительно, однако китайское руководство делает ставку на политическую составляющую данного проекта, а именно: попытаться объединить вокруг себя азиатский регион через разрушение финансовой монополии США, Евросоюза и Японии. Главной целью КНР явно выступает формирование в долгосрочной перспективе части азиатского финансового рынка, которая была бы неподконтрольна Западу⁷. Ясная и активная китайская альтернатива американскому доминированию оказалась весьма кстати, поскольку позволяет многим азиатским странам реализовывать собственные инфраструктурные проекты поэтапно, под жестким собственным стратегическим

контролем, не влезая в невозвратные долги по линии западных финансовых институтов.

Процесс эрозии западного влияния в Азии не будет идти быстро, но одно то, что он уже начался, вызывает, прежде всего в США, весьма нервную реакцию. Американская администрация всерьез опасается последовательного изменения геополитической реальности, рассматривая АБИИ не столько в качестве очередного регионального банка развития, сколько как открытый вызов своему доминированию в мире. Конкретные инфраструктурные проекты в Азии абсолютно не интересуют Вашингтон, поскольку американцы уже многие десятилетия после Второй мировой войны выстраивают свое экономическое сотрудничество с азиатскими странами, исходя из безусловного обеспечения доллару монопольного положения в качестве единственной глобальной резервной валюты⁸. В реальности Китай становится новым глобальным финансовым донором, но с одним большим отличием от США, а именно: Поднебесная не продает отпечатанные в больших количествах ассигнации, а пытается инвестировать в развитие регионального производства. С точки зрения китайского руководства, инвестиционное сотрудничество при разработке региональных инфраструктурных проектов должно быть взаимовыгодным, а значит, лишенным доминирования со стороны любых финансовых посредников, не имеющих национального интереса к деятельности в реальном секторе.

Китай, таким образом, стремится через АБИИ убедить интересующие его страны Азии в перспективе ориентироваться в производственном сотрудничестве на китайское финансирование. Государственные корпорации КНР вкладывают капиталы в азиатские страны исключительно по программе развития зоны Шелкового пути⁹. В Пекине расценивают присоединение к АБИИ таких европейских государств, как Великобритания, Германия, Франция и Италия в качестве серьезной заявки на возникновение нового финансового института, ориентированного на формирование пост Бреттон-Вудской системы, включая вполне реальную перспективу приобретения АБИИ статуса специализированной организации ООН со всеми полномочиями на определение соответствующей повестки дня в международной финансовой сфере. Выход КНР в лидеры глобального экономического развития олицетворяет собой окон-

чание функционирования западно-центричного мирового порядка и наступление эры региональной и глобальной трансформации сложившихся цивилизационных устоев. Не вызывает сомнения, что соперничество Китая и США приобретет абсолютно непредсказуемое качество, поскольку американская правящая элита вряд ли смирит-ся с утратой доминирующих позиций.

Примечания

¹ China Business News. 2016. 8 Febr.

² *Sherman J.* The Silk Road. Center on International Cooperation. New York University. 2014. P. 17.

³ *Gao Lan.* Reconstructing Silk Road. Institute of International Affairs. Tongji University. Shanghai. China. 2014. P. 3.

⁴ *Rodabough S.A.* The Silk Road — China's Path to Sustainability // Pacific Rim Law & Policy Journal. New York, 2015. Vol. 13. No. 1. P. 201.

⁵ An Asian infrastructure bank: Only connect // The Economist. 2014. 4 Nov.

⁶ *Jamil Anderlini.* China expends plans for World Bank rival The Financial Times. 2016. 14 Febr.

⁷ *Tong Siew Mun.* The Politics of the Asian Infrastructure Investment Bank // The Institute of Southeast Asian Studies. Singapore, 2015. P. 10.

⁸ *Penard Th.* China's new multilateralism and the erosion of the West // Security policy brief / Egmont Institute. USA. 2015. No. 63. P. 2.

⁹ *Waiden B.* The BRICS: Challengers to the Global Status Quo // The Nation. 2015. 5 May. P. 39.

Н.А. Замараева

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР — НОВЫЙ ЭТАП ИНИЦИАТИВЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация. В статье анализируются объективные и субъективные предпосылки формирования проекта Китайско-пакистанского экономического коридора, начальная стадия его реализации; регулирование внутривнутриполитических вызовов и роль федеральной армии, как в установлении режима безопасности, так и строительстве ряда крупных инфраструктурных объектов китайско-пакистанского экономического коридора.

Ключевые слова: Китай, Китайско-пакистанский экономический коридор, инициатива «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути, морской порт Гвадар.

CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR — NEW STAGE OF THE SILK ROAD INITIATIVE

Annotation. The article analyzes the objective and subjective prerequisites for the formation of the project of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), the initial stage of its implementation; settlement of domestic challenges and the role of the federal army, as in the campaign against terrorism and in the construction of a number of major infrastructure CPEC projects.

Keywords: China (PRC), China-Pakistan economic corridor (CPEC), «One Belt, One Road» Strategy, Silk Road Economic Belt (SREB), Gwadar seaport.

Соглашение о Китайско-пакистанском экономическом коридоре (КПЭК) подписано в апреле 2015 г.¹ Инициирование его стало возможным на базе нескольких взаимосвязанных составляющих двустороннего и международного характера:

- потребности Китая в реализации национальной транспортной стратегии, создание новых транспортных коммуникаций, связывающих КНР с одним из мировых центров торговли — ближневосточным рынком;
- доверительные 65-летние дипломатические, экономические, военные, культурные отношения между Пакистаном и Китаем, что позволило лидерам вывести их на уровень стратегических в последние годы;
- благоприятный региональный контент, сложившийся в результате завершения антитеррористической кампании в Афганистане и последовавшего вывода части коалиционных войск США/НАТО в декабре 2014 г. из этой страны.

Вывод (частичный) иностранных «штыков» из Афганистана открыл принципиально новую страницу для азиатского континента. Для Пакистана это означало утрату официального статуса прифронтового государства (2001—2014 гг.). В 2015 г. своей приоритетной задачей Исламабад провозгласил внутреннюю безопасность, на международной арене — политику невмешательства. Новые геополитические реалии региона власти Пакистана расценили как долгожданную возможность сконцентрировать внимание на собственных экономических задачах, в первую очередь — ослаблении энергетического кризиса (энергодефицит оценивался в 7000 МВт по состоянию на март 2016 г.), реализации ряда инфраструктурных проектов, строительство водных и автодорожных объектов.

Скудость национальной ресурсной базы, нехватка иностранных инвестиций и т. д. тормозили развитие промышленного производства Пакистана. Один из механизмов выхода из кризисной ситуации и экономического оживления Исламабад видел в рациональном использовании своего геостратегического положения для дальнейшего подключения к региональным/мировым энергетическим сетям. Задолго до подписания Соглашения с Китаем Пакистан изучал актуальность нескольких международных проектов: Транстихоокеанское партнерство (ТТП) и Трансатлантическое торговое и инвестицион-

ное партнерство (ТТИП), CASA-1000 (передача электроэнергии из Таджикистана и Кыргызстана), газопроводы Туркменистан—Афганистан—Пакистан—Индия (ТАПИ), газопровод Иран—Пакистан, Международный транспортный коридор Север—Юг, китайские инициативы «Один пояс, один путь», Морской шелковый путь и т. д. Каждый проект имел привлекательность и экономическую выгоду для Исламабада. Но их реализация требовала в первую очередь политической воли властей, согласованности всех заинтересованных сторон, мощных финансовых инвестиций, апробированных технико-экономических обоснований проектов, минимизации политических и экономических рисков и т. д.

На протяжении десятилетий Пекин осматривался в поисках выхода на торговые рынки к Западу и Югу от своих границ, рассчитывал время, место и материальные затраты для надежного вложения инвестиций с единственной целью поддержать и увеличить темпы экономического роста². Одно из блокирующих препятствий на этом пути — отсутствие трансконтинентальных транспортных магистралей и векторных выходов на морские просторы. Таким образом, одним из стержневых направлений китайской транспортной стратегии является создание новых глобальных коммуникаций, связывающих КНР с мировыми центрами торговли — Европейским союзом (ЕС) и богатым углеводородными ресурсами Ближним Востоком. Учитывая, что ЕС занимает первое место среди торговых партнеров Китая, а Китай — второе место среди партнеров ЕС, в конце XX в. приоритетный выбор был сделан в направлении европейского рынка через республику Центральная Азия (ЦА)³.

В 2013 г. Пекин анонсировал новую концепцию «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП), одной из главных идей которой провозглашалось ускорение создания единой транспортной сети, которая в свою очередь включает строительство транспортных магистралей. Первым сквозным маршрутом стал трек от Тихого океана до Балтийского моря и далее на европейский рынок.

Второе направление инициативы Пекина — Ближний Восток, который является основным поставщиком углеводородного сырья в Китай. Его трек проходит через территорию Пакистана и охваченного многолетней войной Афганистана. Учитывая это, реализация юго-западного вектора Шелкового пути (ШП) долгие годы отклады-

валась и была провозглашена только после начала вывода иностранных войск из Афганистана.

Но данное обстоятельство не препятствовало реализации Китаем и Пакистаном еще в 2007 г., задолго до официального провозглашения инициативы ШП одного из ключевых совместных инфраструктурных проектов — порта Гвадар на берегу Ормузского пролива. Пекин инвестировал 280 млн долл. в строительство первых портовых сооружений.

Политико-экономическое сближение Китая и Пакистана произошло не сразу и не вдруг. Основным стимулом к развитию двустороннего сотрудничества стало сближение двух стран в последние годы, схожая позиция по многим региональным и международным вопросам.

Многолетняя политика мягкой силы Пекина по отношению к Исламабаду, финансовые льготы для многих его проектов, поддержка оборонно-промышленного комплекса, гражданских ядерных объектов, наконец, подчеркнуто уважительное отношение ко всем лидерам Исламабада, будь то военные или конкурирующие между собой гражданские политические деятели.

Пекин предложил и Исламабад согласился с инициативой «Один пояс, один путь», в частности, с одним из его проектов — КПЭК. Пакистан давно осознал важность своей географической локации, которая предлагалась им в качестве идеального транспортно-го моста для торговых и энергетических коридоров. 20 апреля 2015 г. главы государств Си Цзиньпин и премьер-министр Пакистана Наваз Шариф подписали 51 меморандум о взаимопонимании на общую сумму 46 млрд долл. в рамках единого проекта КПЭК.

Обосновывая приоритет китайских проектов, Исламабад подчеркивал два основных фактора — политический и экономический. Китай неоднократно заявлял о поддержке суверенитета, национальной безопасности и территориальной целостности Пакистана, высоко ценил его усилия по мирному урегулированию всех нерешенных с соседями вопросов.

Пакистан со своей стороны, начиная с 2013 г., считал дружбу с Китаем краеугольным камнем своей внешней политики, последовательно поддерживал Пекин в ключевых вопросах, касающихся проводимой им политики «единого Китая»; подчеркивал стабильность

Поднебесной на региональном и глобальном уровнях, в деле поддержания мира, процветания и развития».

Многолетнее взаимное доверие послужило основой, как было сказано в совместном заявлении в апреле 2015 г., для того, чтобы «поднять пакистано-китайские отношения на уровень стратегического сотрудничества и партнерства при любых погодных условиях, обогатить народы Пакистана и Китая общей судьбой, и далее претворять в жизнь вечную преемственность пакистано-китайской дружбы из поколения в поколения». Обосновывая необходимость дальнейшего экономического сотрудничества, стороны учитывали рост объемов двусторонней торговли в размере 15 млрд долл. (апрель 2015 г.) и согласились поднять его до 20 млрд долл. к 2018 г.⁴

Помимо очевидной выгоды для Пакистана, КПЭК несет существенные экономические и стратегические преимущества для Китая, проект является частью тринадцатого пятилетнего плана социально-экономического развития Китая.

Начиная с 80-х годов XX в., Пекин был обеспокоен неравномерностью экономического развития своих западных провинций, территориально упирающихся в сухопутные границы Афганистана и Пакистана. Поднебесной нужен был выход к Индийскому океану и Ормузскому проливу для осуществления поставок товаров и услуг дешевым морским путем в страны Персидского залива. Это отвечало решению насущных проблем продвижения экономической стратегии Китая, направленной на активизацию внутренних менее развитых регионов, например, Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Пакистанский военный журнал *Hilal*, поддерживая и всячески оправдывая инициативу ШП, в марте 2016 г. писал, что «план (КПЭК. — Н.З.) направлен не столько на доминирование в мире, сколько на использование Китаем своей мощи для целей индустриализации ее менее развитой западной области, Синьцзяна, а в перспективе ставит целью способствовать переходу китайской экономики от сегодняшнего статуса «мировой фабрики» по производству дешевой продукции к формированию экономического центра... в комплексе с инновационной и оригинальной продукцией, которая производится на благо всего человечества»⁵.

Иными словами, в те годы руководство Китая планировало в перспективе возрождение исторических торговых караванов. Заяв-

ленный маршрут КПЭК совпадал с известной, но давно не используемой трассой. Древний Шелковый путь, один из самых известных подобных маршрутов, благодаря которому десятки стран обменивались товарами, культурными традициями и творческими идеями. Он сыграл уникальную роль в продвижении внешней торговли и развитии политических и культурных связей в Азии и за ее пределами.

Появление в XIX—XX вв. современных технологий и альтернативных видов доставки товаров и услуг постепенно привело к запуску этого торгового пути. Но уже в конце XX в. изменившиеся геополитические реалии и экономические приоритеты Китая заставили поставить вопрос о его возрождении. В ответ на запрос Пекина обеспечить его системные экономические интересы Исламабад предоставил свою территорию. Опираясь на логистическую поддержку Пакистана, Китай получает возможности выхода по следующим направлениям:

- **южное направление, сухопутное и морское** — к теплым водам Ормузского пролива и далее к углеводородным рынкам стран Персидского залива и Африки. В настоящее время Китай отделяет 13 000 км от Персидского залива, период доставки товаров составляет 45 дней. Строительство транспортного коридора сократит это расстояние до 2500 км (снижение на 80 %), время доставки товаров сократится до 10 дней (на 78 %)⁶;

- **западное направление, сухопутное** — короткий, в два с половиной раза короче (по сравнению со статусом марта 2016 г.) маршрут к рынкам стран ЦА, Ирана и далее в сторону Каспийского бассейна и европейских государств.

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» и КПЭК

По мере реализации Китаем проектов в регионе отчетливее проявляются его глобальные планы сопряжения введенных в эксплуатацию и проектируемых и строящихся транспортных магистралей. Узлы их пересечений планируется «скрепить» в стратегически важных точках по всему земному шару. Примером одной из таких сухопутно-морских площадок и является пакистанский порт Гвадар.

Понятие «Пояс» в указанной инициативе (в пакистанских СМИ ее называют парадигмой) означает **континентальный/сухопутный**

компонент. Он включает в себя сеть железных дорог, сухопутных магистралей, нефте/газопроводы, линии оптико-волоконной связи и другие социальные и инфраструктурные объекты. «Пояс» предполагает одновременно наличие нескольких транспортных артерий:

- направление Восток—Запад — от города Сиань провинции Шэньси в Центральном Китае, проходит через ЦА, Россию, Казахстан, далее в Западную Европу;

- направление Север—Юг — от китайского города Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе по территории Пакистана до порта Гвадар в провинции Белуджистан;

- через Монголию соединяется с Транссибирской железной дорогой, далее Москва, Роттердам и Венеция.

Понятие «Путь» представляет собой одновременно **континентальное и морское измерение ШП**. Как и в случае с определением понятия «Пояс», это сухопутные транспортные маршруты, сеть портов и других объектов береговой инфраструктуры, которые раскинулись от восточного побережья Китая, пересекают Юго-Восточную Азию, Южную Азию, Персидский залив, восточное Средиземноморье Африки и далее разветвляются по городам Пирея (Греция, Венеция (Италия) и Роттердам (Нидерланды) в Европе и Момбасе (Кения) в Африке.

Инициатива «**Один пояс, один путь**» включает в себя «узловое» соединение действующих и строящихся транспортных магистралей в стратегически важных локациях мира. Пакистанский порт Гвадар является той «критической точкой», которая лежит на пересечении «Пояса» и «Пути». Проект Китайско-пакистанского экономического коридора отвечает настоящей потребности Китая получить морской выход одновременно и на восток, в Индийский океан, и на юго-запад, в страны Персидского залива, и на африканский континент.

Модель китайско-пакистанского экономического сотрудничества «1 + 4»

В апреле 2015 г. китайская сторона сделала конкретное предложение Исламабаду о состыковке стратегий экономического развития двух стран. КНР заявил о готовности продвигать в приоритетном порядке проекты в области инфраструктуры и транспортно-

коммуникационной взаимосвязанности с Пакистаном, расширять сотрудничество в таких сферах, как железные дороги, автомагистрали, металлургия, автомобилестроение, электроэнергия, инжиниринг, высокие технологии и охрана окружающей среды. Стороны проанализировали экономическую выгоду возрождения исторических торговых путей, учитывая сложные взаимосвязи политической целесообразности, требования безопасности, структуры спроса, экономической устойчивости, совместимости, взаимозависимости и способности партнеров поддерживать единую экономическую систему. Таким образом, особенностью КПАК является то, что проект охватывает всестороннее экономическое взаимодействие, в отличие от сотрудничества прошлых лет, которое было в основном направлено на развитие отдельных стратегически значимых проектов. В 2015 г. стороны выработали новую формулу сотрудничества в формате «1 + 4».

Модель экономического сотрудничества «1 + 4» включает совместное строительство и эксплуатацию пяти основных проектов. Первый и основной — Китайско-пакистанский экономический коридор. Одновременно с ним реализуются четыре проекта в смежных ключевых областях: порт Гвадар, энергетика, транспортная инфраструктура и промышленное сотрудничество. Замыкают список проекты второй очереди.

Общая сумма китайских инвестиций в 2015 г. составила 46 млрд долл. Структурно они распределялись следующим образом: 33,79 млрд долл. — энергетические проекты, 5,9 млрд долл. — строительство дорог, 3,69 млрд — строительство сети железных дорог, 1,6 млрд долл. — проект пассажирских скоростных перевозок в Лахоре (провинция Панджаб), 66 млн долл. — порт Гвадар и 4 млн долл. — оптоволоконный проект. Из общей суммы в 46 млрд долл 17 млрд долл выделены на приоритетные краткосрочные проекты⁷. Они включают модернизацию железнодорожного полотна Пешавар—Лахор—Карачи протяженностью 1681 км (3,7 млрд долл.); модернизацию угольной электростанции проектной мощностью 1980 MW (2,8 млрд долл.); разработку добычи угля на двух угледобывающих площадках месторождения Тар (2,2 млрд долл.); строительство газопровода Гвадар—Навабшах (2 млрд долл.); строительство электростанции мощностью 1320 MW в порту Касим, работающей

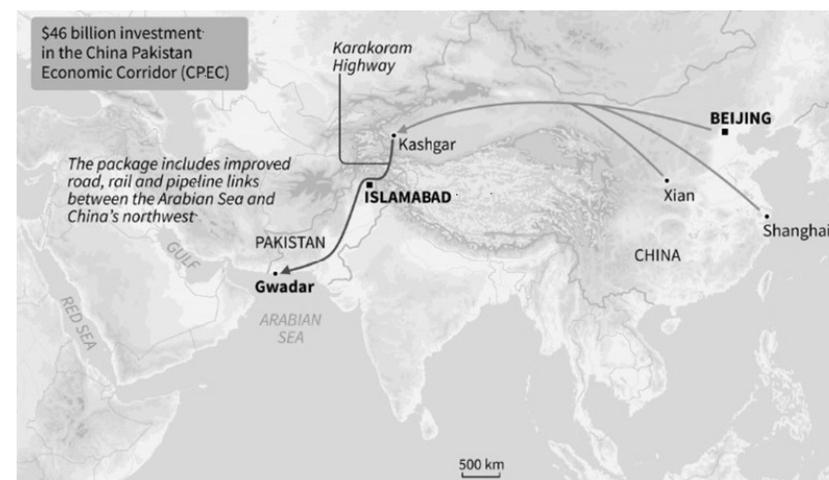


Рис. 1. Источник: URL: <http://www.dawn.com/news/1177109>

на импортном угле (стоимость 2 млрд); технопарк на солнечных батареях в Бахавалпуре мощностью 900 MW (1,3 млрд долл.); строительство участка дороги Хавелиан—Исламабад на Каракорумском шоссе (930 млн долл.); ветропарк в Джампуре мощностью 260 MW (260 млн долл.); и международный аэропорт Гвадар (230 млн долл.).

В ответ на предоставление китайской стороной технико-экономического обоснования и финансирования инфраструктурных проектов, Исламабад с готовностью ответил на требования Пекина о легитимности выделяемых для КПАК земель, апробации конкретных маршрутов, продемонстрировал готовность местных, провинциальных и центральных властей оказывать всестороннюю помощь. Не обошлось без оппозиционных настроений во внутренних районах Пакистана, но они касались требований населения того или иного района прокладывать маршруты исключительно по их административной территории. Это объяснялось необходимостью создания новых рабочих мест, притока инвестиций, инфраструктурной обустроенностью местности, развитием новых торговых маршрутов и т. д. Исламабад также брал на себя обязательства «устранить» вызовы экстремизма и терроризма в районах прокладки магистралей ОПОП⁸.

Китайско-пакистанский экономический коридор

Исламабад рассматривает КПЭК как основу двусторонней экономической интеграции и взаимосвязи. Согласно межгосударственным планам КПЭК охватывает все четыре провинции Пакистана, а также Территорию племен Федерального управления (ТПФУ называют зоной пуштунских племен) на границе с Афганистаном. Проект, рассчитанный сроком на 15 лет, т. е. до 2030 г., ставит целью содействовать совместному дальнейшему развитию и повышению благосостояния народов Китая и Пакистана. Согласно подсчетам пакистанских экспертов, его реализация будет способствовать повышению ВВП страны на 2,5—3 %⁹ и социальным бонусам взамен гарантированных инвестиций — тысячи дополнительных рабочих мест, рост благосостояния населения, занятость молодежи (включая повышение образовательного уровня) и т. д. Иными словами, стратегическая инициатива ШП выступает своего рода *локомотивом* социально-экономического развития Пакистана, в первую очередь в западных и северо-западных регионах страны с дальнейшим подключением к порту Гвадар.

12 ноября 2015 г., на 5-м заседании Совместного комитета по сотрудничеству (СКС) КПЭК был одобрен трек «коридора, который одновременно имеет несколько проходов/артерий»¹⁰. В качестве северной узловой «точки» КПЭК назван китайский Кашгар, а южной «узловой точки» — пакистанский порт Гвадар. На территории Пакистана КПЭК берет начало от Хунджерабского перевала в Гилгит-Балтистане (ГБ). Планируется их соединить шоссейной дорогой протяженностью 2700 км. Иными словами соединить автомагистраль Чаман и Индское шоссе. Строительство трассы займет 15 лет. Параллельно автомагистрали будут проложены железнодорожное полотно, нефте- и газопроводы, а также оптико-волоконная связь¹¹. Маршрут пролегает по территории провинций Белуджистан, Панджаб и Хайбер-Пахтунхва. Но все же большая часть КПЭК проходит через Белуджистан. Маршрут включает 870-километровый участок дороги, строительство которого, начиная с 2014 г., ведется в пяти разных секторах; по состоянию на апрель 2016 г. 502 км дороги готовы к вводу в эксплуатацию согласно специальной директиве Штаба сухопутных сил.

Проекты сотрудничества второй очереди

Проекты китайско-пакистанского сотрудничества второй очереди включают обновление и реконструкцию Каракорумского шоссе (Фаза II), дальнейшее строительство объектов порта Гвадар, секции Мултан—Суккур автомагистрали Карачи—Лахор, Оранжевой ветки легкого метро в Лахоре, создание Хайер-Руба экономической зоны, гидроэнергетического проекта Саки Кинари, прокладку Пакистано-китайского пограничного оптико-волоконного кабеля, а также ряд энергетических, инфраструктурных и генерирующих проектов.

Действующие проекты, включенные в КПЭК

Следует подчеркнуть, что ряд проектов, которые в настоящее время включены в КПЭК, уже введены в эксплуатацию или их ввод запланирован в ближайшее время. Возрождение исторических торговых путей, особенно Шелкового пути, началось с восстановительных работ и строительства отдельных участков действующего с 1979 г. Каракорумского шоссе. В северо-восточных районах Пакистана, в Гилгите-Балтистане и немногим севернее, в Хунзе, где горный перевал расположен на высоте 4693 метров над уровнем моря. Это самая северная точка территории Пакистана, которая граничит с Нагарским районом китайского Синьцзяна. После реконструкции в январе 2010 г. вновь был открыт 24-километровый туннель Аттабад, поврежденный в результате схода оползней после проливных дождей. Одновременно предусмотрено строительство и ремонт пяти других тоннелей общей протяженностью 16 км в ГБ и двух мостов, каждый длиной 1 км. Стоимость всех инфраструктурных проектов в пакистанском Гилгите-Балтистане — 275 млн долл.¹²

КПЭК и энергетические проекты

Строительство и ввод в эксплуатацию инфраструктурных объектов требует колоссальных энергетических затрат. Учитывая, что на протяжении последних двух декад Пакистан сталкивался с острой нехваткой энергоресурсов, китайская сторона в апреле 2015 г. заявила о намерении вложить 33,8 млрд долл. в энергетические проекты (из общей суммы инвестиций в КПЭК 46 млрд долл.). Строительст-

во ограничено сжатыми сроками. Часть объектов должны быть завершены к декабрю 2017 г. с тем, чтобы к началу 2018 г. 10 000 MW электроэнергии подключить к общей энергосистеме страны. Всемирный банк отметил, что КПЭК, наряду с продвижением энергетических проектов, стимулирует рост и развитие крупных производств и строительного сектора.

КПЭК и двусторонние вспомогательные мероприятия

Китайско-пакистанский экономический коридор, по утверждению самих пакистанцев, представляет собой общую платформу двустороннего сотрудничества в различных областях¹³. Начало реализации ряда проектов КПЭК потребовало от обеих столиц не только экономической, инфраструктурной, но и также финансовой интеграции и либерализации режима торговли.

После подписания в апреле 2015 г. соглашений КПЭК стороны договорились принять соответствующие меры для ослабления дисбаланса в двусторонней торговле, стимулировать переговоры по Соглашению о пакистано-китайской свободной торговле, шире открыть банковский сектор. Например, было решено снизить требования к активам с 20 млрд долл. до 15 млрд долл. для учреждения новых банковских отделений в обеих странах¹⁴. В декабре 2015 г. для обслуживания ряда проектов КПЭК Пекин учредил кампанию Фонд Шелкового пути для оказания финансовой поддержки и содействия промышленному сотрудничеству с Пакистаном¹⁵. По утверждению Исламабада, проект КПЭК несет огромный потенциал для экономического развития страны, рассматривается в качестве дорожной карты модернизации ряда секторов экономики страны.

КПЭК и задачи внутренней политики и безопасности Пакистана

На этапе разработки проектов «1+4» Пекин потребовал от властей Исламабада урегулирования административного ресурса и предоставления гарантий политической стабильности и внутренней безопасности. Административный ресурс подразумевал выделение земель и юридическое сопровождение, а также поддержание делового климата. Пакистанская пресса много писала о противоречиях и разногласиях между отдельными районами провинций, по террито-

рии которых планировалась прокладка его основного трека и вспомогательных «ответвлений», между администрациями провинций и федеральным центром, различными ведомствами и политическими партиями в парламенте страны. Многоуровневые разногласия были устранены и компромиссы найдены.

Строительство таких сухопутно-морских хабов, как порт Гвадар, который является «узлом» пересечения торговых, углеводородных, коммуникационных и иных маршрутов, остро ставил вопросы оборонного характера для Китая и Пакистана.

Пакистан и Китай подтвердили, что интересы национальной безопасности каждой стороны тесно связаны между собой. Учитывая это, они взяли обязательства поддерживать *концепцию Азиатской безопасности*, которая включала следующие положения: общую, всеобъемлющую, устойчивую безопасность на основе сотрудничества и тесную координацию по международным и региональным вопросам безопасности. Концепция Азиатской безопасности применительно к КПЭК диктовала требование борьбы с терроризмом как в районах прокладки маршрутов экономического коридора, так и в Пакистане в целом. Улучшение ситуации с правопорядком также было одним из требований Всемирного Банка, инвестировавшего ряд проектов в стране¹⁶.

Предоставление гарантий безопасности в пакистанском варианте 2015 г. означало «зачистку» военными подразделениями и рейнджерами целых регионов (административных единиц) страны от террористических, криминальных и сепаратистских элементов, представлявших угрозу срыва проекта КПЭК. В первую очередь это коснулось трех основных районов:

- территории племен федерального управления (зоны пуштунских племен) на границе с Афганистаном;
- провинции Белуджистан;
- урбанизированных центров — Карачи (старт в июне 2014 г.), городские центры провинции Панджаб (старт в апреле 2016 г.). Это были разные по масштабу, методам проведения, человеческим и финансовым затратам кампании.

Генштаб Пакистана неоднократно заявлял, что «искоренение терроризма на территории всей страны проводилось в рамках комплексной стратегии безопасности»¹⁷. Военная кампания в ТПФУ

официально стартовала в июне 2014 г. и по состоянию на апрель 2016 г. продолжалась. Зона племен Пакистана — географически обширный район, протянувшийся вдоль границы с Афганистаном, где, начиная с 2001 г., базировались иностранные и местные боевики Аль-Каиды, Движения Талибан Пакистана (ДТП), террористы из государств Персидского залива, Северной Африки, Центральной Азии, Китая (данные Генштаба Пакистана) и т. д. Одновременно с военными действиями власти приступили к масштабной операции по вывозу гражданских лиц из района боевых действий. В общей сложности были эвакуированы около миллиона временно перемещенных лиц. Параллельно армия проводила различные антитеррористические мероприятия в провинции Белуджистан. Таким образом, к моменту подписания Соглашения в апреле 2015 г. Исламабад уже продемонстрировал миру и конкретно Пекину определенные успехи в широкомасштабной антитеррористической военной операции федеральной армии по ликвидации или «выдавливанию» боевиков с территории страны, в частности, в Афганистан¹⁸.

По мере продолжения военной операции генштаб разрабатывал меры по противодействию экстремизму, повышению безопасности вдоль пакистано-афганской границы и координации механизма пограничного контроля для предотвращения проникновения боевиков со стороны Афганистана¹⁹. Особое место в федеральной антитеррористической кампании заняли операции пакистанской армии и рейнджеров в двадцатимиллионном мегаполисе городе-порте Карачи и провинции Панджаб (в основном, южные районы).

Китай высоко оценил вклад Пакистана в международные усилия в борьбе с терроризмом. В то же время особый акцент Пекин сделал на демонтаж сети Исламского движения Восточного Туркестана (ИДВТ). Боевики ИДВТ, в основном этнические уйгуры из китайского Синьцзяна, компактно проживали и имели базы укрытия в зоне пуштунских племен Пакистана, в агентстве Северный Вазиристан (СВ). Они вели подрывную работу в Китае, что давно вызывало нарекания со стороны руководства КНР. В апреле 2015 г. Пекин и Исламабад вновь подтверди, что продолжают борьбу с террористической организацией ИДВТ²⁰.

В проекте КПЭК пакистанская армия играла особую роль. Строительство основных крупных объектов инфраструктуры (в ос-

новном в провинциях Белуджистан, Хайбер-Пахтунхва и зоне пуштунских племен) проводили военные дорожно-строительные подразделения или бизнес-структуры, аффилированные с армией, в частности кампания Frontier work organization (например, в Белуджистане строит автомобильные дороги). Это свидетельствовало о дальнейшем укреплении позиций военного истеблишмента во внутренней и внешней политике страны. Генерал Р. Шариф, начальник штаба сухопутных войск Пакистана назвал проект КПЭК «game-changer», который «откроет эпоху процветания в регионе».

Пакистан и Китай рассматривают проект в качестве катализатора региональной экономической интеграции, как инструмент для создания сухопутной и морской зоны, в которой страны региона будут проводить схожую или единую экономическую политику, надежно привязанную к строящейся инфраструктуре. В этом одна из причин, почему КПЭК уже на стадии строительства привлекает всеобщее внимание как внутри страны, так и внешних конкурирующих сил, в первую очередь Индии.

Транспортно-логистическим конкурентом КПЭК в перспективе может выступить проект Транстихоокеанского партнерства (ТТП). Это планируемая к формированию международная торгово-экономическая организация во главе с США, целью которой является создание зоны свободной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Внешняя политика Пакистана — новые принципы

Начало реализации проекта КПЭК побудило Исламабад корректировать приоритеты внешней политики. Во-первых, весной 2015 г. Исламабад заявил о недопустимости дальнейшего участия федеральной армии в каких-либо конфликтах за пределами своей территории; во-вторых, взял ориентир на центристские силы в регионе, концентрацию на подключение с целью эффективного использования геостратегического положения страны²¹. В том же 2015 г. Китай поддержал заявку Пакистана на вступление в Шанхайскую организацию сотрудничества на правах полноправного члена организации.

В силу разных причин в 2012—2016 гг. пакистано-американские отношения претерпели трансформацию, и можно сказать, что внеш-

няя политика Исламабада стала менее зависимой от США. Сохраняя традиционно близкие отношения с Королевством Саудовская Аравия, Исламабад стал проявлять более конструктивный характер по отношению к королевской семье.

Китайско-пакистанский экономический коридор стороны назвали «*главным и пилотным*» проектом в рамках инициативы Пекина «Один пояс, один путь», репетицией Его технико-экономическая и политическая значимость резко возрастает, с учетом того, что Иран намерен присоединиться к новой инициативе Шелкового пути.

В январе 2016 г. Исламабад приветствовал подписание председателем КНР Си Цзиньпин и президентом Ирана Хасаном Роухани Соглашения о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между двумя странами и примыкающей к этому документу пятилетней Программы по развитию отношений и расширению торговли. Заявленное сторонами увеличение объемов торговли в перспективе до 600 млрд долл., т. е. в десять раз больше, чем в январе 2016 г., для Пакистана означало кратное увеличение прибыли только за транзит и логистику товаропотоков, так как его территория является связующим звеном в единой цепи Шелкового пути от Китая и далее на Запад.

Пакистанская пресса развернула широкую медийную кампанию, представляющую выгоды проекта Китайско-пакистанского экономического коридора в рамках нового Шелкового пути. Официальные лица неоднократно подчеркивали, что в перспективе он принесет экономическую безопасность стране. В то же время ряд международных экспертов проявляют осторожность при его оценке. В докладе «Экономический фокус Южной Азии (весна 2016 г.), ослабление попутного ветра». Всемирный банк обратился к правительству Пакистана с предложением добиться консенсуса между всеми заинтересованными сторонами. В противном случае Исламабад рискует столкнуться с негативными последствиями. Одним из экономических рисков признана медлительность принятия решений властями Пакистана, а также снижение финансовых инвестиций Китая. Длительный спад в экономике Поднебесной может привести к снижению финансовых потоков в рамках этих проектов.

Китай и Пакистан, иницируя проекты КПЭК и позднее Морского Шелкового пути XXI века, характеризуют их как новую модель регионального сотрудничества, что, по их мнению, создает новые возможности для возрождения и процветания Азиатских стран»²². Пакистан и Китай придерживаются единой позиции, что реализация этого проекта отвечает интересам социально-экономического развития обоих государств, и является прочной основой для интеграции и разработки аналогичных торгово-экономических инициатив для сопредельных с ними стран, расположенных вдоль Шелкового пути.

Примечания

¹ Ministry of Foreign Affairs, Government of Pakistan, Latest Press Releases/ Speeches. URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MjczMw>

² China-Pakistan strategic cooperation: Indian perspectives / Ed. by Swanran Singh. New Delhi, 2007. 405 p.

³ Доклад «Российско-китайский диалог: модель 2016» / Российский совет по международным делам. 2015. № 25. С. 20—21.

⁴ Ministry of Foreign Affairs, Government of Pakistan, Latest Press Releases/ Speeches. URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MjczMw>

⁵ URL: <http://hilal.gov.pk/index.php/layouts/item/1953-an-effective-seaward-defence-pre-requisite-for-success-of-c195>

⁶ URL: <http://nation.com.pk/columns/12-Jul-2016/cpec-the-game-changer>

⁷ URL: <http://www.dawn.com/news/1194014>

⁸ URL: https://www.ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press_release&id=389&search=1

⁹ URL: <http://nation.com.pk/columns/12-Jul-2016/cpec-the-game-changer>

¹⁰ URL: <http://pk.chineseembassy.org/eng/zbqx/t1399220.htm>

¹¹ URL: <http://nation.com.pk/columns/12-Jul-2016/cpec-the-game-changer>

¹² URL: <http://nation.com.pk/national/15-Sep-2015/pm-opens-pak-china-friendship-tunnel>

¹³ URL: <http://www.dawn.com/news/1242951/gwadar-signifies-long-term-sino-pak-cooperation>

¹⁴ URL: <http://www.dawn.com/news/1155810/pakistan-china-to-soften-bank-opening-rules>

¹⁵ URL: <http://www.dawn.com/news/1194014>

¹⁶ URL: <http://www.thenews.com.pk/print/111898-World-Bank-asks-Pakistan-to-build-consensus-on-CPEC-projects>; <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MjczMw>

¹⁷ URL: https://www.ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press_release&id=2659

¹⁸ *Замараева Н.А.* Пакистан: военная операция в Северном Вазиристане.
URL: <http://www.iimes.ru/?p=23583#more-23583>

¹⁹ URL: https://www.ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press_release&id=2582

²⁰ URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MjczMw>

²¹ URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MzM0Ng>

²² URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=MjczMw>

Л.Е. Васильев

ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИКИ ИРАНА И ТУРЦИИ НА РАЗВИТИЕ СИТУАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКОМ РЕГИОНЕ

Аннотация. Статья посвящена оценке современного состояния межгосударственных отношений Ирана и Турции с государствами Центральной Азии. В ней дана общая характеристика основных направлений политики этих двух государств в Центральном-Азиатском регионе, а также приведены особенности межгосударственных их отношений с каждой конкретной страной в регионе. В статье исследованы основные проблемы этих отношений, а также приведены возможные направления их развития в ближайшей перспективе.

Ключевые слова: Иран, Турция, Центральная Азия, центральном-азиатские государства, Шанхайская организация сотрудничества, межгосударственные отношения, региональная безопасность.

IMPACT OF IRAN AND TURKEY POLICY ON THE DEVELOPMENT OF SITUATION IN THE CENTRAL ASIAN REGION

Annotation. The article is dedicated to the assessment of actual state of Iran and Turkey interstate relations with the states of Central Asia. It gives a general description of main policy strands of these two states in the Central Asian region and considers the key features of their interstate relations with each specific state in the region. The article also gives an analysis of the main problems within these relations and considers possible directions of their development in near-term perspective.

Keywords: Iran, Turkey, Central Asia, Central Asian states, the Shanghai Cooperation Organization, interstate relations, regional security.

Политика Ирана

Современная политика Ирана в Центральной Азии (ЦА) базируется на идее культурной общности региона, пропаганде необходимости культурного возрождения, на котором должна основываться истинная независимость государства. Иран пытается использовать идеи общей культуры для укрепления своего влияния в центрально-азиатских государствах. По мнению Тегерана, этому способствуют общее культурно-историческое прошлое, общие границы, экономические основы и торговые связи. Иран готов предоставить государствам Центрально-Азиатского региона (ЦАР) выход к Персидскому заливу для транспортировки энергоресурсов. Прокладка трубопроводов из ЦА имеет для Ирана стратегическое и экономическое значение, так как страна, через территорию которой они будут проходить, станет значимой региональной силой.

В 2013 г. правительство Ирана во главе с президентом Х. Рухани сформулировало новую региональную концепцию, в рамках которой Иран будет пытаться увеличить свое влияние в соседних регионах, таких как Кавказ и ЦА. Новая региональная политика направлена на то, чтобы преодолеть имеющиеся препятствия с целью расширения потенциала обеих сторон в области торговли, инвестиций и взаимного влияния. Целью этой политики, имеющей для Тегерана принципиальное значение, является решение двух важнейших задач: освоение местных рынков, развитие двусторонних торгово-экономических отношений с государствами ЦА и создание в сотрудничестве с руководством центрально-азиатских государств надежного заслона терроризму, религиозному экстремизму и деятельности трансграничных преступных группировок, в первую очередь связанных с наркоторговлей.

В ЦА Иран, как правило, действовал взвешенно и политически безупречно. Это позволило ему развивать отношения (хотя и в разной степени) со всеми центрально-азиатскими государствами. Иранский курс в ЦА всегда был рационалистичным и сдержанным. Он не изобиловал резкими поворотами и не был конфронтационным. Даже в ходе гражданской войны в Таджикистане Иран, симпатизировавший исламской оппозиции, сделал выбор в пользу политического урегулирования.

Сотрудничество с Ираном дает дополнительные возможности государствам ЦА диверсифицировать свои внешние связи. Это сотрудничество органично вписывается в проводимую этими государствами политику многовекторности и балансирования между различными центрами силы.

Кроме того, Иран имеет обширные связи и влияние в Афганистане. Так или иначе, жизненно важные интересы Ирана связаны с будущим этой страны. Политика Ирана в Афганистане, давно вышедшая за рамки поддержки исключительно этнически близких групп (таджиков и хазарейцев), играет позитивную роль для стран ЦА. Другими словами, Иран способен осуществлять сдерживающее влияние на афганские события, что вполне устраивает центрально-азиатские государства.

Более того, действующие в ЦА исламские экстремисты представляют общую угрозу, как для ЦАР, так и для Ирана. Их активизация напрямую связана с действиями «Исламского государства» в Ираке и Сирии, а также с возможным (а по некоторым данным — уже реальным) их проникновением в Афганистан. В условиях дестабилизации соседних стран Иран сам может оказаться в ситуации, когда руководителям страны приходится думать о безопасности одновременно на национальном, региональном и глобальном уровнях. Поэтому центрально-азиатский фактор в обеспечении безопасности Ирана, хотя и не является доминантным, все же относится к числу наиболее приоритетных.

Немаловажная задача для Ирана и центрально-азиатских государств — это совместная борьба с наркотрафиком. В последние годы как в Иране, так и в государствах ЦА, несмотря на жесткие меры, резко возросло число наркозависимых граждан. Общая граница с Афганистаном, которую практически невозможно перекрыть полностью, увеличение объема производства наркотиков в этой стране и их контрабанда наносят серьезный удар по безопасности центрально-азиатских государств и Ирана, а также требуют активизации совместных действий в борьбе с этим злом.

Однако при выстраивании Ираном новых отношений с государствами ЦА необходимо учитывать тот факт, что последние не заинтересованы в «ядерном» Иране, а также то, что вопрос возможной

поддержки Ираном шиитских террористических организаций еще не снят с повестки дня.

Вторая задача политики Ирана в Центральной Азии — обеспечить экономические дивиденды и получить реальные выгоды от торгово-экономического сотрудничества. В этой сфере отношения Ирана с конкретными государствами ЦАР весьма диверсифицированы. Кроме того, в этих отношениях наблюдается достаточное количество узких мест.

Так, «многовекторность», ставшая стержнем внешней политики *Казахстана*, длительное время являлась причиной того, что в своих отношениях с Тегераном Астана руководствовалась не столько возможными выгодами от развития двустороннего сотрудничества, сколько тем, как это может отразиться на ее диалоге с США, Еврозоюзом или же Турцией.

Именно поэтому Астана была инициатором идеи об изменении регламента вступления в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), результатом чего стал пункт о невозможности вступления в нее государства, находящегося под международными санкциями. Ни у кого не возникало сомнений, что это предложение было тем шлагбаумом, который закрыл Тегерану дорогу к полноценному членству в ШОС. Тем самым Казахстан продемонстрировал, что разделяет западную политику «сдерживания Ирана» в регионе и осторожно, но настойчиво выступает в этом вопросе проводником интересов США и ЕС. И дело здесь не только в политике. В 2014 г. товарооборот Казахстана с Ираном составил около миллиарда долларов, в то время как с Евросоюзом — 53,3 млрд долл., что многое объясняет¹.

Однако в последнее время ситуация в двусторонних отношениях этих стран получила положительный вектор развития. Важным шагом на этом пути стал состоявшийся 11—12 апреля 2016 г. официальный визит в Исламскую Республику казахстанской делегации во главе с президентом Н. Назарбаевым. Его результатом может стать превращение Казахстана в ведущего партнера Ирана в регионе.

Положительные сдвиги во многом обусловлены тем, что Казахстан является страной, непосредственно участвующей в реализации совместного всеобъемлющего плана действия по иранской ядерной программе, принятого летом 2015 г. в Женеве. Согласно договорен-

ностям, большая часть урана, от которого должен избавиться Тегеран, будет храниться именно в Казахстане — в так называемом банке ядерного топлива, сырье для разрешенных ядерных разработок Иран также теперь закупает у Астаны под контролем МАГАТЭ.

Что касается экономического сотрудничества в других сферах, то следует отметить, что до конца 2017 г. Иран построит в Казахстане три электростанции и завод по производству кальцинированной соды. Также иранские компании займутся геологоразведочными работами в республике. В свою очередь Казахстан собирается поставлять в Иран сталь, трансформаторы, системы технологического и коммерческого учета углеводородов. Вдобавок стороны договорились об экспорте продукции казахстанского аграрного сектора. Тегеран будет закупать у Астаны зерно, мясо и мясопродукты².

Двусторонние отношения *Ирана с Узбекистаном* в экономике в последние годы также приобрели отрицательную динамику. Товарооборот между странами с 2008 г. не превышает 200—300 млн долл., хотя по оценкам специалистов, он мог бы быть больше в 5 раз³.

Необходимо также отметить, что с момента обретения независимости Ташкент всегда достаточно настороженно относился к расширению иранского присутствия в регионе. Главной причиной подозрительности было то, что это станет толчком к возрождению в стране таджикского национализма, чреватого увеличением сепаратистских настроений в Бухаре и Самарканде. Кроме того, правящие узбекские политические элиты подозревали Тегеран в намерениях усилить в стране позиции исламских общин, находящихся в оппозиции к светским властям. В немалой степени именно поэтому, когда в 1995 г. американский конгресс ввел против Ирана экономические санкции, Узбекистан был единственным из постсоветских государств, кто открыто поддержал эту меру.

Серьезным препятствием в развитии отношений между Узбекистаном и Ираном является также поддержка и финансирование последним строительства с Таджикистаном гидроэлектростанций. Так, в сентябре 2014 г. президенты Ирана и Таджикистана осуществили запуск Сангтудинской ГЭС-2 на реке Вахш. Инвестиции Тегерана в этот совместный проект превысили 180 млн долл. Среди других совместных проектов двух стран — строительство Айнинской ГЭС на реке Зарафшан⁴.

Этническая близость *Ирана с Таджикистаном* (обе нации персидского происхождения) являются основой особых отношений этих двух стран. Иран пытается объединить ираноязычные государства региона — Афганистан, Иран и Таджикистан в единое экономическое и культурное пространство. С этой целью в июле 2006 г. было принято решение о создании трехсторонней комиссии по сотрудничеству с центром в Кабуле. При этом подчеркивалось, что «безопасность Афганистана и Таджикистана зависит от Ирана, а безопасность Ирана — от безопасности в этих странах»⁵. Однако пока эта комиссия остается только декларацией.

Тегеран приложил немало усилий для нормализации и стабилизации ситуации в Таджикистане, сыграв одну из ключевых ролей при решении межтаджикского конфликта в 1997 году.

Основными статьями экспорта Таджикистана в Иран являются хлопок и алюминий. В импорте из Ирана преобладают машинное и техническое оборудование, товары из черного металла и пластмассы, цемент, бытовая химия, продовольственные товары. По словам президента Таджикистана Э. Рахмона, за последние 10 лет товарооборот между двумя странами вырос в 5 раз.

В сентябре 2014 г. гидростроители Ирана построили и сдали в эксплуатацию в Таджикистане ГЭС «Сангтуда-2» мощностью 220 мегаватт. Иранские компании продолжают работы на ряде гидротехнических объектов Таджикистана⁶. В настоящее время в Таджикистане работает около 180 иранских предприятий, в том числе в сельском хозяйстве и энергетике⁷.

Отношения *Ирана с Туркменистаном* в немалой степени определяет тот факт, что эти страны объединяют общие границы, многовековая историческая, конфессиональная и цивилизационная близость. Прочным фундаментом добрососедства является и наличие на севере Ирана значительного массива туркменского населения. Естественно, что эти отношения построены и на взаимной выгоде. За последние годы товарооборот между двумя странами вырос с 52 тыс. долл. в 1992 г. до 3,7 млрд в 2014 г. С помощью Ирана в Туркменистане реализовано или находится на стадии реализации около сотни промышленных объектов, имеющих приоритетное значение для национальной экономики.

Благодаря партнерству с Тегераном Туркменистан обзавелся самыми современными технологиями, в частности, в сфере волоконно-оптических линий коммуникаций, стройматериалов, медицинских препаратов, комплексов химической водоочистки и ряде других. Для газовой отрасли Туркменистана принципиально важной стала помощь Ирана в строительстве газопровода Корпедже— Курдукуй длиной 200 км, введенного в эксплуатацию в 1998 г. Иран на 80 % обеспечил финансирование строительства газопровода и обязался покупать транспортируемый газ в течение 25 лет⁸.

Кроме двусторонних отношений, Иран взаимодействует со странами региона и в многостороннем формате. Так, Тегеран стремится наращивать взаимодействие в рамках ШОС, в которой Иран имеет статус наблюдателя и получает возможность взаимодействовать с многосторонними объединениями СНГ (ОДКБ, ЕАЭС). Претендуя на роль одного из лидеров в регионе, Иран также стал рассматривать возможность участия в ШОС не только для усиления своего влияния в ЦА, но и для расширения сотрудничества с Китаем.

Более того, как уже говорилось выше, Иран озабочен дестабилизацией ситуации в регионе, присутствием американских войск в соседних странах, особенно в Ираке и Афганистане. Он опасается, что ему не на кого будет рассчитывать в критической ситуации, так как он находится в окружении проамерикански настроенных стран либо государств, на территории которых расположены американские войска или базы. Сегодня военной мощи Ирана явно недостаточно, чтобы эффективно противостоять потенциальным противникам в лице Израиля и США.

Сами же государства-члены ШОС также заинтересованы в наиболее тесном сотрудничестве с Ираном, так как это дает возможность влиять на происходящие в нем политические процессы, поддерживая наиболее предсказуемые политические силы. Кроме того, страны-участницы ШОС, безусловно, заинтересованы и в том, чтобы не допустить военного вмешательства в Иран при любом развитии событий.

Политика Турции

После распада СССР, пожалуй, впервые после существования Османской империи турки получили возможность распространить свое влияние за пределы собственного государства, повысить свою

значимость на международной арене. Свою экспансию в Центральной Азии Турция начала сразу по трем направлениям: политическом, идеологическом и экономическом. Были использованы возможности дипломатии, турецкого бизнеса, различных общественных, религиозных и политических структур. С Соединенными Штатами была достигнута договоренность о том, что западная финансовая помощь центрально-азиатским государствам пойдет через турецкие финансовые структуры. У западного сообщества была надежда на то, что проникновение турецкого капитала в ЦА, открытие на ее территории турецких школ и лицеев, светский характер государственности Турции сделают ее основным посредником между ЦА и Европой.

Основным предложением Турции для центрально-азиатских государств в этот период стала концепция создания наднационального тюркского экономического пространства, которое включало бы создание тюркского общего рынка; единой энергосистемы и системы транспортировки энергоресурсов; регионального банка развития; установление безвизового движения граждан и даже единого общего языка для тюркских народов. Как выразился бывший в то время президент Турции Т. Озала: «создание тюркоязычной империи от Адриатического моря до Великой китайской стены».

Основными направлениями, по которым велась данная деятельность, были следующие:

- пропаганда турецкой экономической и политической модели развития;
- противостояние деятельности в ЦАР иранским шиитам и арабским вакхабитам;
- подготовка кадров различного профиля для молодых центрально-азиатских государств.

Такая политика проводилась не только официальными органами Турции, но и через различные общественные и религиозные организации. Пожалуй, такая экспансия стала самой большой политической ошибкой Турции в ЦА. Правящая элита центрально-азиатских государств не захотела менять русского «старшего брата» на турецкого. Кроме того, сравнительная экономическая слабость Турции по сравнению с основными мировыми акторами, действующими на территории ЦАР, ее зависимость от Запада, а также рост на-

ционального самосознания в центрально-азиатских государствах, не позволили Анкаре занять в регионе то место, на которое она претендовала. Начиная с 2010 г. общий объем турецкой торговли со странами ЦА составляет примерно 6,5 млрд долл., а объем турецких инвестиций — 4,7 млрд долл., что несопоставимо с экономическим влиянием более мощных игроков — Китая, США, ЕС, России, других стран, имеющих свои интересы в регионе.

Однако турецкое руководство и в настоящее время не оставляет идей пантюркизма. Так, в 2009 г. в Стамбуле был создан «Совет сотрудничества тюркоязычных государств», в состав которого входят Азербайджан, Турция, Казахстан, Туркменистан и Кыргызстан. В начале июня 2014 г. на IV саммите Совета в турецком Бодруме обсуждалась, в частности, возможность транспортировки каспийских углеводородов в Европу. По результатам саммита была подписана декларация «Тюркский совет — современный Шелковый путь». Это один из этапов реализации запущенного в 2008 г. Министерством промышленности и торговли Турции проекта «Шелковый путь», в котором наряду с другими странами участвуют Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. Цель проекта — связать европейские и азиатские рынки, фокусируя внимание на проблемах в сферах транспорта, безопасности, логистики, пограничных таможенных процедур⁹.

Степень политического и экономического влияния Турции в разных странах ЦА традиционно была неодинаковой. Наиболее сильным является влияние Анкары в Туркменистане, который не только первым по образцу Турции перешел на латинский алфавит, но и установил с ней интенсивные гуманитарные и экономические связи. Отношения же Турции с крупнейшей по населению страной региона — Узбекистаном испортились еще в начале 1990-х годов, после того как она предоставила убежище беглому узбекскому политику М. Солиху. С тех пор Узбекистан вышел из всех пантюркистских организаций и участия в их деятельности больше не принимает. Тесные деловые связи сложились у Турции с Казахстаном и Кыргызстаном, где турецкий бизнес появился почти сразу после распада СССР.

Нередко инициативы по усилению связей с Турцией исходят от самих тюркских стран СНГ. Так, Кыргызстан с конца прошлого

года заметно активизировал свои контакты с Анкарой. С конца ноября 2015 г. по начало февраля 2016 г. кыргызские дипломаты, политики и общественные деятели в общей сложности провели с представителями Турции около полутора десятков различных переговоров и совместных мероприятий. За это время в Анкаре состоялись два совместных бизнес-форума, в ходе которых Кыргызстан позиционировала себя в качестве страны, бизнес в которой дает доступ к внутренним рынкам Евразийского экономического союза с населением 170 млн человек.

В начале февраля 2016 г. турецкий премьер-министр посетил Казахстан. Интерес Анкары в ходе этого визита заключался в том, чтобы снизить энергетическую зависимость от России, получив доступ к нефтегазовым ресурсам Казахстана. Турция, в частности, заинтересована в получении казахстанской нефти после начала ее добычи на Кашагане. Важной задачей для Турции является и выстраивание новых транспортно-логистических маршрутов в обход России. Анкара активно участвует в проработке маршрута доставки грузов из Китая через ЦА и Каспийское море в Европу, южная ветка которого должна пройти по ее территории¹⁰.

Следует также подчеркнуть, что начиная с 2007 г., Турция под руководством Р. Эрдогана начала реализовывать новую концепцию своего развития — «неосманизм». При этом Анкара стала проводить активную внешнюю политику, позиционируя себя как геополитическая сила, претендующая на доминирование на Ближнем и Среднем Востоке. Пантюркизм как идеология, который использовался ранее, был дополнен положениями этой новой идеологии, подразумевающей контроль или опеку над бывшими территориями Османской империи, включая ЦА. Основоположник данной концепции, бывший премьер-министр Турции А. Давутоглу обосновал эти два приоритетных вектора внешней политики государства географическим положением, историей и ролью ислама в современном мире.

При этом концепция внешней политики Турции стала рассматривать республику как силу мирового масштаба, основываясь на том, что ее геополитические амбиции подтвердились бурным ростом экономики и сильной современной армией. Внешнеполитическая доктрина, изложенная в стратегии национальной безопасно-

сти, декларирует, что Турция является самодостаточным, сильным и ответственным государством, которое не нуждается в экономической или политической опеке со стороны союзников.

Основной упор во внешней политике Турции был сделан на отношениях с исламскими государствами и в первую очередь на автократии Персидского залива, которые поддержали Турцию денежными вливаниями. Особо примечателен тот факт, что если до начала «арабской весны» Б. Асад и Р. Эрдоган были самыми близкими союзниками, и обе страны получали колоссальные выгоды от сотрудничества, то в ходе «арабской весны» в угоду саудитам Р. Эрдоган предал своего союзника и перешел в лагерь его непримиримых врагов.

Подобным образом Р. Эрдоган поступил и в Ливии, которая до начала «арабской весны» являлась одним из важнейших торговых партнеров Турции. Поддержав свержение М. Каддафи и последующий приход к власти в Ливии «Братьев-мусульман», Р. Эрдоган показал всему миру радикальную исламскую направленность проводимой им внешней политики. Кроме того, специалисты спецслужб некоторых государств отмечают попытки Р. Эрдогана продвигать свою концепцию «неосманизма» даже в отношениях с Китаем. Так, турецкие спецслужбы в рамках данной стратегии неоднократно контактировали с тремя террористическими организациями Синьцзян-Уйгурского автономного района КНР, что вызвало крайне болезненную реакцию Пекина.

По оценкам некоторых политологов, в международных отношениях в последнее время стала все более проявляться борьба двух региональных концептов — новой «Османской империи» и новой «Персидской империи», что существенно осложняет отношения Турции и с Ираном, хотя персидский рынок для турецких предпринимателей является одним из наиболее привлекательных. С интервалами в 2—3 месяца проходят «таможенные войны» между Анкарой и Тегераном, в ходе которых движение через пограничные КПП блокируется одной из сторон. Сирийский конфликт лишь усугубляет складывающееся положение.

Таким образом, новая политика Турции, базирующаяся на неосманизме, с ярко выраженной исламской формой управления государством и стремлением Турции стать лидером государств Ближнего

и Среднего Востока (включая ЦА) создает новый комплекс угроз безопасности для ЦАР. Более того, неприятие политики Р. Эрдогана половиной населения страны, снижение темпов экономического роста, скопление свыше двух миллионов сирийских беженцев на территории Турции, нарастающая угроза со стороны ИГИЛ, а также проблемы курдского населения могут привести к возникновению нового очага напряженности в ЦА, аналогичного украинскому. Ситуация усугубляется беспринципностью нынешнего турецкого руководства, его готовностью ради сиюминутной выгоды вступать в сотрудничество с любыми странами и организациями, которые не приемлет мировое сообщество.

Примечания

¹ Иран и Центральная Азия. URL: Iran.ru (10.06.2015).

² Кожемякин С. Иран приходит в Центральную Азию. URL: <http://gazeta-pravda.ru> (25.04.2016).

³ Иран и Центральная Азия. URL: Iran.ru (10.06.2015).

⁴ Мехдиев Э. Стратегические интересы Ирана в Центральной Азии на современном этапе. URL: <http://namba.kg> (23.12.2015).

⁵ Материалы агентства РИА Новости. 27.07.2006 г.

⁶ Захватов А. Современная политика Ирана: создавать друзей, а не врагов. URL: <http://www.fergananews.com> (12.02.2016).

⁷ Мехдиев Э. Стратегические интересы Ирана в Центральной Азии на современном этапе. URL: <http://namba.kg> (23.12.2015).

⁸ Иран и Центральная Азия. URL: Iran.ru (10.06.2015).

⁹ Мальшева Д. Россия и Турция в Центральной Азии: партнерство или соперничество? URL: <http://geopolitics.by> (24.12.2014).

¹⁰ Шустов А. Турция укрепляется в Центральной Азии // Независимая газета. 2016. 14 марта.

Заключение

Подводя итог данной работе, видится логичным привести следующие выводы и рекомендации.

В настоящее время Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) становится все более влиятельной и привлекательной международной структурой. За короткий исторический период ШОС обрела статус, позволяющий ей играть значимую роль в региональной и мировой политике. Определелись и главные приоритеты Организации: эффективное противодействие глобальным вызовам и угрозам, обеспечение устойчивого социально-экономического развития и углубление культурно-гуманитарных обменов в Евразии.

Одним из важнейших направлений деятельности стран ШОС в современный период становится реализация концепции совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП).

С политико-экономической точки зрения Стратегия ЭПШП представляет собой программу активизации всей внешнеполитической и экономической деятельности КНР на пространстве евразийского континента. Фокус стратегии Китая переходит на формирование межстранового коллективного механизма для углубления сотрудничества с теми странами, которые расположены на траектории ЭПШП.

Ключевой зоной и «мишенью» стратегии ЭПШП являются государства Центральной Азии (ЦА), с которыми Китай, как и Россия, интегрированы в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Для России в условиях осложнившихся отношений с Западом одним из приоритетных направлений внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности становится укрепление партнерства с Китаем, что придает ШОС новый вес.

Принятое на саммите глав государств ШОС в Уфе решение о расширении Организации позволяет превратить ее в международную структуру, территория которой стала эпицентром формирования «незападного мира» на евразийском пространстве. Факт параллельного проведения саммитов ШОС и БРИКС вывел эту интеграцию на глобальный уровень. Фактически в рамках ШОС стало происходить формирование альтернативы предложенного Западом миропорядка с предоставлением странам Востока возможностей по отстаиванию собственных интересов в мире.

Расширение пространства ШОС, а также внешние геополитические и экономические факторы обусловили появление ряда новых вызовов, с которыми может столкнуться Организация в результате расширения.

Среди них основными являются:

- усиление в евразийском масштабе соперничества Индии и Китая;
- изменение китайско-российского баланса сил внутри ШОС за счет появления нового крупного актора — Индии;
- снижение значимости интересов «малых стран» ШОС;
- повышение вероятности длительной дестабилизации обстановки в Афганистане;
- снижение эффективности принятых консолидированных решений в рамках ШОС.

И что особенно важно, это появление новых глобальных торговых партнерств и возможная коррекция правил мировой торговли.

Материалы данной книги охватывают три традиционных направления: экономика, безопасность, гуманитарное сотрудничество.

В основном внимание в ней было сфокусировано на *экономической сфере*, в аспекте которой видятся логичными следующие положения.

Многостороннее экономическое взаимодействие стран ШОС продолжает стагнировать. Активно развиваются только двусторонние торговые и инвестиционные отношения Китая с другими странами-членами ШОС. Поэтому можно предположить, что выдвигание концепции ЭПШП показывает стремление Пекина укрепить свои позиции в Центральной Азии, предлагая альтернативу недостаточно энергично развиваемому экономическому компоненту ШОС.

При этом Китай превратился в локомотив экономического развития ЦА. По объемам инвестиций в экономику ЦА Китай является крупнейшим инвестором.

Однако китайско-центральноазиатскому сотрудничеству присущ ряд недостатков. В современных условиях мировой стагнации и преимущественно сырьевого характера внешней торговли страны ЦА испытывают ряд трудностей: резкий спад внешнеторгового оборота, девальвация национальных валют, падение доходов трудовых мигрантов, рост дефицита государственных бюджетов. Между тем целесообразно использовать преимущества взаимодополняемости экономических структур региона как важнейшего фактора развития трансграничного хозяйственного взаимодействия. Возник спрос со стороны стран ЦА на новые формы экономического взаимодействия и Китай начинает их предлагать. Так, начинают расти инвестиции в несырьевые отрасли экономик стран ЦА за счет переноса производственных мощностей из КНР. Для стран региона наиболее перспективно расширение производственной кооперации в сферах геологической разведки, добычи и переработки полезных ископаемых, сооружении объектов инфраструктуры, тепло- и гидроэнергетики, сельского хозяйства.

Китайской стороной систематически подчеркивается, что развитие экономической интеграции в регионе не должно означать, что страны ЦА автоматически попадут под китайский контроль и что в регионе сформируется зона «тотального китайского влияния». Вполне возможно «дозированное» китайское участие в нескольких региональных экономических проектах.

«Узким местом» остается состояние межгосударственной транспортной сети. Учитывая это, Китай придает приоритетный характер инвестициям в транспортно-логистическую сеть Синьцзяна и сопредельных территорий ЦА.

Предполагаемое сооружение нескольких трансконтинентальных трасс из Китая в западном направлении должно принести пользу всем прилегающим к ним странам.

Принципиально важным с точки зрения российско-китайской координации интересов в Евразии является попытка сближения трех смежных проектов — Евразийского экономического союза

(ЕАЭС), ШОС и ЭПШП. Фактически речь идет о проекте формирования долговременной евразийской политики ШОС.

Пока три проекта (ШОС, ЕАЭС и ЭПШП) развиваются параллельно, независимо друг от друга, создавая даже определенную конкуренцию в транспортных, энергетических и торгово-экономических сферах. В экспертных кругах рассматриваются различные варианты дальнейшего развития событий. Среди них предпочтительным является вариант создания структуры взаимодействия, в которой бы ШОС играла центральную роль «евразийского моста» между проектом ЭПШП и ЕАЭС.

Волевым решением полного и абсолютного «евразийского альянса» между РФ и КНР достичь невозможно. Реалии показывают, что транспортные, энергетические, инвестиционные и прочие интересы РФ и КНР не во всем и не всегда совпадают. Поэтому, «евразийский компромисс» двух стран должен строиться на обоюдном движении друг к другу, включая взаимные уступки в названных сферах.

Характер интеграционных инициатив — ШОС, ЕАЭС и проекта ЭПШП — пока до конца не определен, перспективы их слияния или со-развития тоже не ясны. Однако само выдвигание этих проектов свидетельствует о наличии нескольких версий региональной интеграции как в рамках ШОС, так и вокруг нее.

Замысел сопряжения ориентирован на углубление экономического взаимодействия с Китаем как ведущим представителем проекта ЭПШП.

Однако практическое экономическое сотрудничество Китая с другими странами-участницами проекта ЭПШП продолжает осуществляться только в рамках двустороннего формата, причем главной основой сотрудничества являются совместные проекты с преобладанием китайского капитала. Так, например, в двустороннем формате Казахстан договорился о сопряжении ЭПШП с собственной национальной программой реализации масштабного инфраструктурного строительства «Нурлы жол» (Светлый путь).

Приоритетность двустороннего формата сотрудничества над многосторонним подтверждает тот факт, что анонс дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП уже дважды откладывался. Одной из причин является недоработка процесса согласования дорожной кар-

ты между Россией и другими странами союза, главным образом Казахстаном. Второй причиной является институциональная неспособность МИДов обеспечить быстрое согласование экономических вопросов, в связи с чем значительную часть экономических вопросов следует передать в распоряжение Минэкономразвития.

Китай активно формирует новые зоны свободной торговли. В настоящее время изучается вопрос создания таких зон свободной торговли в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Однако, стоит отметить, что создание таких зон не встречает энтузиазма ни у ЕС, ни в ЦА. По-видимому, в Европе, как и в странах Центральной Азии, опасаются, что появление зон свободной торговли может привести к неконтролируемому наплыву дешевых китайских товаров, а это чревато подрывом национальных экономик.

Сфера безопасности на пространстве ШОС.

Присоединение Индии и Пакистана к ШОС можно считать позитивным шагом в направлении к новой системе коллективной безопасности в Азии. Таким образом, основные азиатские игроки, которые де-факто обладают ядерным оружием, теперь будут находиться в составе одной организации, которая таким образом резко расширяет зону своей ответственности до Южно-Азиатского региона и Среднего Востока.

В условия неопределенности вектора развития ситуации в сфере безопасности и реальной возможности эскалации террористических угроз отмечается давно назревшая необходимость военно-политической эволюции ШОС. Усиление силового компонента Организации будет выгодно всем государствам-членам. Развитие сложившихся институтов (РАТС, военные учения «Мирная миссия», совещания министров обороны) и создание новых форматов (миротворческого контингента, комитета по военному сотрудничеству) дает возможность повысить потенциал сотрудничества в рамках Организации.

Роль «мягкой силы» на пространстве ШОС.

Поиск нестандартных, но эффективных средств разрядки напряженности на мировой арене, а также путей утверждения своего международного имиджа как дружественного геополитического партнера обусловил привлечение Китаем механизмов «мягкой силы» в качестве форм глобального взаимодействия, средств эф-

фективного и при этом несилового разрешения разногласий и конфликтов.

Учитывая, что концептуальное обеспечение внешних и внутренних инициатив КНР является важным целевым направлением идеологической работы китайского руководства, реализация инициативы ЭПШП представляет собой мощный «мягкосиловой» ресурс страны.

Ныне особой чертой экономической дипломатии КНР стало задействование потенциала исторической общности Китая с окружающими его странами. Пекин нацелился на формирование нового типа региональной интеграции, подразумевающего создание азиатского сообщества на базе не только торговых, энергетических и инфраструктурных связей, но и сходства исторических и культурных факторов. Ключевой теоретической опорой такой интеграции служит целый ряд новых социо-культурных и имиджевых концепций: «китайская мечта», «азиатско-тихоокеанская мечта», «новый тип отношений между крупными державами», «сообщество общей судьбы», целью которых является укрепление доверия между Китаем и его азиатскими соседями, а также создание обновленного образа КНР.

Хотя Пекин признает традиционные интересы РФ в ЦА, социально-экономическая зависимость наименее успешных центрально-азиатских стран от отношений с Китаем очевидна уже сейчас. Ни культурно, ни даже мировоззренчески КНР пока не составляет России конкуренции в ЦА, но по объемам и темпам прироста экономических связей РФ значительно уступает КНР.

Рекомендации для России

В ответ на появление новых региональных вызовов, связанных с принятым решением по приему новых стран в состав ШОС, российской стороне представляется целесообразным следующее.

Усиление роли Индии в регионе совпадает с интересами России, поскольку становится дополнительным фактором сдерживания Китая. В тоже время в «шосовском» треугольнике основных акторов: «Россия-Индия-Китай» Нью-Дели может вклиниться в российско-китайский баланс сил на пространстве Организации. Исходя из этого при предполагаемом изменении баланса внутри ШОС России было бы целесообразно наращивание собственного веса в данном треугольнике.

Для решения проблемы ослабления конкуренции Индии и Китая целесообразно опереться на лидирующую роль ШОС, которая не позволит двусторонним противоречиям обостриться и повлиять на работу Организации.

Расширение ШОС уменьшает роль «малых стран» ШОС. Поэтому для сохранения их интересов России целесообразно отстаивать сохранение равноправных условий членства в Организации. Это позволяет компенсировать указанные вызовы для центрально-азиатских стран.

Учитывая значимую роль Китая в экономическом развитии Афганистана и Пакистана России следует переуступить китайской стороне главную роль в разрешении афганского кризиса. Одновременно, учитывая сложность региональной ситуации, желательно продолжение содействия России в экономическом росте Афганистана и Пакистана как через формат ШОС, так и в двустороннем измерении.

В целях совершенствования изменения правил мировой торговли России следовало бы поддержать предложение о начале консультаций ШОС со странами АСЕАН по формированию возможных экономических партнерств на принципе равноправия и учета интересов.

В плане совершенствования экономического взаимодействия стран ШОС и исходя из указанных выше условий, России целесообразно сосредоточить усилия на развитии внутрорегиональной производственной кооперации в обрабатывающей промышленности: машиностроении, электронике, химической и некоторых других отраслях. Указанные направления взаимодействия могут стать пунктами «дорожной карты» долгосрочного развития ШОС.

Кроме того, можно констатировать, что идет поиск платформы для практического (коллективного) взаимодействия в формате ШОС. При этом при участии российских экспертов целесообразно определить зоны многосторонней, потенциальной кооперации в финансово-экономических, инвестиционных, банковских и транспортных опциях.

Создание Китаем в Центрально-Азиатском регионе ориентированной на себя транспортной инфраструктуры заставляет российскую сторону всерьез задуматься об угрозах утраты Россией существенной доли рынка евразийских транзитных перевозок. Поэтому России целесообразно подключиться к формированию мощного

транспортного коридора из Китая в Европу. А, в формате ШОС целесообразно найти нужные подходы и механизмы к формированию единой транспортной политики в направлении унификации тарифов, участия в капитале транспортно-логистических компаний.

Целесообразно (политическими и экономическими средствами) нивелировать противоречия внутри ЦА, сблизить вектора развития двух евразийских интеграционных группировок — ЕАЭС и ШОС, включая центрально-азиатское взаимодействие России и Китая. Подобный подход позволяет значительно снизить возможности экономического доминирования Китая и сохранить традиционные позиции России в Центральной Азии без ущерба евразийской интеграции.

При анализе возможностей кооперации ШОС, ЕАЭС и ЭПШП, видимо, следует исходить из следующих базовых положений. Между российским и китайским видением освоения Евразии изначально имеются несовпадения и даже противоречия. В частности, в темпах региональной интеграции, объемах финансирования и т. п. КНР, как правило, предлагает ускоренные варианты. Это касается и реализации маршрутов транспортных «коридоров».

В конечном итоге совместное заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП кроме общеполитического декларирования об углублении усилий в продвижении евразийской интеграции, сделало возможным выступить России и Китаю как двум равноправным участникам строительства общего экономического пространства, что позволило не просто подключить Россию к китайскому проекту, а подчеркнуть равноправие двух партнеров.

В этой связи представляется необходимым реорганизовать рабочую группу по сопряжению, наделив более широкими полномочиями представителей Министерства экономического развития, вместо первоначальной опоры на аппарат МИДа.

Вновь в текущую повестку дня ШОС вошла проблема формирования зоны свободной торговли (ЗСТ) на евразийском пространстве. Если раньше инициатором такой ЗСТ на пространстве ШОС являлся Китай, то теперь его поддержал и Казахстан. Так, в декабре 2015 г. на совете глав ШОС прозвучала идея от наших казахстанских партнеров всерьез подумать о зоне свободной торговли ШОС. Ее поддержали и Китай, и Россия. Мало того, сейчас получила импульс

развития более обширная и всеобъемлющая идея подготовки подходов к Евразийскому экономическому континентальному партнерству, а именно: между ЕАЭС и другими странами, включая Китай, Индию, Иран, Пакистан, то есть к всеобъемлющему договору в рамках ШОС. Предполагается, что строительство такого Евразийского экономического партнерства должно быть открытым, базироваться на принципах ВТО и не носить закрытый характер. Однако, учитывая высокую неоднородность моделей развития данных стран и их потенциалов, обсуждаются подходы к разноскоростной, разноуровневой интеграции.

Таким образом, на нынешнем этапе развития стран ШОС и ЕАЭС Евразийская экономическая комиссия начала переговоры на экспертном уровне по Большому экономическому партнерству между ЕАЭС и Китаем, включая и обсуждение механизма зоны свободной торговли. Проходит сложная аналитическая работа по изучению того, что может принести такое партнерство для экономик стран.

Тем не менее, при всей важности Китая для России в качестве экономического партнера основным приоритетом дальнейшего экономического развития для России является расширение и углубление Евразийского экономического союза как собственного макроэкономического региона.

В сфере безопасности

При этом для России в условиях углубления кооперации ШОС и ОДКБ представляется целесообразным выступить за сохранение сложившейся двухуровневой структуры региональной безопасности. Данная модель должна строиться исключительно на оборонительной доктрине защиты и упреждения внешних угроз безопасности и территориальной целостности стран-членов ШОС.

Кроме того, России стоит поддержать практические предложения (совместно с китайской стороной) по повышению дееспособности ШОС в решении проблемы безопасности.

В этом плане следует поддержать и выдвигаемые китайской стороной планы по созданию нового центра, который займется работой над прогнозированием будущих проблем безопасности для Евразии и отработкой механизмов, которые будут способствовать борьбе с терроризмом и незаконным оборотом наркотиков, наряду с киберпреступлениями.

Как один из вариантов практической реализации такого сотрудничества может быть предложено создание координационного комитета по военному сотрудничеству. Такой орган способствовал бы росту эффективности военно-технического и военно-экономического сотрудничества, реализации программ развития вооруженных сил членов ШОС, повышению уровня их подготовки. Наряду с этим он обеспечивал бы координацию военного сотрудничества в рамках ШОС. Кроме того, можно было бы проработать вопрос о создании в рамках Организации миротворческого контингента. Во всяком случае целесообразно в качестве первого шага в этом направлении — создать или в составе РАТС, или в структуре секретариата ШОС небольшую группу профессионалов, которые непосредственно занялись бы обобщением выдвигаемых Россией и Китаем предложений и подготовкой проекта Концепции региональной безопасности ШОС.

Это был бы реальный шаг по пути повышения дееспособности ШОС в сфере обеспечения безопасности на пространстве Организации, а следовательно — и тех экономических проектов, которые предполагается развернуть на этом пространстве.

Следует подчеркнуть, что частичная отмена санкций в отношении Тегерана в январе 2016 г. создала благоприятную атмосферу для официальной поддержки Россией заявления Ирана о вступлении в ШОС. Реализуемая правительством этой страна региональная стратегия развития, направленная на увеличения влияния в государствах Кавказа и ЦА, имеет целью прорыв международной изоляции, освоения местных рынков и развития двусторонних отношений, а также создания совместно с руководством центрально-азиатских стран надежного заслона проникновению терроризма, религиозного экстремизма и деятельности трансграничных преступных организаций, в первую очередь, связанных с наркотрафиком, что не противоречит интересам России и совпадает с целями ШОС.

В гуманитарной сфере

Как отмечалось в работе, для России видится полезным нарастить работу по усиленному балансированию «мягкосиловых» стараний Китая и поддержать свое гуманитарное присутствие в ЦАР. Затраты на гуманитарное сотрудничество — гораздо менее объемны, чем затраты на экономическое взаимодействие, в котором Китаю в ЦА нет равных. Однако они способны быть вполне эффективными.

Посему РФ следует перекоммутировать средства на свою имиджмейкерскую работу с крайне нерентабельного западного направления на центрально-азиатское, дабы не потерять то социо-культурное влияние в регионе, которое еще есть.

Учитывая общие тенденции мирового развития, а также характер взаимоотношений России с Западом на фоне конфликта в ближневосточном регионе, представляется, что в среднесрочной перспективе российско-китайские отношения в формате ШОС сохранят нынешнюю логику развития и продолжат сочетать в себе компоненты стратегического партнерства на международном уровне и тактической конкуренции в региональной сфере.

Балакин Вячеслав Иванович, кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Центра исследования проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: viacheslavbalakin@rambler.ru

Васильев Леонид Евгеньевич (Leonid Ye. VASILIEV), старший научный сотрудник Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: levdvina@mail.ru

Замараева Наталья Алексеевна (Natalya A. ZAMARAIEVA), старший научный сотрудник Института востоковедения РАН.

E-mail: olunja@mail.ru

Матвеев Владимир Александрович (Vladimir A. MATVEEV), кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: matveevva@mail.ru

Морозов Юрий Васильевич, кандидат военных наук, профессор, ведущий научный сотрудник Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: morozovyury51@yandex.ru

Кашин Василий Борисович, кандидат политических наук, старший научный сотрудник Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: v_kashin@yahoo.com

Клименко Анатолий Филиппович, генерал-лейтенант (отст.), кандидат военных наук, заместитель руководителя Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: klimenko46@mail.ru

Кулинецв Юрий Викторович (Yuri V. KULINTSEV), аспирант Центра изучения стратегических проблем Северо-Восточной Азии и ШОС Института Дальнего Востока.

E-mail: yurysun@yandex.ru

Сазонов Сергей Леонидович (Sergey L. SAZONOV), кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: Sazonovch@mail.ru

Сафронова Елена Ильинична (Elena I. SAFRONOVA), кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений Института Дальнего Востока РАН.

E-mail: safronova@ifes-gas.ru

Уянаев Сергей Владимирович (Sergey V. UYANAIEV), кандидат исторических наук, заместитель директора Института Дальнего Востока РАН, руководитель Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений ИДВ РАН.

E-mail: svuyav@yahoo.com

Чэнь Сяо, аспирантка ИДВ РАН.

E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru

Научное издание

**Проблемы и перспективы реализации инициативы
«Экономический пояс Шелкового пути»
в контексте ШОС**

Выпускающий редактор *Е.В. Белилина*
Корректор *Н.Б. Потапова*
Компьютерная верстка *С.Ю. Тарасова*
Обложка *Т.В. Иваншиной*

Подписано в печать 26.02.2017.
Формат 60×84/16. Печать офсетная. Гарнитура «Таймс».
Печ. л. 12,0. Бумага офсетная.
Тираж 500 экз. (1-й завод — 150 экз.).
Заказ № 3

Уважаемые читатели!

Электронные версии книг, выпускаемых ИДВ РАН,
размещаются в электронной библиотеке института
со свободным доступом, находящейся
на интернет-сайте ИДВ РАН
www.ifes-ras.ru

Контакты:

по вопросам работы электронной библиотеки —
Отдел наукометрии и информационных
технологий ИДВ РАН,
тел.: +7-499-124-0802 или e-mail: it@ifes-ras.ru.

Почтовый адрес ИДВ РАН:
Москва 117997, Нахимовский пр-т, 32.