

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Дальнего Востока Российской академии наук**

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РОССИИ

**Москва
Дели плюс
2016**

УДК 330
ББК 65.5
Н76

Рекомендовано к публикации Ученым советом ИДВ РАН

Рецензенты:

д.полит.н., проф. *А.Д. Воскресенский*,

д.полит.н., проф. *К.Л. Сыроежкин*

Редакционная коллегия:

д.полит.н. *В.Е. Петровский* (отв. редактор), к.ф.н. *А.Г. Ларин*

(составитель), к.э.н. *Е.И. Сафронова*

Н76 Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. – М.: ДеЛи плюс, 2016. – 234 с.

ISBN 978-5-905170-93-5

Предлагаемый сборник статей посвящен злободневной теме – китайской концепции «Экономического пояса Шелкового пути», охватывающей едва ли не все страны евразийского континента и некоторые страны Северной Африки. Концепция предусматривает углубление экономического сотрудничества (интеграцию) входящих в нее стран, сопровождающееся их политическим и гуманитарным сближением, а в долгосрочной перспективе подводящее к построению более совершенной модели экономических отношений.

Подход России к формированию Экономического пояса определяется идеей сопряжения его с Евразийским экономическим союзом с ориентацией на создание общего евразийского экономического пространства. Сотрудничество с Экономическим поясом несет России как новые шансы, так и вызовы, побуждая к поиску оптимальной стратегии.

До сих пор по теме «Экономический пояс Шелкового пути» в научной литературе публиковались лишь отдельные статьи.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся российско-китайскими отношениями и внешней политикой КНР.

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

УДК 330

ББК 65.5

© Коллектив авторов, 2016

© ИДВ РАН, 2016

ISBN 978-5-905170-93-5

© Оформление. ДеЛи плюс, 2016

*Посвящается памяти
академика Михаила Леонтьевича Титаренко –
Ученого, Гражданина, Человека*

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	7
I. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и ее основные грани	11
<i>Уянаев С.В.</i> Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России.....	11
<i>Ларин А.Г.</i> «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология.....	38
<i>Сазонов С.Л.</i> Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР	58
<i>Сафронова Е.И.</i> Стратегия «Один пояс, один путь» как носитель «мягкой силы» Китая	84
II. Экономический пояс Шелкового пути в региональном и страновом измерениях	109
<i>Ларин А.Г.</i> Сопряжение ЕАЭС и Нового Шелкового пути: шансы и вызовы для России.....	109
<i>Островский А.В.</i> Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути?	131
<i>Баженова Е.С.</i> Социально-экономическое развитие Синьцзяна – ключевого пункта на Великом Шелковом пути.....	147
<i>Матвеев В.А.</i> Центральная Азия – ядро Экономического пояса Шелкового пути.....	169
<i>Виноградов А.О.</i> «Один пояс, один путь»: европейское измерение	189
<i>Уянаев С.В.</i> Инициатива «Степной путь» и идея возрождения Великого Чайного пути как составные элементы концепции «Пояс и путь».....	207
Заключение	223
Summary	228
Сведения об авторах	233

CONTENTS

Introduction	7
I. Concept of the «Silk Road Economic Belt» and Its Main Facets	11
<i>Uyanaev S.V.</i> The PRC's «One Belt, One Road» Initiative: Evolution, Documents and View from Russia	11
<i>Larin A.G.</i> The «Silk Road Economic Belt»: Economic Content, Structure and Ideology.....	38
<i>Sazonov S.L.</i> Eurasian Transit Transport Routs of the PRC.....	58
<i>Safronova E.I.</i> «One Belt, One Road» Strategy as a Carrier of Chinese «Soft Power».....	84
II. «Silk Road Economic Belt»: Regional and National Dimensions	109
<i>Larin A.G.</i> Conjugation of the EAEU and the New Silk Road: Chances and Challenges for Russia	109
<i>Ostrovskiy A.V.</i> How to Connect the Russian Far East and Siberia to the Silk Road?	131
<i>Bazhenova E.S.</i> Socio-Economic Development of Xinjiang – a Key Point on the Silk Road	147
<i>Matveev V.A.</i> Central Asia: the Core of the «Silk Road Economic Belt»	169
<i>Vinogradov A.O.</i> «One Belt, One Road»: the European Dimension	189
<i>Uyanaev S.V.</i> The «Steppe Route» Initiative and the Idea of the «Great Tea Road» Restoration as Integral Parts of the «One Belt, One Road» Concept.....	207
Conclusion	223
Summary	228
About the authors	233

ПРЕДИСЛОВИЕ

Термин «Экономический пояс Шелкового пути», или проще – «новый Шелковый путь», или еще проще – «Шелковый путь» прочно вошел в обиход политиков и экспертов и сделался модным брендом в средствах массовой информации. Иначе и не могло быть: вниманию международной общественности был предложен не просто гигантский замысел евразийского масштаба – подобные по размаху замыслы не раз имели место и прежде – а проект, подкрепленный намерением экономически могущественной державы – Китая внести весомый вклад в его осуществление, прежде всего посредством миллиардных капиталовложений. Разумеется, Китай намерен не просто инвестировать, а вместе с правительствами и корпорациями многих государств выступить в качестве партнера, имея в виду соображения совместного развития и выигрыша для всех.

Эта особенность, придающая реалистичность грандиозному замыслу, делает китайский проект проектом века.

Располагая мощным экономическим потенциалом, Китай призвал страны Азии и Европы приложить усилия, чтобы, исходя из общих интересов, добиться углубления экономической интеграции, либерализации международных экономических связей, более полного использования факторов глобализации и открытости мировой экономики. Все это должно сопровождаться соответствующим политическим и гуманитарным сближением. В КНР считают, что совместная творческая работа создаст условия для формирования качественно новой модели международных экономических отноше-

ний, более эффективной, более справедливой, более цивилизованной. Можно назвать это утопизмом, но доля утопизма всегда присутствует в больших социальных и политических проектах, в том числе и тех, которые затем оказывают влияние на ход истории. Китайский проект, будучи реализованным, способен заметно изменить экономический ландшафт всей Евразии – недаром его называют проектом века.

После провозглашения в 2013 г. концепции «Экономического пояса Шелкового пути» китайские руководители энергично взялись за ее осуществление, получая одобрение множества стран, в том числе и России. При этом план создания Экономического пояса вместе с концепцией «Морского Шелкового пути XXI века» сложился в единую концепцию «Пояс и путь», объявленную основным направлением международной политики КНР.

Строительство Экономического пояса Шелкового пути стало для отечественных ученых предметом внимательного исследования. Ими написан целый ряд аналитических статей¹, разработаны об-

¹ Для тех, кто хочет поближе познакомиться с темой, назовем здесь, помимо настоящего сборника, еще несколько работ: *Воробьев В.* О китайской идее построения «экономического пространства Великого шелкового пути» // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-shelkovyi-kurs-16776>; *Воробьев В.* ШОС и третья фаза Китая // Россия в глобальной политике. 2016. № 1. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/ShOS-i-tretya-faza-Kitaya-17940>; *Габуев А.* Искатели привлечений: как заработать на проекте Шелкового пути. URL: <http://svop.ru/main/14886/>; *Денисов И.* Путешествие на запад. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути // Россия в глобальной политике. № 1. 19. 02. 2015. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315>; *Денисов И.* Шелковая безопасность: новая китайская концепция развития и правила игры в Евразии // Индекс безопасности. № 3 (114), том 21. С. 52. URL: <http://www.pircenter.org/media/content/files/13/14482855550.pdf>; *Лукин А.В.* Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. 2014. № 7. URL: http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html; *Островский А.В.* Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству // Азия и Африка сегодня. 2016. № 2; *Титаренко М.Л., Ларин А.Г., Матвеев В.А.* Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и интересы России // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2015. № 1.

Из работ экспертов стран СНГ назовем: *Сыроежкин К.Л.* Экономический пояс Шелкового пути и его значение для Казахстана // Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы. Сборник статей / Отв. ред. Б.К. Султанов, Р.Н. Мустафин. Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-немецком университете, 2015.

ширные сценарии-рекомендации². Очевидно, что динамика формирования Пояса должна и дальше постоянно отслеживаться и тщательно анализироваться в интересах успешного сопряжения двух интеграционных проектов – самого Пояса и Евразийского экономического союза, в интересах укрепления стратегического партнерства России и Китая.

Предлагаемая книга, подготовленная сотрудниками Института Дальнего Востока РАН, – одна из попыток способствовать выполнению этой задачи. По жанру это именно сборник статей, а не коллективная монография, и потому работы тех или иных авторов здесь могут перекликаться, а взгляды исследователей на один и тот же предмет – не совпадать. В этом есть свои преимущества, поскольку читатель получает возможность увидеть ту или иную проблему в разных ракурсах и, таким образом, составить о ней более объемное представление. Мы уже не говорим о том, что у разных авторов могут быть расхождения в цифрах и фактах: практически неустранимые несовпадения изначально присущи массиву источников, на который мы опираемся. Сборник не претендует на полноту освещения сложной и многогранной темы нового Шелкового пути, содержащей больше вопросов, чем ответов, однако мы постарались максимально использовать имеющиеся возможности, чтобы в итоге данный коллективный труд оказался полезным для читателей, особенно тех, в чью область интересов входит деятельность Китая на международной арене и его отношения с Россией.

Сборник состоит из двух разделов; в первом рассматривается концепция «Экономического пояса» как единое целое, но в разных аспектах. В первой статье раздела (автор С.А. Уянаев) Пояс анализируется в рамках объединенной концепции «Пояс и путь» как ее основная часть, вторая статья (автор А.Г. Ларин) посвящена непосредственно Поясу. Читатель легко обнаружит, что эти две статьи не столько повторяют, сколько дополняют друг друга. В третьей статье (С.Л. Сазонов) с едва ли не уникальной полнотой и детализацией описывается транспортная составляющая Пояса. Четвертая (Е.И. Сафронова) посвящена еще недостаточно изученному аспекту концепции: ее роли и смыслу в контексте «мягкой силы» Китая.

² Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» / Отв. рук. С.А. Караганов. М., 2015 URL: <http://karaganov.ru/content/images/uploaded/7c15ceac311a5c93201dcb2a3c851be4.pdf>

Во втором разделе подвергаются анализу некоторые звенья Шелкового пути, в первую очередь российское, которому отведены две статьи (А.Г. Ларин и А.В. Островский). Далее следуют Центральная Азия, считающаяся «ядром» Экономического пояса (В.А. Матвеев), и Европа – его конечная зона, где, тем не менее, влияние китайской концепции ощущается уже вполне отчетливо (А.О. Виноградов). Отдельная статья отведена Синьцзяну – внутрикитайскому отрезку Шелкового пути, где этому пути предназначается особая роль – служить в определенном смысле двигателем подъема Синьцзяна (Е.С. Баженова). Наконец, последняя статья о только еще намечаемых и обсуждаемых ветвях Шелкового пути – Великом чайном пути и Степном пути (С.В. Уянаев) является, по-видимому, первой публикацией на данную тему. К сожалению, в рамках предлагаемого сборника осветить все сегменты Шелкового пути просто не представляется возможным.

Сам сборник – по-видимому, первое капитальное издание, целенаправленно посвященное названной теме: насколько нам известно, каких-либо другие сборники статей или монографии специально по этой проблематике пока не издавались.

Все статьи сборника написаны и отредактированы сотрудниками Института Дальнего Востока РАН. Подготавливая сборник к печати, мы намеревались после завершения работы над рукописью просить руководившего Институтом в течение тридцати лет академика М.Л. Титаренко написать к нему предисловие. Обладая огромным китаеведческим кругозором, М.Л. Титаренко деятельно участвовал в исследовании проблематики Экономического пояса Шелкового пути и придавал большое значение стыковке этого интеграционного проекта с инициативой Евразийского экономического союза, возможностям их общего продвижения по пути евразийской интеграции.

Мы не успели.

По общему желанию авторов и редакторов мы решили посвятить этот сборник светлой памяти Михаила Леонтьевича Титаренко – Ученого, Гражданина, Человека.

РЕДКОЛЛЕГИЯ

I. КОНЦЕПЦИЯ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ЕЕ ОСНОВНЫЕ ГРАНИ

С.В. УЯНАЕВ

ИНИЦИАТИВА КНР «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»: ЭВОЛЮЦИЯ, ДОКУМЕНТЫ, ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ

Аннотация. В статье рассматриваются географические рамки, основные цели, принципы и методы реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века». Анализируются принятая в марте 2015 г. правительственная концепция и план действий по данному проекту, его вероятная эволюция в последующий период. Автор исследует возможности и вызовы для российско-китайского взаимодействия в свете перспектив осуществления проекта.

Ключевые слова: КНР, инициатива, Шелковый путь, Пояс, концепция, Россия, транспортная инфраструктура, вызовы, перспективы

Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути¹ и Морской Шелковый путь XXI века»² со времени ее оглашения осенью 2013 г. стала предметом повышенного внимания не только в КНР, но и в России.

Причин интереса к данному проекту, как представляется, несколько. Во-первых – уровень, на котором были озвучены данные инициативы: с ними выступил высший государственный руководитель Китая. Во-вторых – их комплексный, географически масштабный, явно выходящий за рамки собственно Китая характер со стра-

¹ Китаю и Казахстану нужно создать экономический коридор Шелкового пути – председатель КНР Си Цзиньпин. URL: http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c_132700808.html

² Комментарий: совместно построить новый Морской Шелковый путь. URL: <http://russian.people.com.cn/31520/8417089.html>

тегическим видением конечных целей. В-третьих – они стали заметной частью и показательным примером общего роста внимания в сегодняшней КНР к вопросам внешней политики, подчеркнутого такими параллельными событиями, как специальное дипломатическое совещание по развитию отношений с соседними странами (октябрь 2013 г.)³, создание Совета государственной безопасности (ноябрь 2013 г.)⁴.

Значение, придаваемое инициативе, в феврале 2014 г. наглядно продемонстрировал комментарий в «Жэньминь Жибао», где подчеркивалось, что «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века – это главные особенности внешней дипломатии Китая в новой эпохе»⁵.

В последующий период новая идея (которая, имея сухопутную и морскую составляющие, к концу 2014 г. чаще стала называться «Один пояс, один путь» или просто «Пояс и путь», «Пояс–путь») продолжала неуклонно перемещаться на одно из центральных мест в международной политике КНР, обретая все более четкие контуры. Это, в частности, нашло отражение в материалах центрального дипломатического совещания по вопросам иностранных дел, которое прошло (28–29 ноября 2014 г.)⁶. А 28 марта 2015 г. параллельно с широко известным ежегодным Форумом в Боао, где вновь активно говорили о «Поясе и пути» с участием практически всех высших руководителей КНР, состоялось оглашение развернутой правительственной программы. Она была представлена на пяти языках, получив в русскоязычном варианте название «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века».

В весьма объемном документе, подготовленном Государственным комитетом по делам развития и реформ, а также двумя Мини-

³ Си Цзиньпин: Китай будет продвигать дружеские отношения с сопредельными странами. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>

⁴ МИД КНР: Совет государственной безопасности будет учрежден с целью улучшения системы и стратегии национальной безопасности. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8455927.html>

⁵ Дух Шелкового пути: новая глава через древность и современность. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8546618.html>

⁶ Си Цзиньпин председательствовал на Центральном рабочем совещании по международным делам и выступил с важной речью]. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_chn/wjdt_611265/gjldrhd_611267/t1215440.shtml; http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/30/c_133822694_2.htm

стерствами – иностранных дел и коммерции, идея была подробно структурирована по базовым характеристикам: географии, целям и задачам, принципам, направлениям и механизмам реализации⁷. По существу, впервые были обнародованы официальное концептуальное видение и общий план действий в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Показательно, что после публикации официальных правительственных документов внимание к проекту «Один пояс, один путь» лишь возрастало. Так, в канун прошедшей через год мартовской (2016 г.) сессии ВСНП та же «Жэньминь жибао» включила тематику ЭПШП в разряд главных для китайского парламента, подчеркнув, что инициатива «Один пояс, один путь», выдвинутая Си Цзиньпином, находится в центре внимания китайских дипломатических кругов. Она получила положительный отклик более чем в 60 странах и регионах, и в этом году также останется горячей темой⁸. Стратегия «Один пояс, один путь» в качестве важнейшего звена включена в рассмотренные на сессии ВСНП планы 13-й китайской пятилетки (2016–2020 гг.). Как отметили на заседаниях китайские руководители, в предстоящем пятилетии реализация этой стратегии, «открывая новые шансы не только для Китая, но и для мировой экономики», станет одним из ключевых факторов развития, которые окажут влияние на весь мир⁹.

«Один пояс, один путь»: базовые цели

Формулируя в сентябре 2013 г. общую цель инициативы, Председатель Си Цзиньпин, указав на «новую жизнеспособность прежнего Великого Шелкового пути», в древности соединившего Восток и Запад, предложил «объединить усилия... способствуя постепенному формированию крупномасштабного регионального сотрудничества...

⁷ 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>; версия на англ. языке: URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml; версия на китайском языке: URL: http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html

⁸ Восемь главных аспектов «Двух сессий». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0225/c95181-9021490.html>

⁹ 6 изменений, которые произойдут после реализации в Китае плана на 13-ю пятилетку и окажут влияние на весь мир. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0312/c31521-9028983.html>

с целью обеспечить между евроазиатскими странами более тесные экономические связи и более обширное взаимодействие»¹⁰. Очевидно, что уже в этом определении отражен крупный геостратегический характер выдвинутого проекта, призванного за счет внешнеполитических механизмов, на путях международного сотрудничества обеспечить интересы страны в ближнем и дальнем зарубежье Евразии.

Такая оценка подкрепляется и тем, что одновременно Председатель КНР сформулировал пять основных аспектов-направлений реализации данной инициативы. При этом на первое место было поставлено согласование между странами-участницами «политических установок для развития», и лишь затем говорилось о «сотрудничестве в транспортной инфраструктуре», привычных для восприятия термина «Шелковый путь». В качестве остальных трех сфер совместного строительства были названы торговые и инвестиционные свободы, финансы, а также гуманитарные контакты. Иными словами, даже в начальных определениях «пункты назначения», к которым в итоге должны привести новые Шелковые пути, выглядели как диверсифицированные, долговременные и системные цели, прямо связанные с развитием страны.

Действительно, обращаясь к общему для нынешнего Китая политическому фону, трудно не заметить, что авторы концепции с первых шагов стремились вписать ее в стратегические задачи выдвинутой годом ранее высшим китайским руководством «мечты о великом возрождении китайской нации»¹¹. Инициатива «Один пояс, один путь» вполне соответствует роли одного из мощных инструментов реализации этого общенационального ныне лозунга – лозунга решающего наращивания комплексной мощи и выхода таким образом на передовые мировые рубежи.

В условиях, когда (на примере снижения прироста ВВП) экономика КНР в последние годы столкнулась с истощением ряда прежних источников роста (потенциал экстенсивного развития, дешевый труд и т.п.), повышенную актуальность приобрели новые – в том числе

¹⁰ URL: http://russian.news.cn/china/2013-09/07/c_132700808.htm

¹¹ Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. 30/11/2012. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8041475.html>; «Chinese dream» resonates online after Xi's speech. 30.11.2012. URL: <http://en.people.cn/90882/8041941.html>; Открытие предстоящих сессий ВСНП и ВК НПКСК станет стимулирующей силой для осуществления «Китайской мечты» – достижения великого возрождения китайской нации. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8135452.html>

внешние – рычаги, предусматривающие дальнейшее продвижение политики открытости и выхода вовне¹². Не случайно, что уже вскоре после первоначального оглашения новой идеи Си Цзиньпин, говоря, о курсе в отношении сопредельных стран, подчеркнул, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения»; при этом «Китай совместно со своими соседями должен работать для ускорения формирования Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века, включая в качестве фундамента создание зон свободной торговли, а также инвестиционное сотрудничество, создание, таким образом нового образца региональной экономической интеграции»¹³.

Важным уточнением, которым китайское руководство сопроводило идею Экономического пояса, стал также тезис о «необходимости развития западных регионов КНР», который, в частности, был подчеркнут высокопоставленными сотрудниками МИД КНР на представительной экспертной конференции в ноябре 2014 г. в Пекине¹⁴. Вместе с тем оглашенный спустя четыре месяца официальный правительственный документ (28 марта 2015 г.) полностью включил в «Один пояс, один путь» уже практически все провинции и регионы страны, хотя в соответствующем разделе действительно вначале говорится о значении Синьцзяна и других западных районов.

Правительственная Концепция: от идеи к рамочной «дорожной карте»

Упомянутый правительственный документ от 28 марта 2015 г. (имея в виду его сущностное концептуальное содержание, для простоты назовем его далее – Концепция) уточнил не только внутренний, но и внешний географический охват, предусмотренный «Поясом–путем», заодно дав авторитетное представление о пространственном масштабе проекта.

¹² О динамике экономических процессов в нынешнем Китае и роли в них «политики открытости». См. напр.: *Портяков В.* Трансформация модели экономического роста в КНР: современные тенденции и перспективы // Проблемы Дальнего Востока. 2014, № 4. С. 55–67.

¹³ URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>

¹⁴ 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

Первоначальные оценки здесь были разные. Так, в комментарии, опубликованном в правительственных СМИ в конце октября 2013 г., указывалось, что сухопутный коридор Экономического пояса Шелкового пути (ЭПП), начинаясь, естественно, в Китае, делится на пять субрегионов: Центральную, Западную и Южную Азию, европейские страны – бывшие республики СССР, а также Россию. Объединенная идея – сухопутный и морской Шелковый путь вместе – называлась проектом, который распространяется на несколько десятков (в пяти субрегионах – не менее 40) стран и может обеспечить взаимовыгодное сотрудничество и общее процветание более чем для 3 млрд человек¹⁵.

В других материалах список расширялся за счет стран Центральной и Западной Европы и Северной Африки, зато порой публиковались карты, где новый путь шел в обход России¹⁶.

В специальном разделе Концепции от 28 марта представлена версия, которую, надо полагать, в КНР считают базовой. Согласно документу сухопутный Пояс, начинаясь в Китае и пролегая по территориям Азии, Европы и Африки, включает три главных линии: через Центральную Азию в Россию и Европу (Балтию); опять-таки, через Центральную Азию, а также Западную Азию в страны Персидского Залива и Средиземноморья; в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану.

Морской путь, стартуя от берегов Китая, включает два главных маршрута: через Южно-Китайское море и Индийский океан в Европу; через Южно-Китайское море в Южную часть Тихого океана¹⁷.

В рамках «Евразийского сухопутного моста» и параллельно названным маршрутам были также выделены несколько транспортно-экономических коридоров, в том числе Китай–Монголия–Россия, Китай–Пакистан и Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма.

При такой постановке вопроса непосредственно «Шелковая зона» существенно расширяется – недаром весной 2015 г. китайские эксперты вели речь уже о 65 странах с населением в 4,4 млрд чело-

¹⁵ Где именно проходит экономический коридор Шелкового пути? URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content_30273750.htm; Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание. URL: http://russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm

¹⁶ URL: <http://www.xinhuanet.com/world/newsilkway/index.htm>

¹⁷ URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml

век¹⁸. Более того, в Концепции подчеркивается, что инициатива Китая не ограничивается районами прохождения древних путей и «носит кооперационный характер, открытый для всех стран и региональных организаций». Теоретически это делает географические границы «Пояса и пути» вообще не лимитированными, хотя понятно, что на деле они существуют.

В целом, Концепция, отразив, похоже, многомесячную экспертную дискуссию и большую работу, проделанную руководством и правительственными органами, в том числе по продвижению идеи за рубежом, явилась по существу рамочной «дорожной картой». В восьми разделах документа сконцентрировано и представлено общее видение целей, направлений, форм и методов строительства «Одного пояса, одного пути».

Очевидно, что основой остались положения, изначально озвученные Председателем КНР в сентябре–октябре 2013 г. Это, прежде всего, касается самого крупного в документе (четвертого) *раздела о пяти приоритетах*. Они предлагаются в виде будущих сфер сотрудничества; «политические контакты и координация политических установок», «транспортные коммуникации», «торговые свободы», «финансы», «общественные и гуманитарные связи».

При этом в прежних приоритетах появились уточнения и показательные акценты.

Во-первых, подчеркнут определяющий статус политической координации, которая названа важной гарантией итоговых перспектив проекта. Это, похоже, обещает высокую степень активности китайского руководства в деле укрепления многоплановых межправительственных контактов с десятками стран, отнесенными к «Одному поясу, одному пути».

Во-вторых, наряду с задачей совместного со странами региона строительства сухопутного Трансъевразийского моста сформулирована приоритетная и жизненно важная цель обеспечить не просто транспортные коммуникации, а системную взаимосвязанность инфраструктур, включая координацию участниками своих планов по строительству инфраструктурных объектов и систем технических стандартов. Кроме того, введено в оборот понятие «сетевые коммуникации», подчеркнут их комплексный характер, объединяющий не

¹⁸ URL: <http://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative/>

только собственно железнодорожные, шоссейные и водные магистрали, включая сопутствующую дорожную (портовую) инфраструктуру, но и трубопроводную сеть транспортировки энергоресурсов, а также и трансграничную сеть линий оптоволоконной связи.

В-третьих – недвусмысленно прописаны цели в области торгово-инвестиционной области, которую, как отмечалось выше, в Пекине видят фундаментом всего проекта. Концепция однозначно декларирует намерение в рамках общей идеи обеспечения «глобальной либерализации торговых режимов... обсуждать со странами «Пояса и пути» создание зон свободной торговли», совместно продвигать такие меры, как устранение/снижение тарифных барьеров, унификация таможенных и других регулирующих торговых процедур. Это же касается сферы инвестиций, которую авторы Концепции предлагают сделать «двигателем торговли», распространить на самый широкий спектр промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых, других видов энергетики, включая ядерную, до марикультуры и лесного хозяйства.

Приглашение в Китай инвестиций из стран «Пояса и пути» соседствует здесь с прямым акцентом на поощрение участия китайских компаний в региональном инфраструктурном строительстве – причем не только инвестициями как таковыми: в контексте тезиса о разделении труда говорится, что китайские компании должны действовать непосредственно на местах, использовать здесь свои практические возможности и менеджмент.

В-четвертых, ожидаемое сотрудничество в сфере финансов и денежно-кредитной политики обрело в Концепции форму призыва к полноформатной финансовой интеграции. Речь идет о создании системы валютной и инвестиционной стабильности, доступе к кредитной информации, расширении валютных свопов. В Концепции говорится о задаче развития азиатского рынка ценных бумаг, о продвижении разнообразных форм сотрудничества, включая выпуск участниками проекта «юаневых» облигаций в Китае, а также эмиссию китайскими учреждениями облигаций в юанях и в иностранных валютах за рубежом. Полученные средства могли бы, согласно документу, использоваться в странах «Пояса и пути».

Важная роль при этом отводится Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) – учрежденной по инициативе Китая кредитной организации, которая будет финансировать регио-

нальные инфраструктурные проекты¹⁹. Были названы и другие важные финансовые структуры: Банк развития БРИКС, предполагаемая аналогичная структура в рамках ШОС, а также Фонд Шелкового пути, на учреждение которого Китай, согласно сделанному еще в начале ноября 2014 г. заявлению Председателя КНР, готов направить 40 млрд долл.²⁰ Правительственные эксперты называют этот шаг своего руководства лишь началом, тем самым подчеркивая инвестиционные возможности Китая на фоне того запроса на инвестиции, который де-факто существует во многих странах предполагаемого «Пояса–пути»²¹.

Наконец, в-пятых, область, которая по-прежнему носит простое название «Обмены между людьми», представлена в документе системой многопланового гуманитарного сотрудничества. По мнению авторов, она должна включать сферы образования (на нее КНР выделяет 10 000 стипендий), культуры и искусства, туризма, здравоохранения, молодежной политики, науки и технологий, а также взаимодействие по линии партийных и парламентских структур и неправительственных организаций.

Принципиально важной частью Концепции видится раздел о механизмах кооперации (Разд. 5). Его актуальность связана с необходимостью понимания того, как реализация проекта, столь масштабного по зоне охвата и числу потенциальных участников, может выглядеть на практике, в том числе с учетом наличия на просторах Евразии уже действующих различных интеграционных объединений со своими целями и регламентами.

Авторы Концепции, похоже, не склонны видеть здесь почву для недоразумений и полагают, что, продвигая свою инициативу, Китай будет использовать возможности и двусторонних, и многосторонних кооперационных механизмов.

Двусторонние отношения КНР предполагает развивать на всех уровнях и по всем каналам, используя как уже существующие, так и новые совместные рабочие группы, комиссии и комитеты, специаль-

¹⁹ URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1251070.htm>

²⁰ China pledges 40 bln USD for Silk Road Fund. URL:

http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/08/c_133774993_2.htm

²¹ Об этом эксперты и официальные лица КНР говорили на упомянутой Конференции в КИМП МИД КНР, накануне которой было объявлено о «40-миллиардном китайском взносе». См.: URL: http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm

но нацеленные на подготовку «дорожных карт», пилотных проектов и других материалов, связанных с инициативой «Один пояс, один путь».

В части международных структур говорится о намерении «поддерживать деятельность и использовать возможности» объединений, существующих в зоне «Пояса–пути». Приводится их большой перечень – от АТЭС и ШОС до субрегиональных механизмов по типу структуры «Большой Меконг». Предполагается задействовать также потенциал международных выставок, конференций, научных симпозиумов.

Тем не менее, следует заметить, что раздел носит весьма лаконичный характер. А потому показательный вынос на первое место потенциала двустороннего сотрудничества видится неслучайным и может свидетельствовать не столько о функциональной форме деятельности китайской дипломатии, сколько о ее возможных подходах к лимитам, с которыми проект может столкнуться в связи с деятельностью тех или иных региональных структур.

Не случайно в другом разделе Концепции, где говорится о практической работе, уже проделанной по проекту за полтора года, упоминаются двусторонние переговоры с лидерами более 20 стран (с рядом из них подписаны профильные меморандумы о взаимопонимании). При этом лишь одна ссылка касается встречи в многостороннем формате (6-й Форум китайско-арабского сотрудничества).

В контексте декларируемой таким образом «готовности действовать в различных сценариях» заслуживает внимания помещенный в отдельном разделе (*Принципы Концепции*) тезис о том, что Китай не только, как и прежде, привержен политике открытости, но и намерен строить ее новый вариант. Речь идет о «модели открытости по всем азимутам» и направлениям (quan fangwei kaifang).

Возможен вывод, что, исходя из такого максимально расширенного понимания открытости, Китай рассчитывает на взаимность со стороны партнеров, а, следовательно, на позитивное восприятие ими нового «Шелкового проекта» и готовность идти навстречу. Не случайно незадолго до принятия Концепции министр иностранных дел Ван И прямо подчеркивал, что в АТР необходимо придерживаться «новых концепций открытости, а не замкнутости»²².

В этой связи уместно отметить, что Концепция выдержана в подчеркнута благожелательном духе, испещрена призывами к миру

²² URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0203/c31521-8844870.html>

и развитию, взаимовыгодному сотрудничеству, учету озабоченностей всех сторон, взаимному выигрышу, уважению и доверию. Более того, имиджу идеи полностью уделен заключительный (восьмой) раздел. В нем подчеркивается, что, будучи инициатором идеи, КНР тем не менее видит «Пояс–путь» площадкой, где действуют равноправные консультации, учитываются чаяния всех стран-участниц, уважается принцип инклюзивности, понимаемый как возможность разнообразия и необязательность во всем добиваться полного единства.

Став первым официальным комплексным документом, суммирующим цели, конкретные задачи, формы и методы реализации инициативы «Один пояс, один путь», Концепция заложила хорошую основу для нового продвижения и дальнейшей эволюции как экспертных разработок, так и практической работы. В частности, к марту 2016 г. в КНР насчитывалось свыше 100 экспертных центров, непосредственно вовлеченных в тему «Одного пояса, одного пути», 80 из которых образовали специальную Ассоциацию²³. Активизировалась работа в рамках различных официальных диалоговых форматов, в частности, по торговым вопросам²⁴, а также на площадках целого ряда научных конференций лета 2015 – весны 2016 г.²⁵

Взгляд из России

Не секрет, что внешняя реакция на китайский проект, в том числе в России, была не только внимательной, но и в ряде случаев достаточно осторожной. В частности, некоторые российские специалисты усмотрели в китайской идее потенциальные элементы конкуренции с российским проектом создания Евразийского союза, который, как известно, официально вступил в силу в январе 2015 г. в форме Евразийского экономического союза²⁶.

²³ China's Belt and Road initiative brings think tank boom. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/02/c_135147967.htm

²⁴ URL: Belt and Road to save Chinese financial institutions 9.6 bln yuan in taxes.- http://news.xinhuanet.com/english/2016-02/11/c_135089972.htm

²⁵ URL: См., напр.: В пров. Цзянси открылся 4-й саммит мэров городов Китая, Монголии и России вдоль Великого чайного пути. Russian.news.cn | 2016-01-16. URL: http://russian.news.cn/2016-01/16/c_135015834.htm; http://polpred.com/?ns=1&ns_id=1614852. Оригинал сообщения – на сайте russian.china.org.cn, 16 января 2016; о предыдущих встречах мэров: URL: <http://russian.people.com.cn/31516/7857795.html>

²⁶ Терентьев С. «Шелковый путь»... мимо России. URL: http://inst.eurasec.com/aktual_tem/4015/; Дергачев В. Будет ли Евразийский Союз частью китайского суперпроекта. URL: http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html#. VFUhYaKGimw;

Для такой реакции имелись внешне понятные причины, связанные, в частности, с публикацией в октябре 2013 г. в китайской правительственной печати ряда материалов, где оценивались преимущества, которыми Китай в сравнении с Россией (и США) обладает в Центральной Азии²⁷. В данном контексте российские эксперты имели в виду и осторожные высказывания самих китайских коллег, озвучивших, в частности, мнение, что самым большим вызовом проекту ЭПШП на пространстве Центральной Азии является налаживание отношений с Россией. При этом, правда, нельзя было не заметить, что китайские эксперты в любом случае подчеркивали необходимость не допустить, чтобы региональные действия Китая оказали негативное влияние на китайско-российское взаимодействие²⁸.

Сложившаяся сентябре-декабре 2013 г. настороженная выжидательность обуславливалась, похоже, и тем, что российская сторона практически не имела внятных и прямых сигналов из Пекина относительно своего участия в данном проекте. Исключением были лишь редкие публикации в китайских СМИ, где говорилось, что некоторые участки Шелкового пути проходят по территории РФ²⁹. В то же время на ряде форумов (в частности, на прошедшей в конце ноября 2013 г. в Урумчи встрече представителей 24 городов из 8 стран, расположенных вдоль нового Шелкового пути) представители России по факту отсутствовали³⁰. И такая ситуация сохранялась практически до встречи в формате Владимир Путин – Си Цзиньпин в феврале 2014 г. в Сочи.

Думается, что именно сочинские переговоры, на которых, согласно сообщению печати КНР, стороны обсуждали совместное строительство экономического коридора Шелкового пути³¹, следует считать некой этапной точкой.

Лузянин С.Г. Китай: «шелковая политика» возвышения. URL: <http://news.rambler.ru/24174931/>; *Сергеев М.* Пекин дипломатично подвинул путинский проект Евразийского союза. URL: http://www.ng.ru/economics/2013-10-14/1_pekin.html

²⁷ Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html>; Экономический пояс Шелкового пути – какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html>

²⁸ С какими вызовами сталкивается Китай в развитии плана создания Экономического пояса Шелкового пути? URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8421456.html>

²⁹ URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/24/content_30273750.htm

³⁰ URL: <http://chinalogist.ru/book/news/za-rubezhom/ekonomicheskij-poyas-vdol-novogo-shelkovogo-puti-sozdayut-24-goroda-iz-8-stran>

³¹ URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8531021.html>

Не случайно практически одновременно в правительственных СМИ Китая появились публикации, где указывалось, что без участия России – этой узловой станции и даже надежды на пути из Европы в Азию – экономической полосе Шелкового пути не бывать³². «Созданию Экономического пояса Шелкового пути, конечно же, не обойтись без поддержки и участия России. КНР и РФ являются традиционными партнерами в деле общего строительства этого пояса», – подчеркивалось на сайте «Жэньминь жибао» 28 марта 2014 г.³³

Внимание в России привлекла и данная авторитетными китайскими экспертами характеристика Экономического пояса как инновационной модели сотрудничества, которая *не содержит в себе интеграционных интенций*, не преследует целей создания формального сообщества и направлена исключительно на улучшение среды многостороннего сотрудничества и налаживание эффективных партнерских отношений³⁴. Китайские коллеги уточнили, что новая инициатива – это не скрытая идея лидерства Китая, а крупный геоэкономический план открытого взаимодействия, основанного на многополярности³⁵.

Такого рода уточнения, а они последовали, повторим, уже ближе к весне 2014 г., были не лишними.

Согласованные совместные формулировки относительно сотрудничества по китайскому проекту были впервые зафиксированы в российско-китайском заявлении, принятом в мае 2014 г. по итогам официального визита в КНР В.В. Путина.

«Россия считает важной инициативу Китая по формированию Экономического пояса Шелкового пути и высоко оценивает готовность Китайской Стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации», – говорится в документе. – «Стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути и создаваемого Евразийского экономического союза. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе»³⁶.

³² URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8501331.html>; URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0829/c95181-8776468.html>

³³ URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8582183.html>

³⁴ URL: <http://russian.people.com.cn/31857/209641/8608834.html>

³⁵ URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8519807.html>

³⁶ URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1642

При этом важными стали слова министра иностранных дел РФ С. Лаврова, который отметил, что сопряжение Экономического пояса Шелкового пути с процессами евразийской интеграции может коснуться модернизации Транссиба и Байкало-Амурской магистралей, причем по темам совместной работы планируется запустить российско-китайский экспертный диалог³⁷.

Такой диалог можно считать начавшимся, по меньшей мере, с лета 2014 г., когда группа экспертов РФ участвовала (27–28 июня) в столице Китая в международном Форуме «мозговых центров» 12 стран на тему «Строительство и перспектива Экономического пояса Шелкового пути»³⁸, в ряде других (в том числе уже упоминавшихся) симпозиумов и конференций³⁹. Совместная экспертная работа (в основном – по инициативе китайской стороны) заметно активизировалась в 2015 г.⁴⁰

Важной точкой отсчета в пока нащупывающем дорогу российско-китайском взаимодействии по вопросам, связанным с проектом «Пояс–путь», могут, похоже, считаться двусторонние договоренности, достигнутые по итогам 19-й межправительственной встречи, состоявшейся в ходе визита в Москву (октябрь 2014 г.) премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна. По итогам переговоров стороны подписали ряд документов, имеющих непосредственное отношение к тематике формирования евроазиатских транспортных и экономических коридоров: Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, Соглашение по организации российско-китайских парков высоких технологий под символическим названием «Шелковый путь»⁴¹.

Наконец, в мае 2015 г. Москва и Пекин представили согласованное видение перспектив сопряжения евразийских проектов двух стран, которое нашло документальное отражение в специальном Совместном заявлении РФ и КНР, подписанном в ходе приуроченного к юбилею Победы визита в Москву Председателя Си Цзиньпина. На высшем официальном уровне стороны декларировали намерение предпринять взаимные усилия по налаживанию соответствующей

³⁷ URL: http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/C0CE36DCDAABF0E444257CBB0020E494

³⁸ URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0628/c31518-8747925.html>

³⁹ URL: http://www.ciis.org.cn/chinese/2014-11/15/content_7372145.htm

⁴⁰ Ученые ИДВ РАН весной 2015 г. получили не менее пяти приглашений на проводимые в КНР представительные конференции по теме «Один пояс, один путь».

⁴¹ URL: <http://government.ru/news/15201/>

совместной работы в различных форматах, определили ее рамочные направления. К ним были отнесены продвижение инвестиций и торговли, включая постепенное упрощение ее режимов, развитие транспортной инфраструктуры, строительство важных для региона малых и средних предприятий, сотрудничество в различных областях кредитно-финансовой деятельности. Была выражена поддержка запуску практических механизмов по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, в том числе – в рамках Рабочей группы с участием представителей внешнеполитических ведомств обеих стран⁴².

Намерение развивать сотрудничество по теме сопряжения стороны неоднократно декларировали и в последующий период. «Китай полностью уверен в перспективах стыковки и сотрудничества по стратегиям формирования экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза», – подчеркнул министр иностранных дел КНР Ван И в ходе своего визита в Москву в марте 2016 г., отметив, что «по мере успешного продвижения стыковки этих инициатив будут постепенно достигаться новые результаты двустороннего сотрудничества»⁴³.

«Состыковка» на рельсах

Приведенные подвижки и поэтапные импульсы к сотрудничеству, проявившиеся (прежде всего на официальном уровне) в 2014–2015 гг., заметно снизили «градус осторожности» российских экспертных подходов к масштабным региональным планам Китая, хотя и не исключили его полностью. Основной причиной скептицизма, как правило, продолжали служить оценки (не только российские) по поводу того, что китайский мега-проект все же чреват нарастанием расхождения интересов двух стран на постсоветском пространстве⁴⁴.

⁴² Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 г. – URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>

⁴³ Китай уверен в перспективах развития отношений с Россией – Ван И. – URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0312/c31519-9028992.html>

⁴⁴ См., напр. – Терехова Алина. Москва дистанцируется от китайского проекта нового Шелкового пути. URL: http://www.ng.ru/economics/2015-01-20/4_china.html; Китай обходит Россию в борьбе за сферы экономического влияния в Центральной Азии. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/biznes/kitay-obhodit-rossiyu-v-borbe-zasfery-ekonomicheskogo-vliyaniya-v-centralnoy-azii>; Рилтон К. Уживутся ли в Цен-

Однако с учетом крупного содержательного элемента китайской инициативы – плана построения Евразийского сухопутного моста из Китая в Европу практически все эксперты сошлись, пожалуй, в одном. От России с ее естественным транзитным потенциалом (в рельсы Транссиба он был заложен еще столетие назад) требуется адекватная реакция, по меньшей мере, на транспортную составляющую идеи «Пояса–пути»⁴⁵.

Не удивительно поэтому, что, как показывает практика начавшегося с обеих сторон поиска путей сопряжения и состыковки евразийских проектов двух стран, первостепенное внимание обращено на транспортное сотрудничество, где в заметной степени просматриваются встречные интересы и России и КНР⁴⁶.

Тема строительства трансасиатских транспортных коридоров существует не один год. Проект «Один пояс, один путь» – знак того, что для КНР она актуализируется. Лежащей на поверхности причиной может считаться неуклонно растущий товарооборот Китай–Европа, который применительно лишь к торговле с ЕС (главный торговый партнер КНР) составил в 2014 г. свыше 615 млрд долл.⁴⁷

С точки зрения перемещения товаров из Китая, в том числе – с его тихоокеанского побережья, в западном направлении вплоть до Атлантики имеются, как известно, несколько основных маршрутов. Прежде всего, это морской маршрут – через Индийский океан, ми-

тральной Азии китайский проект Шелкового пути и Евразийский экономический союз? URL: <http://russian.eurasianet.org/node/61461>; более ранние оценки см.: *Катлер Роберт М.* Российско-китайское соперничество за энергетические ресурсы в Центральной Азии. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=1935#top; China in Central Asia. Rising China, sinking Russia. Sep 14th 2013. URL: <http://www.economist.com/news/asia/21586304-vast-region-chinas-economic-clout-more-match-russias-rising-china-sinking>; *Сыроежкин К.В.* Китай в мире – или мир в Китае? URL: <http://www.notum.info/news/politika/kitaj-v-mire-ili-mir-v-kitae>

⁴⁵ См. *Ларин А.Г., Матвеев В.А.* Китайская стратегия продвижения на Запад и новый Шелковый путь // Проблемы Дальнего Востока. 2014 г., №5. С. 13–14; *Ларин А.Г., Матвеев В.А.* Найдется ли место России на «Шелковом пути»? URL: <http://ati.su/Media/Article.aspx?ID=4300&HeadingID=13>

⁴⁶ ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе. Сотрудничество с Китаем. URL: http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=135

⁴⁷ China's Total Value of Imports and Exports by Major Country (Region), Dec. 2014. URL: <http://english.customs.gov.cn/newsroom/statisticsdetail/8ca69a5d-6f88-4cf2-b0d2-f9e5143d992b>; URL: <http://english.customs.gov.cn/newsroom/statisticsdetail/82839017-47c1-49cb-8da6-ab6653bb4504>

ную южную оконечность Африки (либо через Суэцкий канал) к европейским портам северной Атлантики (Роттердам) или Средиземноморья (Пирей)⁴⁸. Маршрут этот (совпадающий, к слову, с линией Морского Шелкового пути XXI века) долгов – 35–45 дней. Однако в силу целого ряда факторов (грузоподъемность, дешевизна) он является пока основным, и на него приходится абсолютно большая часть всех китайских грузов, перемещаемых в Западную Азию и Европу. В этом находит отражение и мировая тенденция: на морской транспорт приходится около 70% мировых грузопотоков⁴⁹.

Сухопутные маршруты из Китая (пока речь ведется о железных дорогах) потенциально имеют три главные линии. Первая предусматривает основной транзит через Россию, с выходом через Забайкальск/Маньчжоули или Наушки (в этом случае – после монгольского участка) на Транссиб. Вторая идет через Казахстан (погранпереходы Алашанькоу–Достык и Алтынколь–Хоргос) и уже затем выходит на российские железные дороги. Наконец, существует проект третьего маршрута, который, минуя РФ, через Алтынколь следует в Туркменистан, Иран и далее – на Ближний Восток⁵⁰.

На основе доступной информации (она пока носит фрагментарный характер), следует сделать оговорку, что удельный вес транзитных ж/д перевозок из Китая в Европу все еще очень невелик. Формирование контейнерных поездов имеет, судя по всему, пока пробный, экспериментальный характер, хотя несколько конкретных маршрутов уже получили известность. Так, в декабре 2014 г. в Мадрид прибыл состав из 82 контейнеров, сформированный в г. Иу (провинция Чжэцзян) и преодолевший за 21 день 13 тыс. км⁵¹. Еще ранее, летом 2013 г., СМИ сообщили об открытии маршрута Чжэнчжоу–Европа: контейнерный состав, за 15 дней пройдя около 11 тыс. км. из

⁴⁸ Подробнее см., напр. Ли Кэцян: порт Пирей будет превращен в жемчужину сотрудничества Китая с Грецией и ЕС. URL: http://russian.news.cn/china/2014-06/21/c_133424547.htm

⁴⁹ В 2007 г. из Китая в Европу было перевезено 15 млн т. TEU, большая часть морским путем. При этом на транзит через Россию пришлось 100 тыс. т, или менее 1% всех перемещенных грузов. По прогнозам, в 2016 г. китайский грузопоток в Европу составит 35 млн т. URL: <http://urfotrans.ru/articles/article/75s.globaltimes.cn/soccer/index.htm>

⁵⁰ Объем грузоперевозок через погранпереход Алтынколь–Хоргос будет увеличен. URL: <http://chinalogist.ru/book/news/za-rubezhom/obem-gruzoperevozok-cherez-pogranperehod-altynkol-horgos-budet-velichenin>

⁵¹ В Мадрид прибыл первый железнодорожный состав Иу–Синьцзян–Европа. URL: http://russian.news.cn/importnews/2014-12/10/c_133844180.htm

провинции Хэнань в центральном Китае доставил грузы в немецкий Гамбург. Было запланировано, что в 2014 г. по этому маршруту пройдут грузы стоимостью более 1 млрд долл. Аналогичные составы направлялись также по маршруту Чунцин (Западный Китай)–Дуйсбург. Всего за 2011–начало 2015 гг. на данном направлении состоялось 233 рейса, включая 16 в страны Центральной Азии⁵².

Все перечисленные маршруты следуют через территории Казахстана, России, Беларуси и Польши⁵³. В целом, по данным таможенной статистики КНР, через Маньчжоули и Алашанькоу в 2014 г. в Европу было отправлено грузов на сумму примерно 5 млрд долл.⁵⁴ Нетрудно посчитать, что это составляет менее 1% от стоимостного объема торговли КНР–ЕС.

Приведенные примеры показывают, что сухопутные маршруты не столь протяженны, как морские, и требуют существенно меньших сроков доставки (их можно довести до 10–14 дней). Но эти конкурентные плюсы существуют и с очевидными минусами: более высокими тарифами, необходимостью прохождения нескольких погранпереходов, таможенной бюрократией, несовершенством в целом ряде случаев транспортной инфраструктуры. Кроме того, на основе уже имеющегося опыта эксперты говорят о проблеме сохранности грузов на протяженных центрально-азиатских участках. Тем не менее, при условии устранения этих барьеров и оптимизации тарифов сухопутные перевозки, в том числе китайский транзит через территорию РФ, обладают немалыми перспективами.

Как пройдут коридоры?

Сегодня, когда речь идет о транзите с тихоокеанского побережья в Европу через РФ, похоже, уже не следует говорить, что для китайских грузов самым привлекательным сухопутным маршрутом может являться Транссиб, или по крайней мере его восточная часть, включая линию Чита–Новосибирск. В условиях, когда в Китае сооружено 11 тыс. км современных скоростных ж/д магистралей, а еще 12 тыс. км строится, в том числе с востока на запад, Китаю выгоднее проходить значительную часть маршрута в сторону Европы

⁵² URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34914830.htm.

⁵³ URL: http://world.lb.ua/news/2013/08/06/217840_kitay_germaniya_pustili_poezda.html

⁵⁴ China-Europe Trains Transports Some USD5 billion Worth of Goods in 2014. URL: <http://english.customs.gov.cn/Statics/13186f97-af87-45bb-ba58-4b771d049542.html>

(около 4 тыс. км) по собственной территории (до границы с Казахстаном). Причем речь идет не только об отсутствии здесь для КНР транзитного тарифа, но и о скорости: сегодня участок протяженностью свыше 3 тыс. км поезд Пекин–Урумчи проходит за 34 часа, в то время как скорому Пекин–Москва даже на меньший участок по Транссибу (Чита–Новосибирск) требуется на 14 часов больше⁵⁵. Попутно будет уместным оговориться, что в расстоянии преимущество казахского маршрута сравнительно невелико: трасса Пекин–Урумчи–Астана (8200 км) не намного короче линии через Забайкальск по Транссибу (8950 км)⁵⁶. Более того, наиболее коротким (7650 км) является рельсовый путь через Монголию с выходом в Улан-Удэ на Транссиб. А это значит, что при условии модернизации (обеспечения высокой скорости движения) у последнего все-таки могут появиться транзитные шансы⁵⁷.

Тем не менее, ныне транзитный вопрос в рамках транспортного сотрудничества по «шелковому проекту» для России состоит скорее пока в том, *как* обеспечить взаимовыгодный маршрут *после* китайско-казахстанских переходов. Задачей является создание условий, при которых китайские грузы не пойдут затем на центрально-азиатский юг и на Ближний Восток в обход России, а все-таки, принося транзитную прибыль, стабильно будут выходить на российские железные дороги – на западную часть Транссиба (т.е. на участок Барнаул–Новосибирск–Екатеринбург, либо на расположенные западнее линии Челябинск–Уфа–Самара или Оренбург–Казань–Нижний Новгород) и далее – в Восточную и Западную Европу.

А как же восточная часть Транссиба? О ней, видимо, тоже вполне уместно говорить, однако не в плане транзита, а с точки зрения взаимовыгодного китайского инвестиционного участия в программах назревшей модернизации дорожной инфраструктуры региона, включая строительство мостовых переходов Тунцзян–Нижнеленинское и Хэйхэ–Благовещенск. Такая инфраструктура в

⁵⁵ Подсчеты по сайтам chinatour.net и tutu.ru и URL: <http://chinatour.net/train/Checi.php?Checi=Г177>

⁵⁶ См. сайт tutu.ru

⁵⁷ Маршрут поезда 104 Ш. – URL: http://www.tutu.ru/poezda/view_d.php?np=036eab/; О создании транспортного коридора на базе Улан-Баторской железной дороги высшие руководители РФ, КНР и Монголии говорили на полях саммита ШОС в Уфе. URL: <http://sco-russia.ru/transcripts/20150709/1013603180.html>

любом случае сохраняет свое ключевое значение не только для внутренних потребностей РФ, но и для транспортного обеспечения российско-китайской торговли, особенно ее регионального сегмента.

Имея в виду упомянутые вопросы, эксперты двух стран говорят сегодня о целом ряде совместных проектов, которые вписываются в транспортное сотрудничество в рамках «Пояса–пути». Прежде всего, это упомянутое Соглашение в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, по которому стороны будут изучать возможности превращения трассы Москва–Пекин в современную магистраль – звено коридора Европа–Азия, уделив первоочередное внимание строительству высокоскоростной дороги Москва–Казань⁵⁸. По итогам российско-китайских переговоров в Москве в мае 2015 г. китайская сторона согласилась инвестировать в этот проект порядка 300 млрд руб.⁵⁹

Известного внимания заслуживает и описанный недавно на страницах журнала «Проблемы Дальнего Востока» проект строительства ж/д линии Западный Китай–Алтай–Новосибирск, которая прошла бы через западный участок российско-китайской границы⁶⁰. Образую таким образом едва ли не самый короткий маршрут трансасиатского коридора, этот проект предельно упростил бы важный для Китая вопрос пограничных переходов. Есть понимание, что такая ветка прошла бы параллельно линии российско-китайского газопровода Западная Сибирь–Китай, меморандум по которому был подписан 7 ноября 2014 г. в Пекине. Вопрос о газопроводе наталкивается на ряд серьезных технологических и экологических проблем. Тем не менее, потенциально оба проекта выглядят перспективно.

Кроме того, в последнее время все чаще обсуждается тема сотрудничества в освоении Северного Ледовитого океана, что имеет прямое отношение к морской части китайской идеи нового Шелкового пути. Здесь актуален поиск взаимовыгодного варианта привлечения Китая к дальнейшей разработке этого непростого, но перспективного морского маршрута, тем более что уже реализован пилот-

⁵⁸ URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1015/c95181-8795343.html>

⁵⁹ Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/49433>

⁶⁰ Проблемы Дальнего Востока. 2014, №3. С. 89–91.

ный проект, в рамках которого РФ оказала помощь в проведении по этому маршруту каравана китайских судов⁶¹.

Понятно, что, исходя из масштабности и диверсифицированности проекта нового Шелкового пути, сотрудничеством лишь в области железнодорожных и морских перевозок взаимодействие двух стран в идеале могло бы не ограничиваться. Ведь работа, развернувшаяся вокруг строительства российско-китайских газопроводов, – эксплуатация и дальнейшее расширение нефтепровода Сковородино–Мохэ, поставки российской нефти по нефтепроводу Казахстан–Китай – эти примеры могут считаться частью картины сотрудничества в транспортных коридорах. В этом контексте можно говорить о таких направлениях и проектах, как упомянутые выше совместные парки высоких технологий, а также альтернативная энергетика. В последнем случае речь может идти о сооружении солнечной станции в Крыму, который, как известно, также рассматривался в Китае в качестве звена Экономического пояса⁶². Понятно, что в ближайшее время в силу деликатных политических факторов⁶³ совместные проекты в Крыму маловероятны, но ситуация может измениться.

Не трудно заметить, что практически все описанное выше пока обозначается словами «проект» и «перспектива». Потенциальные встречные интересы должны избавиться от нездоровой конъюнктуры, обрести финансовую почву и лишь тогда, похоже, сторонам удастся не только на взаимовыгодной основе свести транспортные коридоры, но и гармонизировать сотрудничество по другим направлениям.

Вызовы и риски, шансы и возможности

Вряд ли приходится рассчитывать здесь на легкий успех. Поиск взаимоприемлемого сопряжения интересов двух стран на евразийском пространстве – составная часть масштабного и многообразного

⁶¹ URL: <http://www.pravda.ru/economics/rules/globalcooperation/02-05-2014/1206269-china-0/>; URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0715/c95181-8755637.html>

⁶² URL: <http://politobzor.net/show-18824-kitay-nameren-masshtabno-investirovat-v-krym.html>

⁶³ В марте 2015 г., выступая перед журналистами после окончания сессии ВШП, Премьер Госсовета КНР Ли Кэцзян заявил, что вопрос Крыма, за которым «стоит комплекс причин», должен решаться путем диалога. URL: <http://ria.ru/world/20150315/1052604152.html>. Тем самым де-факто подтверждена позиция КНР, согласно которой Пекин «уважает территориальную целостность Украины», но одновременно не разделяет тезис о «российской аннексии Крыма», считает украинский кризис «имеющим свои причины» и не участвует в политике антироссийских санкций.

российско-китайского диалога, оценивать который лишь в свете всегда выверенных совместных деклараций, не замечая встречающихся порой расхождений интересов – значит с ущербом для обеих сторон упрощать дело. В этом диалоге случаются и нестыковки, которые зачастую имеют естественный характер. Понимание этого только помогает их преодолению. Напротив, неизменное единство по типу советско-китайского братства 1950-х гг. может таить последующие десятилетия пустоты и потерь.

Определенные вызовы связаны и с конкретными перспективами сопряжения российской концепции Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь». В обеих странах не является секретом, что речь идет, прежде всего, о соотношении центрально-азиатских проектов каждой из них⁶⁴. С одной стороны, это вызвано тем, что оба находятся пока в разной степени становления. С другой – имеют место определенные различия во взглядах, например, на экономическое развитие региона. В позициях присутствуют те или иные акценты, связанные, в частности, с деятельностью ШОС и других региональных структур.

К примеру, в приведенной выше китайской правительственной Концепции «Одного пояса, одного пути» от 28 марта 2015 г. вновь ясно подчеркнуто, что фундаментальным приоритетом проекта является продвижение зон свободной торговли (что, к слову, КНР давно хотела бы видеть и на площадке Шанхайской организации сотрудничества). Как это будет сочетаться с торговыми ограничениями, предусматриваемыми для своего внутреннего рынка уже действующим Евразийским экономическим союзом? Возможны ли здесь некие изъятия из действующих регламентов, или другие компромиссы в духе, скажем, предлагаемого некоторыми китайскими экспертами формата ЕАЭС+1 (ЕАЭС+КНР)? Не случайно в майском (2015 г.) Совместном заявлении о сопряжении евразийских проектов двух стран сюжет о торговых режимах представлен в весьма осторожной формулировке: «продвижение к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем», хоть и поставлен в качестве вопроса для рассмотрения, однако лишь в виде долгосрочной цели⁶⁵.

⁶⁴ См., напр.: *Pan Zhiping* .Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia. URL: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243440.htm; *Лукин. А.В.* Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. URL: http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html

⁶⁵ URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>

Как считают некоторые эксперты, компромисс здесь не так уж нереален⁶⁶. Причем в качестве аргумента приводится уже стартовавшая «переговорная дорожка» в формате ЕАЭС–КНР.

Так, уже в конце мая 2015 г. было принято Решение Высшего Евразийского экономического совета о переговорах ЕАЭС и КНР по заключению Соглашения об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы ЕАЭС и КНР⁶⁷. К весне 2016 г. прошло несколько раундов таких переговоров. Кроме того, между ЕАЭС и китайскими партнерами начата переговорная работа с целью заключения соглашения по торгово-экономическому сотрудничеству. По словам руководства Евразийской экономической Комиссии, планируется обсуждать три блока вопросов, в которых заинтересованы все члены ЕАЭС: содействие торговле и борьбе с «серым» импортом; отраслевое сотрудничество и совместное развитие инфраструктуры; создание институтов постоянного взаимодействия по образцу двусторонних межправительственных комиссий. Участники переговоров напоминают, что в перспективе «Москва и Пекин будут готовы создать зону свободной торговли»⁶⁸.

Но, похоже, начатый диалог с ЕАЭС вовсе не означает, что Китай будет сворачивать усилия по линии, которая (и это, напомним, косвенно отражено в Концепции) стала де-факто превалирующей в практической политике Пекина – по линии двусторонней. Недаром к весне 2016 г. в Китае, как уже упоминалось, говорили о более чем «60 странах и регионах», где планы «Одного пояса, одного пути» встретили положительный отклик.

Приведем в этой связи и мнение известного китайского эксперта Фэн Шаолэя, который считает, что взаимодействие Китая по теме ЭПШП должно идти параллельно и на уровне ЕАЭС, и двусторонних переговоров; но при этом, – подчеркивает специалист, – «может

⁶⁶ URL: <http://lenta.ru/articles/2015/09/30/sopr/>; Переговоры по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем могут стартовать в начале 2016 г. URL: http://www.ictsd.org/bridges-news_13 October 2015

⁶⁷ ЕАЭС и Китай достигли новых договоренностей в сфере информационного обмена между таможенными службами КНР и стран Союза. URL: <http://www.eurasian-commission.org/ru/nae/news/Pages/28-08-2015-1.aspx>

⁶⁸ ЕЭК начала переговоры с Китаем по торгово-экономическим связям. URL: 17.09.2015. – URL: <http://rg.ru/2015/09/17/peregovori-site-anons.html>

быть, легче начинать в двустороннем формате, и лишь в итоге действовать на уровне региональных объединений»⁶⁹.

Здесь потенциально возникает вопрос, не получится ли так, что в итоге, о котором говорят китайские эксперты, результатом двусторонней активности КНР станет снижение привлекательности российского интеграционного проекта в глазах других его участников, прежде всего, центрально-азиатских? Ведь Китаю, не испытывающему проблем с инвестиционным потенциалом, действительно есть *что* предложить им в обмен на благосклонность в отношении продвигаемых Китаем зон свободной торговли⁷⁰.

В качестве фона к сказанному будем иметь в виду не только возможности китайского Фонда Шелкового пути и инициированного КНР Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, но и тот факт, что руководство Банка развития Китая заявило, что до 2020 г. выделит на проекты Шелкового пути до 1 трлн долл.⁷¹ При этом, согласно приведенным в марте 2016 г. данным агентства Синьхуа, в 2015 г. инвестиции китайских предприятий в 49 странах, расположенных вдоль «Пояса и пути», составили без малого 15 млрд долл., что почти на 20% больше, чем годом ранее, причем вторым в списке основных стран-реципиентов следовал Казахстан⁷². А объем, к примеру, китайско-казахстанской торговли уже в 2013 г. заметно опережал соответствующий российско-казахстанский показатель (28,6 против 23,5 млрд долл.)⁷³.

Не забудем также, что Китай имеет двустороннюю программу состыковки ЭПШП с выдвинутой в ноябре 2014 г. казахстанской стратегией «Нурлы жол» («Светлый путь»). Идею совместного построения «Одного пояса, одного пути» Пекин активно продвигает и в отношениях с Бишкеком, с которым также наращивается двустороннее торговое и инвестиционное сотрудничество⁷⁴.

⁶⁹ См.: URL: <http://inozpress.kg/news/view/id/47492>

⁷⁰ Казахстан и Китай укрепляют торгово-экономические отношения. 23 September 2015. URL: <http://www.ictsd.org/bridges-news>

⁷¹ См.: URL: <http://carnegie.ru/2015/11/05/ru-61873/ilbi>

⁷² См.: РК под пристальным вниманием китайских инвесторов. URL: <https://kapital.kz/world/48456/rk-pod-pristalnym-vnimaniem-kitajskih-investorov.html>.07.03.2016

⁷³ URL: <http://www.ictsd.org/bridges-news>. 23 September 2015 г.

⁷⁴ Рука об руку на пути совместного развития. 2016/01/14. URL: <http://kg.china-embassy.org/rus/ggwj/t1331811.htm>; за январь–июль 2015 г. объем товарооборота между КНР и другим членом ЕАЭС – Кыргызской республикой составил 509,7 млн

Будем иметь в виду, что все перечисленное происходит параллельно с еще продолжающимися процессами становления ЕАЭС, где, в частности, согласно итогам заседания Евразийской экономической комиссии, все еще остается 8 неурегулированных вопросов в таможенной сфере⁷⁵. Понятно, что объективно существующий ныне «китайский шелковый вызов» с идеей торговой либерализации – фактор, который вряд ли ускоряет их решение.

Есть и другой непростой (хотя и созвучный) вопрос.

Какой в контексте китайской инициативы будет роль той же ШОС? С учетом «свободы рук», вытекающей из Концепции от 28 марта в виде двусторонних форматов, не ждет ли организацию некое снижение притягательности, в частности, на экономическом треке? Несмотря на то, что роль совместной работы на площадке ШОС подчеркнута в упомянутом Совместном заявлении, подобные вопросы пока ждут ответа.

Вряд ли случайно, что в Уфимской декларации ШОС (10 июля 2015 г.) говорится лишь о поддержке китайской инициативы, дипломатично отмечается важность соответствующих консультаций по ЭПШП между заинтересованными ведомствами государств-членов ШОС. В то же время в документе симптоматично умалчивается естественная, казалось бы, роль ШОС в качестве многосторонней площадки для выработки и принятия решений по китайскому проекту⁷⁶. Естественная хотя бы потому, что, согласно официальной концепции, в охватываемую «Одним поясом, одним путем» зону входят все 18 участников ШОС, включая ее полноформатных членов и наблюдателей, а также партнеров по диалогу, в том числе вновь принятых – Азербайджан, Армению, Непал и Камбоджу.

Еще одна тема из разряда рисков для России – косвенно упоминавшаяся выше «логистическая судьба» развиваемых Китаем транс-

долл., хотя, по мнению ряда экспертов, эта цифра занижена. URL: <http://rg.ru/2015/10/08/proekt.html>; годичный объем между РФ и Кыргызстаном в 2015 г. составил 1370 млн долл. URL: http://www.customs.ru/attachments/article/22580/WEB_UTSA_09.xls

⁷⁵ Подробнее см.: «8 малоизвестных фактов о Евразийском экономическом союзе». URL: <http://inozpress.kg/news/view/id/48643>; См. также Отчет Евразийской экономической комиссии 2012–2015. 24.02.2016. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/EEC_ar2015_preview.pdf

⁷⁶ Уфимская декларация государств-членов Шанхайской организации сотрудничества. 10 июля 2015 г. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/PyhhPKOjP2Lj5IjMfSa5CWlgaHxRxxA6.pdf>

портных (ж/д) маршрутов из Китая через Центральную Азию в Европу. К концу 2015 г. появились не самые оптимистичные для России сообщения СМИ, в которых акцентируется упоминавшаяся состыковка концепции «Экономический пояс Шелкового пути» с казахстанской стратегией «Светлый путь», причем в рамках такой состыковки говорится о сооружении через южный Казахстан (и далее – в обход России через Азербайджан, Грузию, Турцию) транскаспийского международного транспортного маршрута из Китая в Европу (ТМТМ)⁷⁷. В этих целях продвигается совместный для этих стран проект «Шелковый ветер», который уже вступает в начальную реализацию с прохождением первых тестовых поездов (июль и ноябрь 2015 г., пока – до Баку и Тбилиси)⁷⁸. И хотя до полноценного использования этой южной альтернативы российскому маршруту, похоже, еще далеко, ситуация постепенно может меняться.

Но на другой чаше весов подкрепляемые готовностью действовать заверения китайской стороны, что, не являясь формально интеграционным проектом, пояс Шелкового пути не только не дублирует и не соперничает с ЕАЭС и ШОС, но способен дать интеграции в рамках СНГ новые преимущества⁷⁹. Не менее важно также, что, как отмечалось в правительственной «Жэньминь жибао», развитие Дальнего Востока Китай считает составной частью своей трансконтинентальной инициативы. А это означает включение в нее и важных для РФ программ совместного подъема российского Дальнего Востока и Северо-Востока КНР⁸⁰. Такой подход виден и в Концепции от 28 марта, где говорится о задаче усилить сотрудничество трех провинций Дунбэя с дальневосточными регионами РФ, и более того – о других направлениях регионального сотрудничества, включая связи между районами верхнего и среднего течения Янцзы с российским Поволжьем.

⁷⁷ См.: Казахские герои всегда идут в обход. URL: <http://kolokolrussia.ru/evraziya/kazahskie-geroi-vsegda-idut-v-obhod#hcq=fBZMHAp>; URL: <http://www.moscowmongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliju-s-kitaem-i-rossiej.html>

⁷⁸ Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>; URL: <http://news.invest.kz/97054556-turciya-delit-chuzhoj-kaspiy-i-namerena-prodviat-transkaspiyskiy-marshrut>

⁷⁹ URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zewlxdt/t1189263.htm>; <http://www.interfax.ru/400597>

⁸⁰ Ван Ивэй. Три важных аспекта поездки Ли Кэцяна в Россию //Жэньминь жибао, 17.10.2014. URL: <http://inosmi.ru/fareast/20141017/223738019.html>

Все это – хорошая отправная точка для сотрудничества, тем более, что партнерскому подходу, сопровождающему современную историю российско-китайских отношений, вряд ли есть оправданная альтернатива. Очевидно, что это хорошо понимают в руководстве обеих стран, о чем, среди прочего, говорит состоявшееся в середине апреля 2015 г. официальное подключение России к деятельности созданной по инициативе Китая и важной для перспектив «Пояса и пути» структуры – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций⁸¹.

Дело за дальнейшей практической работой, в ходе которой несомненно актуальным для сторон будет внимательный, соответствующий духу и букве двусторонних деклараций учет интересов и возможных озабоченностей друг друга.

⁸¹ Минфин: Россия стала соучредителем АБИИ. URL: <http://www.baltinfo.ru/2015/04/14/Minfin-Rossiya-stala-souchreditelem-ABII-488961>

А.Г. ЛАРИН

«ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ, СТРУКТУРА, ИДЕОЛОГИЯ

Аннотация. Основное экономическое содержание ЭПШП – экспансия китайского капитала, в частности, но далеко не только – в транспортные проекты. Структура Экономического пояса органично включает в себя все существующие в его пределах объединения, не подразумевая какой-либо их трансформации. Главная идеологическая задача концепции ЭПШП – убедить партнеров в приверженности Китая принципу «общего выигрыша» и снять опасения относительно его будущего доминирования в ущерб интересам более слабых государств.

Ключевые слова: экономическое содержание ЭПШП, структура ЭПШП, идеология ЭПШП.

Напомним: 7 сентября 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин, выступая в Назарбаевском университете в г. Астана, выдвинул концепцию построения Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) – огромной зоны экономического сотрудничества, которая, простираясь от Китая до Европы, охватывала бы около трех миллиардов жителей планеты¹. Китайская инициатива вызвала живой отклик международной общественности, в том числе российской.

¹ Несколько ранее (в мае 2013 г.) международной общественности были представлены идеи «экономического коридора КМБИ», призванного соединить Китай с Индией, Бангладеш и Мьянмой, и еще одного коридора – Китай–Пакистан. В настоя-

Вслед за тем в Пекине решительно взялись за реализацию новой концепции. Китай создал Фонд Шелкового пути с уставным капиталом 40 млрд долл. и стал инициатором создания Азиатского банка инфраструктурного развития (100 млрд долл.), внося в его капитал наибольшую долю (26,06%). Возник также неправительственный Инвестиционный фонд Экологического Шелкового пути, рассчитывающий собрать 30 млрд юаней (около 5 млрд долл.)². Руководители КНР подписали с лидерами ряда азиатских и европейских государств, расположенных вдоль Шелкового пути, включая Россию, пакеты инвестиционных сделок на миллиарды и десятки миллиардов долларов каждый.

Еще в 2013 г., спустя месяц после обнародования концепции «Экономического пояса», во время визита в страны Юго-Восточной Азии китайский лидер выступил с идеей «вместе построить Морской Шелковый путь XXI века»³; вскоре обе инициативы слились в единую двухзвенную мегаконцепцию «Пояс и путь» (другой перевод, калька с китайского – «Один пояс, один путь»), объявленную «главной программой политики открытости внешнему миру и экономического сотрудничества Китая с зарубежными странами»⁴. В 2015 г. программа была изложена в обширном документе, составленном под эгидой Госсовета и известном как «дорожная карта Пояса и пути»⁵.

щее время эти коридоры считаются третьей ветвью Экономического пояса Шелкового пути наряду с двумя трассами в Европу – через Россию и через Ближний Восток.

² Ли Цяоу. Большие надежды на инициативу «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути». 12.03.2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0312/c95181-8862288.html>

³ Китай создает Шелковый путь на море и на суше. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/11/content_30263360.htm

⁴ Стратегия «Пояс и путь» отныне является главной программой политики открытости внешнему миру и экономического сотрудничества Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0413/c31521-8877122.html>

⁵ Китайский текст см.: Цзин Гоуюань шоу цюань сань бу вэй лянхэ фабу туйдун гун цзянь «и дай и лу» дэ юаньцзин юй синдун. [По поручению Госсовета три ведомства совместно опубликовали документ: «Продвигать совместное строительство «Пояса и пути». Желаемая перспектива и действия»]. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm

См. в переводе на русский: Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР). Пекин: Издательство литературы на иностранных языках. 2015.

Наконец, в Китае, России и странах Центральной Азии прошло множество международных и внутренних форумов, посвященных китайскому проекту. Термин «Шелковый путь» получил всеобщее признание и прочно вошел в обиход экспертных сообществ и СМИ. «В настоящее время уже более 70 стран и международных организаций выразили готовность сотрудничать в рамках этого проекта, а более 30 государств подписали соглашение о сотрудничестве с Китаем»⁶, – заявил министр иностранных дел Ван И на пресс-конференции в марте 2016 г.

Таким образом, процесс формирования ЭПШП начался и набирает обороты.

С самого начала инициатива лидера КНР обростала многочисленными комментариями политиков и экспертов – разнообразными, а порой и противоположными по смыслу. Иначе и не могло быть, поскольку китайская концепция в тот момент представляла собой не более чем набросок будущих действий.

Прежде всего, расхождения относились к осуществимости проекта. Она не подвергалась сомнению в среде китайских аналитиков, но известный российский востоковед А. Князев утверждал, что «Шелковый путь – романтическая сказка из средневековья». Он считал, далее, что «китайские мифы абсолютно зря поддерживаются некоторыми российскими политиками, это порождает в общественном мнении в странах постсоветской Азии ненужные иллюзии, ориентированные вовсе не на Россию»⁷.

Столь же резко расходились мнения относительно возможности совмещения Экономического пояса Шелкового пути с Евразийским экономическим союзом. Если китайский ученый Чжэнь Юйжун (Китайский институт международных проблем) полагает, что «Экономический пояс нисколько не противоречит Таможенному союзу и его расширению – Евразийскому экономическому союзу»⁸, то, по мнению Тамары Касьяновой (Российский клуб финансовых директоров), «однозначно ответить на вопрос о возможном слиянии Евразийского сою-

⁶ Жэньминь ван. 13.03.2016. «Пояс и путь» – это китайская инициатива с возможностями для всего мира. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0313/c31521-9029478.html>

⁷ ИА NOTUMinfo. По силам ли Китаю переустроить Центральную Азию. URL: <http://www.notum.info/news/politika/po-silam-li-kitayu-pereustroit-czentralnuyu-aziyu>

⁸ ИА NOTUMinfo. Эксперт: «ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга». URL: <http://www.notum.info/news/politika/ekspert-aeas-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga>

за и Шелкового пути не так просто. У России и Китая разная история, разные ценности. И цели, которые преследуют страны-инициаторы, тоже не совпадают, а то и вовсе противоречат друг другу»⁹.

Вызывало сомнения и прокламируемое китайской стороной однозначное соответствие концепции «Шелкового пути» интересам входящих в Экономический пояс государств, в том числе центрально-азиатских и России. Китайская инициатива, как утверждала, например, газета «Жэньминь жибао», «не только придала современный смысл прежнему понятию Шелкового пути, но и предоставила новые исторические шансы для совместного процветания всех стран и регионов на его пространстве»¹⁰. Между тем, отмечал видный казахстанский политолог К. Сыроежкин: «Пока обсуждение всех последних китайских геополитических инициатив выстраивается исключительно вокруг интересов Китая. На закономерный вопрос, в чем же будет состоять выгода и интерес государств региона, китайские эксперты ответа не дают»¹¹.

В ходе реализации китайского проекта первоначальные сомнения экспертов частично были сняты, но к ним добавились новые. Известный политолог, директор Института международных отношений Пекинского университета профессор Цзя Цинго пишет: «В чем состоит подлинное содержание проекта «Пояс и путь»? Многие считают, что он означает – открываться к западу и к югу, но другие полагают – открываться в сторону развития Китая. Некоторые считают главным в строительстве «Пояса и пути» экономическое сотрудничество, тогда как другие видят здесь, наряду с развитием торгово-экономических связей, продвижение гуманитарных обменов с зарубежными странами... Короче говоря, – заключает Цзя Цинго, – не только среди ученых, но и в правительственных кругах в истолковании «Пояса и пути» существует немало расхождений»¹².

⁹ ИА NOTUMinfo. По силам ли Китаю переустроить Центральную Азию. URL: <http://www.notum.info/news/politika/po-silam-li-kitayu-pereustroit-czentralnuy-aziyu>

¹⁰ Китай и Центральная Азия вместе исполняют мечту. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8505971.html>

¹¹ Сыроежкин К.Л. Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы // Institute for Public Policy. 25.12.2013. URL: <http://www.ipp.kg/ru/news/2768/>

¹² Цзя Цинго. «И дай и лу» цзи дай лун цин хэ лунь чжэн дэ цзи да вэньти [Несколько крупных вопросов относительно «Пояса и пути», ждущих прояснения и доказательства]. URL: <http://theory.people.com.cn/n/2015/0330/c112851-26771579.html>

Обилие мнений, прошедших обкатку в многочисленных дискуссиях (в том числе спонсируемых китайской стороной), помогает составить более или менее содержательную картину движущих сил, целей, значения и перспектив китайского проекта.

Экономическое содержание концепции «Экономического пояса»

Накопление экономического могущества позволило нынешнему поколению руководителей КНР перейти к следующему этапу развития страны и выдвинуть стратегическую цель возрождения китайской нации, амбициозные задачи построения к 2021 г. среднезажиточного общества, а к 2049 г. – богатого и сильного модернизированного социалистического государства. Выполнение этих задач невозможно без радикальной активизации внешнеэкономической деятельности (обеспеченной, опять-таки, новыми экономическими возможностями страны). Начавшаяся переориентация на внутренний рынок в связи со сменой модели экономического развития не отменяет потребности в расширении внешнего экономического обмена, а, наоборот, создает для него новые стимулы. Уникальная особенность современного этапа развития Китая состоит в том, что к настоящему времени он стал – и ощутил себя – крупнейшей экономикой мира, чьи потребности и возможности в силу его гигантских масштабов превратились в фактор, оказывающий сильнейшее влияние на всю мировую экономику. Он претендует на значительную долю мировых запасов природных богатств и обширную нишу на мировом рынке промышленной продукции, рассчитывая в перспективе на увеличение того и другого. Как отмечали китайские специалисты еще до появления концепции «Экономического пояса Шелкового пути», в начальный период реформ и открытости стратегическая цель государства состояла в том, чтобы «войти в мировой экономический порядок»; теперь же она заключается в изменении этого порядка с тем, чтобы он в большей мере учитывал «обновленные интересы Китая»¹³. Здесь уместно вслед за известным китаеведом И. Денисовым (МГИМО (У) МИД РФ) вспомнить китайскую стратегию: «из гостя превратиться в хозяина», поскольку «речь здесь идет о постепенном перехвате инициативы, когда сначала скром-

¹³ *Fu Mengzi. Tackling Challenges in the Global Economy and Building a New World Order – China's Influence and US Factors // Contemporary International Relations. 2010. March-April. Vol. 20. № 2. P. 2.*

ный гость со временем превращается в хозяина положения, шаг за шагом переходя от преимущественно пассивной роли к активной»¹⁴.

Потребность в наращивании экономического присутствия на всем евразийском континенте и вызывала к жизни новую концепцию выхода «вовне» – программу «Пояс и путь».

О внешнеэкономическом потенциале КНР и масштабах его планируемого роста свидетельствуют следующие цифры. В 2014 г. внешнеторговый оборот КНР достиг гигантской величины в 4301,5 млрд долл., увеличившись за пять лет (с 2010 г. по 2014 г.) в 1,45 раза при неизменно положительном сальдо (экспорт увеличился в 1,48 раза, импорт – в 1,4 раза, баланс в 2014 г. составил 383,0 млрд долл.). Чистые прямые инвестиции за рубеж возросли за этот период в 1,56 раза: с 68,8 млрд долл. до 123,12 млрд¹⁵. Выступая на Боаоском азиатском форуме 2013 г., Си Цзиньпин привел такие цифры: «В новом веке торговля Китая с соседними странами возросла со ста с лишним млрд долл. до 1,3 трлн. Китай стал крупнейшим партнером всех соседних стран, самым большим рынком их экспорта и важнейшим источником инвестиций. По прогнозам, за предстоящие пять лет Китай импортирует товаров приблизительно на 10 трлн долл., его инвестиции за рубеж достигнут 500 млрд долл., число выезжающих за границу туристов, вероятно, достигнет 400 млн»¹⁶. В ноябре 2015 г. Премьер Госсовета Ли Кэцян увеличил прогноз по зарубежным инвестициям до 1 трлн долл.¹⁷ В настоящее время Китай является владельцем самых крупных международных резервов; по данным Центрального банка РФ, на 01.01.2015 г. они составили

¹⁴ Денисов И. Шелковая безопасность: новая китайская концепция развития и правила игры в Евразии // Индекс безопасности. № 3 (114), том 21. С. 52. URL: <http://www.pircenter.org/media/content/files/13/14482855550.pdf>

¹⁵ Чжун хуа жэньминь гуан хэ го гоцзя тунцзи цзюй [Государственное бюро статистики КНР]. URL: <http://data.stats.gov.cn>

¹⁶ Синьхуа ван. Си Цзиньпин чжуси цзай Боао Ячжоу луньтань 2013 нянь нянь хуэй шан дэ чжучжи яньцзян. Цюань вэнь. Гунтун чуанцзао Ячжоу хэ цюань шицзе дэ мэйхао вэйлай. [Установочное выступление Председателя Си Цзиньпина на ежегодном Боаоском азиатском форуме 2013 г. Полный текст. Вместе построим прекрасное будущее Азии и всего мира]. 17.04.2013. URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2013-04/07/c_115296408.htm

¹⁷ Хэсюнь. 10 вань и хэ 1 вань и! Ли Кэцян ти 2020 няньцзянь Чжунго цзинькоу, тоу цзы мубяо [10 триллинов и один триллион! Ли Кэцян поставил задачу на 2020 г. по импорту и инвестициям]. 25.11.2015. URL: <http://news.hexun.com/2015-11-25/180791247.html>

3 891 млрд. долл.¹⁸ – примерно треть мирового объема международных резервов.

Что же касается Экономического пояса Шелкового пути, то необходимость создания чего-то подобного была обоснована китайскими учеными еще ранее в виде концепции, которая получила название «стратегия продвижения на запад» («си цзинь чжаньлюэ»)¹⁹. В ней были исследованы значение подъема Синьцзяна и других западных районов КНР для ее развития; роль государств, лежащих на запад от Китая, как источников сырья, рынков для китайских товаров и транзитных звеньев для расширения выхода на мировой рынок. Было показано, насколько важен этот регион в плане обеспечения экономической безопасности Китая в условиях нарастающего противостояния с США, когда те укрепляют свои военные союзы и увеличивает военно-морские силы в Восточной Азии, создавая таким образом угрозу жизненно важным морским коммуникациям страны. Продвигаясь на запад, Китай сможет «выйти за цепь опоясывающих его островов, сбросить путы, прорвать организованную Соединенными Штатами блокаду со стороны моря»²⁰. Кроме того, подъем экономики стран ЦА и Синьцзяна должен послужить в определенной мере противовесом в отношении существующих здесь сепаратистских движений, религиозного экстремизма и терроризма.

Едва ли можно сомневаться, что китайская инициатива адресована в первую очередь странам Центральной Азии (где она и была озвучена), хотя ни в коем случае не замыкается на этом регионе. Известный китайский экономист Ху Аньган с коллегами разделили Экономический пояс Шелкового пояса на три части: «ядро» – постсоветские государства Центральной Азии; зона, «примыкающая к «ядру» и названная «важной»; и, наконец, «зона расширения», состоящая из стран Европы и Северной Африки²¹. Любопытно, что Россия оказа-

¹⁸ Банк России. Структура международных резервов отдельных стран. Структура международных резервов отдельных стран по состоянию на 1 января 2015 года. URL: http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/res_str.htm

¹⁹ См. напр. *Ли Ганьюань*. Си цзинь чжаньлюэ [Стратегия продвижения на запад]. Пекин: Жэньминь чубаньшэ. 2010.

²⁰ Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу [Китайское «продвижение на Запад» показывает путь посредством стратегии балансировки]. URL: http://www.qstheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm

²¹ *Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун*. «Сычоу чжи лу цзинци дай»: чжаньлюэ нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин [Экономический пояс Шелкового пути: стратегическое

лась во второй, промежуточной зоне наряду с Турцией, Ираном, Индией, Пакистаном и арабскими государствами Ближнего Востока.

В своей знаменитой речи 7 сентября 2013 г. в Астане Си Цзиньпин, призвав страны Евразии запустить процесс интеграции национальных экономик, перечислил и основные направления предстоящего сотрудничества. Далее они были развернуты в исследованиях китайских экспертов, комментировавших установки вождя, в тексте «дорожной карты Пояса и пути». В сумме они охватили едва не все мыслимые сферы и формы хозяйственного взаимодействия. Можно ли выделить какое-либо направление грядущего экономического штурма как главное?

Существует представление, что ЭПШП – это прежде всего транспортные магистрали из Китая в Европу, по которым Китай собирается экспортировать растущую массу своих товаров. По-видимому, оно возникло под влиянием многочисленных высказываний самих китайских руководителей типа: «Именно развитие транспортной взаимосвязанности лежит в основе концепций «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» (Си Цзиньпин)²², а, может быть, тут сыграл свою роль и образ древнего Шелкового пути.

Нам такое представление кажется, по крайней мере, неполным.

Дело в том, что создавать новую, гораздо более густую транспортную сеть просто ради перевозки товаров имеет смысл лишь в том случае, если товарную массу планируется увеличить в разы. Однако емкость мирового рынка не безгранична. К тому же, начиная с 11-й пятилетки темпы роста китайского экспорта стали снижаться, что связано с трудностями в мировой экономике, а главное – с исчерпанием основного преимущества Китая – низкой стоимости рабочей силы и ресурсов. В 10-й пятилетке среднегодовой показатель роста экспорта достигал 25%, в 11-й – снизился до 15,7%, а в первые четыре года 12-й пятилетки (2011–2014) составил 12%. Это тоже, конечно, не мало. Тем не менее, как отразится на физическом объеме экспорта заложенный в новую экономическую модель упор на увеличение внутреннего потребления и переход от трудоемкого

содержание, место и пути осуществления] // Цюйюй юй чэнши цзинци. 2014. № 5. С. 3–13.

²² В Пекине завершилась 22-я неофициальная встреча лидеров АТЭС. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1112/c31521-8807796.html>

производства к инновационному, сегодня сказать невозможно. Приведенный выше в цитате из речи Си Циньпина прогноз объема импорта (10 трлн долл. за пять лет) фактически не предусматривает увеличения его стоимости и ничего не говорит о его физической массе. Но тогда, может быть, для грядущего товарного обмена между Китаем и Европой (а также промежуточными странами) достаточно увеличить интенсивность движения транспорта по уже имеющимся магистралям, тем более, что наибольшая часть грузов из Китая идет в другие страны Евразии морем? (В 2014 г. двусторонний объем торговли Китая с Евросоюзом, по данным Еврокомиссии, составил 466 млрд евро – приблизительно 619 млрд долл. по среднегодовому курсу. Из них на железнодорожные перевозки по заказу грузовладельцев, по данным китайских таможенных органов, приходилось только 4,9 млрд долл., т.е. 0,79%)²³.

Как нам представляется, транспортно-инфраструктурное строительство интересует Китай не только как средство доставки товаров, но и как объект приложения капитала (в том числе – в виде технологий, оборудования, рабочей силы и т.д.), особенно в развивающихся странах, страдающих от неразвитости путей сообщения. На этом направлении КНР вполне способна обойти США.

При этом в данное время строительство транспортных объектов является далеко не единственной, и даже не главной сферой китайских инвестиций. Достаточно посмотреть на перечень сделок, заключенных Китаем в рамках концепции ЭПШП и за ее пределами, чтобы убедиться в этом. Отраслевая структура китайских зарубежных инвестиций включает в себя сырьевые отрасли, сферу услуг, обрабатывающую промышленность, телекоммуникации, связь, недвижимость. Пальма первенства принадлежит энергетике, транспорт же в сравнении с ней занимает скромное место. По данным Heritage Foundation, на первую половину 2014 г. среди накопленных инвестиций Китая за рубежом вложения в энергетику, занимая первое место, достигли 395,9 млрд долл., тогда как капиталовложения в сферу транспорта составили лишь 134,7 млрд²⁴.

²³ *Summer Zhen*. China's 'One Belt' rail freight strategy off to slow start as return cargo lacking // The South China Morning Post. 15.11.2015. URL: <http://www.scmp.com/business/china-business/article/1878635/chinas-one-belt-rail-freight-strategy-slow-start-return>

²⁴ The Heritage Foundation. China Global Investment Tracker Map. URL: <http://www.heritage.org/research/projects/china-global-investment-tracker-interactive-map/china-global-investment-tracker-interactive-map>

Необходимо отметить ряд факторов, способствующих экспорту китайского капитала: поощрительная политика правительства; рост стоимости рабочей силы и других элементов производства в самом Китае, побуждающий бизнес переносить трудоемкие производства в другие страны; избыток мощностей в базовых отраслях промышленности.

В этих условиях поток капитала инвестиций из Китая непрерывно растет, вопреки стагнации международного рынка прямых инвестиций (и даже благодаря ей, поскольку она используется Китаем для приобретения зарубежных активов). В 2014 г. прямые китайские инвестиции за рубеж, по данным китайской статистики, впервые превысили объем использованных иностранных инвестиций (123,12 млрд. долл. и 119,70 млрд долл. соответственно)²⁵. За 11 месяцев 2015 г. объем прямых иностранных инвестиций вырос на 16% по сравнению с тем же периодом 2014 г.²⁶ Еще ранее, в 2012 г., Китай стал третьим экспортером капитала после США и Японии. Напомним, что в цитированной нами речи на Боаском азиатском форуме 2013 г. Си Цзиньпин ознакомил общественность с прогнозом, согласно которому объем инвестиций Китая за рубеж за предстоящие пять лет может достичь 500 млрд долл., а в ноябре 2015 г. Премьер Госсовета Ли Кэцян увеличил прогноз по зарубежным инвестициям до 1 трлн долл.

Таким образом, есть все основания считать, что именно расширение инвестиционной деятельности (в том числе в виде экспорта технологий, оборудования, рабочей силы и т.д.) и составляет основное содержание концепции Экономического пояса Шелкового пути.

В 2015 г., по данным Министерства коммерции КНР, китайские предприятия вложили прямые инвестиции в 49 стран «Пояса и пути», общий объем инвестиций составил 14,82 млрд долл., показав прирост на 18,2% по сравнению с 2014 г.²⁷

Едва ли нужно доказывать, что вхождение зарубежного капитала в национальную экономику при определенных условиях становится фактором геополитики. Вообще, в китайском проекте экономические расчеты его авторов неизбежно сплетаются с внешнеполитическими, с заявкой на превращение страны во вторую глобальную сверхдер-

²⁵ Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цзюй [Государственное бюро статистики КНР]. URL: <http://data.stats.gov.cn>

²⁶ Euronews. ITAR-TASS. Инвестиции Китая за рубеж выросли за 11 месяцев на 16% до \$ 104,1 млрд. URL: <http://ru.euronews.com/newswires/3112309-newswire/>

²⁷ Жэньминь ван. 16.03.2016. Обзор: Китайская инициатива «Пояс и путь» создает шансы для всего мира URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0316/c31521-9030653.html>

жаву. И. Денисов охарактеризовал Экономический пояс Шелкового пути как «первую настоящую внешнеполитическую концепцию в период перехода Китая «от большого государства к сильному»²⁸.

Структура Экономического пояса

Через всю концепцию «Пути и пояса» красной нитью проходит призыв к экономической интеграции и к либерализации экономических отношений, в том числе посредством создания зон свободной торговли. Что же намереваются построить творцы внешнеэкономической стратегии КНР? Каким должен, по их замыслу, быть Экономический пояс Шелкового пути после того, как он будет сформирован?

Точки над «i» здесь не расставлены, и сами китайские коллеги прямо говорят о слабой разработке столь актуальной темы. Ни в сентябрьской речи Си Цзиньпина в Астане, ни в «дорожной карте» проекта «Пояс и путь» понятие Экономического пояса никак не прописано, критерии его готовности не определены, указаны лишь те направления, по которым следует разворачивать процесс его создания. Китайская концепция задает процесс, а не его конечный результат. Но он и не требуется. Ничто не мешает участникам проекта в какой-то момент в ходе их экономического сближения – например, когда будут введены в строй новые трансконтинентальные коридоры или существенно возрастет количество зон свободной торговли – рассматривать Пояс как уже существующий, а его дальнейшее развитие – как его усовершенствование. Идея такой экономической интеграции не означает создания мегаструктуры с жесткими правилами и обязательствами ее членов (наподобие, скажем, зоны свободной торговли); тем более, она не подразумевает некоей организации, где определенные компетенции передаются от национальных институтов наднациональным органам. В подобном русле «мягкой» интеграции идут некоторые региональные интеграционные процессы, например, в АТР. «Если уж проводить аналогии, то я думаю, что это больше похоже на то, что мы раньше часто называли сотрудничеством типа «Юг–Юг», – отметил посол КНР в РФ Ли Хуэй²⁹.

²⁸ Денисов И. Путешествие на запад. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути // Россия в глобальной политике. 2015. № 1. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315>

²⁹ Доклад Посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения // Новости Посольства КНР РФ. 2015.02.14. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1237889.htm>

Модель такого «несовершенного» Пояса, не являющегося единой межгосударственной интеграционной структурой, имеет то достоинство, что она вполне осуществима. Она естественным образом будет включать в себя любые уже действующие объединения (ШОС, ЕАЭС, наконец, ЕС), не требуя их ликвидации или перестройки, члены этих объединений будут одновременно и участниками Пояса, а деятельность объединений будет зачисляться и на счет Пояса. Китайские политологи считают возможным включить в Пояс и американский проект «Нового Шелкового пути», если он когда-нибудь будет создан. То же касается и других возможных в будущем локальных объединений. Здесь, по-видимому, и можно найти ответ на вопросы известного российского дипломата В.Я. Воробьева: «Как будет происходить и что будет считаться осуществлением идеи Экономического пояса, ибо конкретные программы и проекты экономического и культурно-гуманитарного сотрудничества входят в сферу двусторонних отношений, а многостороннее взаимодействие может происходить в рамках ШОС?»³⁰.

Это – единственно возможная модель Экономического пояса, и никакая другая модель не может быть построена. Учитывая количество государств на территории Пояса, а главное – то обстоятельство, что их интересы нередко противоречат друг другу или вообще никак не соприкасаются, структуру с жесткими правилами и четкой внутренней дисциплиной вполне правомерно считать «романтической сказкой» (такое сравнение, употребленное одним из политологов, мы приводили выше). Но Китай и не пытается строить такую конструкцию.

Вообще говоря, идея интеграции, обеспечения свободной торговли является стержневой для всей внешнеэкономической стратегии Пекина на евроазиатском пространстве. Подоплека здесь очевидна: создать условия, которые позволили бы Китаю проявить свои преимущества «мировой фабрики» и крупнейшего международного инвестора. На XVIII съезде КПК (2012 г.) Генеральный секретарь КПК Ху Цзиньтао подчеркивал: «Принимая активное участие в глобальном экономическом управлении, Китай продвигает либерализацию, а также удобоисполнимость торгово-инвестиционных операций, и возражает против всякого рода протекционизма». Он призвал «ускорить реализацию стратегии создания зон свободной торговли,

³⁰ Воробьев В.Я. О китайской идее построения «экономического пространства Великого шелкового пути» // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-shelkovyi-kurs-16776>

стимулировать соединение и прямое сообщение с сопредельными странами»³¹. Развивая эти установки, руководители КНР неизменно говорят именно о процессе интеграции, не пытаясь определить, в какой мере будут достигнуты конечные идеальные цели. Очевидно, что в нынешнем китайском проекте будущей Экономической зоны рассматривается как продукт именно такой, «мягкой» интеграции при слабо выраженной тенденции к созданию зон свободной торговли.

Собственно, и в таком варианте интеграция в принципе может, по-видимому, продвинуться очень далеко. Авторы известного аналитического доклада «Создание Центральной Евразии»³² в унисон с концепцией ЭПШП выдвигают внушительный комплексный проект «со-развития стран региона», определяя основные направления их сотрудничества и внося целый ряд крупных предложений организационного характера, касающихся создания административных и научно-исследовательских структур и разработки конкретных программ. Руководитель коллектива С.А. Караганов прогнозирует в ближайшие 10 лет создание нового объединения – «Большой Евразии» или некоего «Сообщества большой Евразии» – эта идея, считает он, уже «созрела и востребована»³³.

Китайские эксперты пока не берутся за составление столь конкретизированных планов и прогнозов, однако внимательно исследуют процесс строительства ЭПШП во всех его аспектах. Их занимает, в частности, мысль о том, что Китай не должен ограничиваться ролью рядового участника формирования Экономической зоны. По мнению, например, профессора Ян Лэя (Нанькайский университет), Китаю следует взять на себя функцию координатора, регулирующего и смягчающего противоречия между ЕАЭС, интересами США, планами ЕС и программами международных организаций в Центральной Азии. Только Китай, считает Ян Лэй, способен выполнить эту миссию, по-

³¹ Байду вэньку. Чжун Гун чжунянь цзун шуцзи Ху Цзиньтао Чжунго Гунчяньдан ди шиба цы дайбяо дахуэй баогао цюань вэнь [Доклад Генерального секретаря ЦК КПК Ху Цзиньтао на XVIII съезде КПК. Полный текст]. 12.06.2012. URL: <http://wenku.baidu.com/link?url=uxrfECQRvVTaxSYDpjsYYMTL-8gxVWZi6d0X-KWUc4vq232dCKAizbZIW7WAw0qI0fdmuQ580JMC-so5mLMLEizYvffBZ51XVXGWupdwLwy>

³² К Великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» / Отв. рук. С.А. Караганов. М., 2015 URL: http://iwep.kz/files/attachments/article/2015-04-21/doklad_sozdanie_evrazii_ekonomicheskij_poyas_shelkovogo_puti.pdf

³³ «Большая Евразия» должна быть открыта и для стран Европы. URL: <http://www.eastrussia.ru/material/bolshaya-evraziya-dolzha-byt-otkryta-i-dlya-stran-evropy/>

сколько авторы всех других проектов «ставят своей целью расширение геополитического влияния и защиту собственных долгосрочных интересов на Евразийском континенте»³⁴, тогда как Китай строит свою политику на принципах дружбы, взаимного доверия, общей выгоды.

С нашей точки зрения, претензии на лидерство в таком именно смысле едва ли можно считать обоснованными уже потому, что они никак не отражают противоречий между самим Китаем и его партнерами по Шелковому поясу. Да и способность КНР разрешать противоречия между внерегиональными игроками в ЦА – равно как территориальные и водно-ресурсные конфликты внутри региона – вызывает серьезные сомнения, хотя в отдельных случаях он, возможно, сумеет использовать свое влияние, чтобы побудить спорящие стороны воздержаться от обострения конфликта или даже прийти к компромиссу.

Однако реальная роль Китая гораздо более значительна, нежели исполнение миссии некоего модератора или арбитра: он – главная движущая сила строительства Экономического пояса. Располагая Фондом Шелкового пути, занимая ведущую позицию в АБИИ и будучи держателем ряда менее крупных фондов, наконец, обладая мощной базой для производства многих видов промышленной продукции и огромным внутренним рынком, Китай выполняет основную функцию: он предоставляет средства на создание Пояса. Такие выражения как «подключиться к Шелковому пути», «принять участие в проекте Шелкового пути» являются не чем иным, как новомодным кодом, означающим заключение инвестиционных, кредитных и т.п. сделок с китайской стороной. Собственно говоря, именно Китай скрепляет в единое целое Экономическую полосу Шелкового пути своими сделками, а также спонсированием различных научных форумов и раскручиванием бренда ЭПШП. Его капитал – тот стержень, на который нанизываются партнерские вклады других государств.

Концепция «Экономического пояса» как идеологическая платформа

Руководителям КНР хорошо известно, что растущее могущество Китая в сочетании с его широкомасштабным экономическим наступлением служит источником беспокойности в других странах, поскольку сулит миру обострение конкуренции за ресурсы и рынки.

³⁴ Ян Лэй. Экономический пояс Шелкового пути и евразийское экономическое сотрудничество // Деловой Казахстан. 20.12.2014. URL: <http://dknews.kz/economicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/>

Существует мнение, что известные конфликты в Южно-Китайском море являются предвестниками грядущих столкновений. Часть элит и населения некоторых стран воспринимает действия Китая как разновидность «неоколониализма», «сырьевого грабежа».

Особенно заметны тревожные настроения в окружающих Китай странах. Насколько на самом деле значительны эти настроения, определить трудно, но их присутствие подтверждается многими фактами. Так, согласно социологическим исследованиям известного опросного агентства Pew в сентябре 2015 г., в странах Юго-Восточной и Южной Азии наибольшее число отрицательных отзывов (35%) в группе из четырех стран: Китай, Япония, Индия и Южная Корея – получил Китай, а по соотношению положительных и отрицательных отзывов он оказался на третьем месте (1,72) – после Японии (5,46), давно уже восстановившей свою репутацию после развязанных ею агрессивных войн 1930–40-х гг., и Южной Кореи (2,04)³⁵.

(Впрочем, не стоит преуменьшать популярность Китая в мировом общественном мнении. По данным того же агентства Pew, в 2015 г. доля положительных отзывов о Китае достигла или превысила 50% от общего числа респондентов в 27 странах из 40, охваченных опросами, и не достигла 50% в 8 странах. Для США количество таких стран оказалось 32 и 6 соответственно, т.е., Китай не так уж сильно отстает от США. Для России же эти показатели составляют, соответственно, 4 и 21)³⁶.

Состояние образа Китая за рубежом тщательно анализируется китайскими специалистами, отмечающими: «Среди соседних государств немало таких, кто испытывает скрытое беспокойство, которое не выносится на публику, но играет свою роль. Его суть: как в будущем поведет себя Китай? Не принесет ли он нам неприятные сюрпризы? Из-за существования известных конфликтов в Южно-Китайском море опасения такого рода растут»³⁷ (Жэнь Сяо, руково-

³⁵ Pew Research Center. 02.09.2015. How Asia-Pacific Publics See Each Other and Their National Leaders. URL: <http://www.pewglobal.org/2015/09/02/how-asia-pacific-publics-see-each-other-and-their-national-leaders/>

³⁶ <http://www.pewglobal.org>

³⁷ Жэнь Сяо. Чжуаньцзя: чжунго цянда вэй би нэн цзецзюэ юй чжоубьянь гоцзя ицзе вэньти [Специалист: Могущество Китая не всегда способно разрешить проблемы в отношениях с сопредельными странами] // Вэньхуэй бао. 28.10.2013. См. также Чжунго синьвэнь ван. 28.10.2013. URL: <http://www.chinanews.com/gj/2013/10-28/5431091.shtml>

дитель Центра изучения китайской дипломатии Фуданьского университета). Мы не говорим уже о блогосфере, изобилующей эмоциональными высказываниями на эту волнующую тему: «Почему Китай не обладает притягательной силой для соседних государств?»; «Почему соседние государства враждебны Китаю, который не нападает на них, а, наоборот, помогает?» и т.д. Заметим в скобках, что ответы на эти вопросы могут быть совершенно неожиданными: тут, например, и масштабы социальной несправедливости в Китае, лишаящие привлекательности китайскую модель общественного устройства³⁸; и утрата традиций конфуцианской культуры; и даже нерешительность Китая в вопросах применения силы.

Приведенные выше количественные оценки относятся к Восточной и Южной Азии, однако, хорошо известно, что недоверчивое отношение к Китаю ощущается и в Центральной Азии, где агентство Pew не проводит систематических опросов. Так, о Казахстане сами китайские политологи пишут: «В народе доверие к Китаю невелико. Влияние Китая в Казахстане непрерывно растет, чиновники и население смотрят на это косо, и недоверие непрерывно усиливается. Опасаются «китайской угрозы», чрезмерного экономического внедрения Китая, перспективы превращения Казахстана в китайский сырьевой придаток, нелегального проникновения китайцев через границу и т.д.»³⁹.

Центральная задача концепции «Путь и пояс» как раз в том и состоит, чтобы предотвратить или, по крайней мере, замедлить накопление недовольства и тревоги, убедить другие государства, что, во-первых, Китай, несмотря на его превосходство в национальной мощи, предлагает сотрудничество на основе таких принципов, как «общий выигрыш» («гун ин») для всех его участников, «совместное строительство и использование»; во-вторых, намеревается поставить свой огромный экономический потенциал на службу международному сообществу.

Так, в «дорожной карте Пояса и пути» их строительство оценивается как предприятие, которое «отвечает коренным интересам мирового сообщества», как «великое дело на благо народов всех стран

³⁸ ИА Regnum. *Жулдыз Алматбаева*. Сильный Китай – это вызов, а распадающийся – это угроза. URL: <http://regnum.ru/news/polit/1891305.html>

³⁹ *Го Цзин*. Чжунго сянь си кайфан шицзяо ся дэ Чжун Ха гуаньси [Китайско-казахстанские отношения с точки зрения открывания Китая к западу]. Сяндай гоцзи гуаньси. 2014. № 4. С. 34.

мира»⁴⁰. В документе показано также, какое деятельное участие собирается принимать в этой гигантской работе сам Китай, готовый «по мере своих сил и возможностей взять на себя больше обязательств и внести более весомый вклад в мир и развитие человечества»⁴¹.

По большому счету, оба эти положения вполне адекватны, поскольку интересы Китая и многих других стран на современном этапе развития мировой экономики в значительной мере совпадают. Это убедительно доказывается многочисленными договоренностями о новых крупных инвестиционных и торговых проектах, подписанными в ходе серии зарубежных визитов Си Цзиньпина, Ли Кэцзяна и других лидеров КНР, начавшихся сразу после знаковой речи Председателя КНР и проходивших под лозунгом «Шелкового пути». Не удивительно, что официальные и деловые круги всех стран восприняли китайскую концепцию с одобрением. Наибольший энтузиазм она вызвала в центральноазиатских странах, для которых сотрудничество с КНР означает не только оживление экономики, но и расширение выхода на международные рынки⁴².

В странах ЦА прекрасно отдают себе отчет в том, что сближение с Китаем имеет и обратную сторону – одностороннее развитие сырьевых отраслей, чреватое возникновением экономической зависимости от могущественного партнера – однако, никакого альтернативного варианта развития у них попросту нет. К тому же новая концепция Китая может дать им шансы и на более гармоничный экономический подъем. Так, в ходе визита Н. Назарбаева в Пекин в сентябре 2015 г. стороны подписали соглашения о создании совместных объектов на общую сумму 23 млрд долл., преимущественно в обрабатывающих секторах, включая машиностроение и переработку

⁴⁰ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР). Пекин: Издательство литературы на иностранных языках. 2015. С. 3, 5.

⁴¹ Там же. С. 7.

⁴² «Великий Шелковый путь будет помогать всем нам больше друг друга знать и лучше жить, – заявил, например, президент Казахстана Назарбаев. – Сейчас наша задача – оживить Шелковый путь. Это выгодно всем, кто здесь живет и находится. Очень важна инициатива председателя КНР Си Цзиньпина по созданию экономического сотрудничества на Шелковом пути, и я яростно поддерживаю это». См.: Капитал. Назарбаев рассказал о важном значении Шелкового пути. 21.05.2014. URL: <http://kapital.kz/gosudarstvo/30131/nazarbaev-rasskazal-o-vazhnom-znachenii-shelkovogo-puti.html>

ресурсов. Назарбаев назвал визит «поворотным» в истории отношений двух стран⁴³. (В начале 2016 г. стороны согласовали перечень уже из 52 проектов на общую сумму 24 млрд долл. В перечень вошли проекты в сферах нефтехимии, машиностроения, электроэнергетики, инфраструктуры, обрабатывающей промышленности, горно-металлургического и агропромышленного комплексов и т.д.)⁴⁴.

Однако пока распространение сотрудничества на сырьевые отрасли хотя и смягчает, но не снимает полностью вопрос об экономической зависимости страны от хозяйственных связей с Китаем.

Принцип «общего выигрыша» не отменяет, разумеется, самого жесткого торга сторон при отстаивании ими собственных интересов в процессе экономического сотрудничества в том или ином конкретном случае. Споры могут касаться распределения затрат на совместный проект, дележа будущих доходов, наконец, целесообразности самого экономического проекта. Берутся также в расчет соображения безопасности, риски ущерба национальному суверенитету, общественные настроения, экологические мотивы и т.д. Российско-китайские отношения избилуют примерами такого рода. В Казахстане протесты общественности препятствуют сдаче в аренду Китаю больших площадей пахотной земли. Цзя Цинго отмечает: «Во многих районах на Шелковом пути географические условия плохие, население редкое. Но даже будь оно плотным – у большинства государств уровень развития низок, рынок узок, и по крайней мере в краткосрочной перспективе те экономические выгоды, которые способна принести им Экономическая полоса Шелкового пути, не могут быть значительными»⁴⁵.

В случае расхождения позиций партнеров Цзя Цинго рекомендует «активно привлекать те или иные государства к сотрудничеству таким образом, чтобы они почувствовали свою причастность к достижениям и неудачам, к принятым решениям, а для этого в полной мере уважать их желания, учитывать их интересы... Открываясь на запад, мы должны убеждать их с помощью логики и фактов, что мы действительно стремимся действовать по принципу «общего выигрыша»⁴⁶. Это – принци-

⁴³ Взгляд. 01.09.2015. Казахстан и Китай подписали соглашения на 23 млрд долларов. URL: <http://vz.ru/news/2015/9/1/764466.html>

⁴⁴ Жэньминь ван. 03.03.2016. Развитие нового Шелкового пути – залог экономического роста не только Китая, но и всего региона – посол Казахстана в Китае Ш. Нурышев. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0303/c31521-9024614.html>

⁴⁵ Цзя Цинго. «И дай и лу» цидай лун цин хэ лунь чжэн дэ цзи да вэньти [Несколько крупных вопросов относительно «Пояса и пути», ждущих прояснения и доказательств]. URL: <http://theory.people.com.cn/n/2015/0330/c112851-26771579.html>

⁴⁶ Там же.

пиально важное положение и, судя по всему, Пекин не жалеет сил, чтобы завоевать доверие своих партнеров. Напомним, что на решение этой задачи была направлена и провозглашенная Си Цзиньпином в 2013 г. дипломатия особых отношений с соседними странами (в русском языке за ней закрепился перевод «периферийная дипломатия»), базирующаяся на известных четырех принципах: «близость, искренность, благоприятствование, толерантность» («цинъ, чэн, хуэй, жун»). Интересно, что последний термин, обычно переводимый как «толерантность», имеет несколько иной смысловой оттенок, можно сказать, покровительственный, что-то вроде «принимать к себе». Так, блок КПК и Гоминьдана в 1920-х гг., который коммунисты называли «единым фронтом», в Гоминьдане, допустившим коммунистов в свою структуру, именовали «жун гун», т.е., «приняли их к себе», «вместили в себя»).

Концепция «Пояс и путь» не только демонстрирует позитивную сторону экономического наступления Китая, рисуя строительство обоих «шелковых» проектов как общее дело, приносящее выигрыш всем его участникам. Она работает на Китай в пропагандистском плане еще и благодаря тому, что всякое упоминание Шелкового пути есть неявная отсылка к Китаю, поскольку в сознании жителей и Азии, и Европы понятие «Шелковый путь» исторически неизменно ассоциируется именно с Китаем. Бренд же «Шелкового пути» теперь по желанию китайской стороны и ее партнеров, рассчитывающих на ее спонсорство, легко навешивается на тот или иной проект экономического, научно-технического или культурного взаимодействия между государствами, географически входящими в него⁴⁷. Муссируя идею возрождения Шелкового пути, Китай создает себе образ государства, исторически не пребывавшего «на отшибе», как привыкли считать в Европе, а, напротив, издавна вписанного в жизнь всего евразийского континента и ныне закономерно становящегося одной из ведущих фигур его развития.

В более широком плане концепция «Пояс и путь» представляет собой самую важную, самую реалистичную и наиболее проработанную в ряду новых инициатив, внесенных руководителями КНР за последние несколько лет. В этот ряд входят также идея строительства «сообщества единой судьбы Китай–АСЕАН»⁴⁸ (октябрь 2013 г.).

⁴⁷ Например, проект создания совместных научно-технических центров в Сколково и в Сиани получил название «Китайско-российский инновационный парк Шелкового пути». См.: Китай и Россия совместно построят парк высоких технологий и производства. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0112/c31518-8834867.html>

⁴⁸ Чжунго ван. Китай создает Шелковый путь на море и на суше. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/11/content_30263360.htm

На Боаоском азиатском форуме в апреле 2014 г. Премьер Госсовета Ли Кэцян расширил эту формулу до призыва «строить азиатское общество единых интересов, единой судьбы и единой ответственности»⁴⁹ (заметим: азиатское, а не азиатско-тихоокеанское, которое могло бы включать и США). Китайские эксперты стали говорить о «сообществе единой судьбы», которое объединяло бы Китай с окружающими его государствами. В ходе саммита АТЭС в Пекине в ноябре 2014 г. была принята подготовленная Китаем «дорожная карта», предусматривающая согласованные действия тихоокеанских государств с целью превращения АТР в зону свободной торговли.

Боаоский азиатский форум в марте 2015 г. прошел под знаком китайских инициатив, их разъяснения и обсуждения. Любопытно, что несколько ранее авторитетный китайский ученый, директор Института международных исследований университета Цинхуа Янь Сюэтун дал неожиданный комментарий по поводу «сообщества единой судьбы Китай–АСЕАН», заявив: «Многие, особенно китайские ученые, неохотно говорят на эту тему, потому что они понимают: сердцевиной такого сообщества является военное сотрудничество. Сообщество единой судьбы нежизнеспособно без военного сотрудничества»⁵⁰ (!). В Боао Си Цзиньпин в определенной мере подтвердил мысль Янь Сюэтуна, вернувшись к идее общеазиатского «сообщества единой судьбы» и связав его создание с обеспечением «всеобъемлющей устойчивой безопасности»⁵¹.

В отличие от программы «Пояс и путь», все эти идеи, даже будучи обсуждаемы на авторитетных международных форумах, едва ли имеют шансы быть реализованными. Китай, естественно, и не рассчитывает на их реализацию. Их ценность для него состоит в том, что с их помощью он создает атмосферу, способствующую процессам интеграции в Евразии и позволяющую ему заранее застолбить центральное место в этих процессах.

⁴⁹ Жэньминь ван. Голос Китая: объединенная Азия сама определяет свою судьбу. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8596115.html>

⁵⁰ Yan Xuetong. Silk Road Economic Belt Shows China's New Strategic Direction: Promoting Integration with Its Neighbors. URL: <http://carnegietsinghua.org/2014/02/27/silk-road-economic-belt-shows-china-s-new-strategic-direction-promoting-integration-with-its-neighbors>

⁵¹ Жэньминь ван. Си Цзиньпин призвал к новой концепции безопасности в Азии. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0328/c31521-8870478.html>

С.Л. САЗОНОВ

ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ КНР

Аннотация. В статье освещается целый ряд аспектов нового китайского проекта «Экономический пояс Шелкового Пути», всесторонне анализируется его внутреннее содержание и инфраструктурная составляющая. Автор исследует три маршрута Единой Евразийской Магистрали КНР, ориентированной на китайские проекты. В работе также характеризуются российские подходы к китайским проектам в контексте национальных интересов РФ.

Ключевые слова: Китай, Шелковый путь, Евразия, экономические интересы, Россия, Центральная Азия, транспортные магистрали, интеграция, Южная Азия, Северо-Восточная Азия (СВА), китайская стратегия.

Вследствие неспособности дальневосточных портов РФ обрабатывать сколь-либо значительные объемы транзитных грузов и, соответственно, обеспечить полноценный грузопоток Транссиба, с начала XXI в. Китай превратился в основной «впускной клапан» евразийского континентального транзита из стран АТР, пополняя этот грузопоток за счет значительной доли товаров, произведенных в самой КНР. Китай стал «генеральным диспетчером транзитных потоков», определяя количество и направление маршрутов перевозки грузов. Учитывая свое геополитическое положение в АТР и близость Центральной и Южной Азии, Китай приступил к созданию собственных альтернативных железнодорожных и автомобильных коридоров «Азия–Европа».

Основным *центром-узлом и средоточием* всех евразийских транзитных маршрутов КНР является СУАР. В 2013 г. объем внеш-

ней торговли автономного района составил 27,56 млрд долл. В частности, объем торговли с пятью странами Центральной Азии (ЦА) превысил 19 млрд долл. и достиг 70% общего внешнеторгового оборота СУАР¹. Крупнейшим коммерческим партнером СУАР в 2014 г. стал Казахстан, на долю которого пришлось около 46% внешней торговли автономного района на 10,13 млрд долл. в стоимостном выражении. Совершенно очевидно, что и Казахстан стремится привлечь на себя подавляющую часть континентального грузопотока из Азии в Европу, увеличить объемы транзитных грузов с 117 млн т в 2014 г. до 170 млн т в 2020 г. и, соответственно, – нарастить доходы от евроазиатского транзита с нынешних 800 млн долл. до 2 млрд долл. в 2020 г. и 10 млрд в 2050 г.²

Евразийская трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ЕТМ)

Начало формирования нового континентального железнодорожного маршрута было положено открытием в 1992 г. движения по 10837-километровому маршруту Ляньюньган (Цзянсу)–Роттердам (Нидерланды). Это – главный, самый короткий и наиболее экономичный транспортный коридор между Азией и Европой. Он начинается на тихоокеанском побережье Китая в порту Ляньюньган и пересекает страну в широтном направлении. Магистраль проходит по маршруту Ляньюньган–Сюйчжоу–Чжэнчжоу–Сиань–Ланьчжоу–Урумчи–уездный город Усу и через пограничный переход Алашанькоу–Достык соединяется с железнодорожной сетью Казахстана, России, Белоруссии, Польши, Германии. Китайский участок стал результатом реконструкции Лунхай–Ланьсиньской железнодорожной магистрали (Ляньюньган–Урумчи), которая связывает восток и запад страны.

Передача китайского груза в Казахстане происходит на пограничном КПП Алашанькоу (КНР)–Достык (ранее – Дружба), который начал функционировать в 1991 г. Через этот пограничный переход также осуществляется транзит грузов автомобильным транспортом из Китая в страны ЦА. Количество железнодорожных контейнеров, следующих через КПП Алашанькоу, значительно превысило показа-

¹ Объем торговли с пятью странами ЦА составил 70% общего внешнеторгового оборота Синьцзяна. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-01/25/content_31304664.htm

² Why is the world so interested in Silk Road economic belt? URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8505124.html>

тели перевалки грузов на других китайских железнодорожных трансграничных переходах. Ежегодный объем грузооборота КПП Алашанькоу превзошел половину совокупного объема грузооборота 16-ти КПП СУАР. В 2014 г. на КПП Алашанькоу–Достык ежедневно перегружалось около 500 контейнеров³. Этот КПП превратился в крупнейший в Китае сухопутный континентальный международный порт: за 20 лет после его открытия ежегодный объем обрабатываемых грузов увеличился со 160 тыс. т в 1991 г. до 29,8 млн т в 2013 г. (на общую сумму 17,4 млрд долл.)⁴.

В конце 2014 г. была запущена в эксплуатацию 1776-километровая высокоскоростная железная дорога (ВСЖД) Ланьчжоу (Ганьсу)–Синин (Цинхай)–Цзяугуань (Ганьсу)–Шаньшань (СУАР)–Урумчи (столица СУАР), проложенная параллельно старой Ланьсиньской магистрали⁵. Скоростная магистраль проходит через крайне засушливую территорию пустыни Гоби, где скорость ветра 208 дней в году превышает 20 м/сек, а в остальные дни может достигать до 60 м/сек. Скоростные поезда курсируют со скоростью до 200 км/час, что позволяет сократить время поездки между Ланьчжоу и Урумчи с нынешних 21 до 8 часов⁶. Ввод ВСЖД в эксплуатацию позволил вдвое увеличить грузооборот старой Ланьсиньской железнодорожной магистрали и повысить транзитный потенциал СУАР (в частности, ускорить прохождение транзитного грузового поезда Чунцин–Дуйсбург). В перспективе Китай планирует продлить эту высокоскоростную железную дорогу на запад – через Кыргызстан, Туркменистан, Иран и Турцию прямо до Болгарии.

Северный маршрут ЕТМ

Северный маршрут ЕТМ начинается в Урумчи и через Джунгарские ворота выходит в Казахстан (станция Дружба), пересекает Семиречье и через Алматы доходит до Шымкента (ранее – Чимкент), где разветвляется: одна ветка через Актюбинск и Уральск об-

³ Маршрут Чунцин–Синьцзян–Европа выходит на новый уровень, стимулируя при этом Экономическую зону Шелкового пути. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-04/30/content_32249390.htm

⁴ China's largest inland port foreign trade up. URL: <http://english.people.com.cn/90778/7728814.html>

⁵ High-speed rail brings changes to western China. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/21/content_18952712.htm

⁶ Xinjiang opens first desert expressway. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-12/07/content_30829952.htm

ходит Каспийское море с севера, где соединяется с транспортными коммуникациями России по маршруту Урумчи (КНР)–Алашанькоу–Достык (Казахстан)–Казань–Москва–Брест–страны Европы. Далее через железные дороги РФ она выходит в Европу.

Вторая ветка северного маршрута ЕТМ по новому маршруту через КПП Хоргос, минуя территории РФ и других центрально-азиатских стран, через казахстанскую территорию выходит к Каспийскому морю к порту Актау (Хоргос–Достык–Жезказган–Саксаульская–Бейнеу–Актау). Здесь берет начало паромная переправа на Баку, а в Казахстане этот маршрут (3,5 тыс. км) называют Транскаспийским транспортным коридором. Южно-кавказская железная дорога и параллельная ей автомобильная магистраль соединяют порт Баку с черноморскими портами Потти и Батуми. Сегодня ведутся работы по расширению морского порта Актау – конечного пункта северного казахстанского маршрута ЕТМ в западном направлении, динамично развивается казахстанский торговый флот⁷. По сообщению руководителя казахстанского порта, «сегодня общий объем грузов, перевозимый в Каспийском море в водном сообщении, превышает 30 млн т, а доля порта Актау составляет 29% от общего объема грузопотока»⁸. В ноябре 2015 г. КНР, Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция учредили консорциум по транзитной транспортировке грузов из Китая в Европу. В декабре 2015 г. началось регулярное транзитное железнодорожное движение по Транскаспийскому транспортному коридору: КНР–Казахстан–Азербайджан–Грузия–Турция–Европа. Транзитный поезд, перевозивший 21 контейнер с электроникой, вышел из китайского порта Ляньюньган и через 15 дней прибыл в Стамбул. С начала 2016 г. в рамках этого проекта запланировано перевезти несколько тысяч контейнеров⁹. В январе 2016 г. открылась вторая ветка этого коридора по маршруту Украина–Грузия–Азербайджан–Казахстан–КНР (Достык). Грузовой состав перевез 20 контейнеров из Ильичевска (Украина) в КПП Достык за 12 дней¹⁰. С вводом в действие в 2015 г. новой железнодорожной

⁷ Ионова Е. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. 2014. I (XXII). С. 72.

⁸ Порт Актау – мультимодальный хаб. URL: <http://ogni.kz/rubrika/ekonomika/port-aktau-multi-modalnyy-khab.html>

⁹ Georgia welcomes first Silk Road cargo train from China. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2015-12/14/content_22708191.htm

¹⁰ First container train from Ukraine to China passes through Azerbaijan. URL: http://www.china.org.cn/business/node_7074878.htm

линии Баку–Тбилиси–Карс¹¹ этот коридор (иначе TRACECA) стал рассматриваться как возможный конкурент Транссибирской магистрали.

С 2016 г. между г. Чжэнчжоу (Хэнань) и Люксембургом начнет действовать грузовой железнодорожный маршрут. Поезд будет пересекать границу через КПП Алашанькоу (СУАР), а затем его путь пройдет через территории Казахстана, Азербайджана, Армении, Турции, Болгарии, Сербии, Венгрии, Австрии и Германии. Конечный пункт назначения – Люксембург. Не следует переоценивать оптимальность этих двух новых веток северного маршрута ЕТМ, поскольку они предполагают многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных грузов, что неизбежно приводит к увеличению и сроков доставки, и стоимости транспортировки.

В течение долгого времени КПП Алашанькоу–Достык являлся единственным железнодорожным переходом на китайско-казахстанской границе. В 2013 г. был достроен 293-километровый участок железной дороги из Казахстана Жетыген–Алтынколь–Хоргос, и казахстанская железная дорога соединилась с 286-километровой железнодорожной магистралью Цзинхэ–Инин–Хоргос. С открытием КПП Хоргос автономный район превратился в транспортный узел международного значения, объединяющий железнодорожный, автомобильный и трубопроводный виды транспорта и ориентированный не только на Центральную Азию, но и на Европу. Сегодня Хоргос представляет собой международный центр приграничного сотрудничества. Его общая площадь составляет 5,28 км² (площадь китайской части – 3,43 км², казахстанской – 1,85 км²)¹².

КПП Хоргос расположен в 378 км от Алматы и обладает более явными географическими преимуществами по сравнению с КПП Алашанькоу, поскольку значительно сокращается расстояние транспортировки грузов из провинций Западного Китая до одного из главных городов Центральной Азии. КПП Хоргос, ставший воротами нового дублирующего железнодорожного транзитного маршрута на запад через казахстанскую территорию, уже позволил в 2014 г. произвести обработку около 17 млн т транзитных грузов и, по расчетам, к 2020 г. он обеспечит увеличение объема транзита по казахстанской территории до 50 млн т.

¹¹ Экономическая полоса Шелкового пути. Мнения послов зарубежных стран // Китай. Май 2014, № 5 (103). С. 21.

¹² Wang Yi. China's development makes for a better world. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2014-01/14/content_31183371_2.htm

Открытие второго китайско-казахстанского железнодорожного пограничного перехода дало возможность на 500 км сократить транспортный путь от Китая до южных областей Казахстана и стран Центральной Азии. Дублирующий международный железнодорожный коридор будет способствовать освоению Китаем центральноазиатского хозяйственного пространства с населением 60 млн человек и постепенному закреплению КНР на западно-азиатском и европейском рынках¹³.

Сегодня Китай благодаря двум железнодорожным КПП в СУАР является «генеральным диспетчером транзитных потоков», определяя количество и выбирая маршруты перевозки транзитных грузов.

Первым по величине объемов грузового транзита стал континентальный транзитный поток (11179 км, 16 дней), открытый в 2011 г. Данный маршрут берет начало в городе центрального подчинения Чунцине и заканчивается в Дуйсбурге (Германия). В 2013 г. Чунцин стал третьим по значимости экономическим районом, где производится около 20% ВВП КНР. Сегодня континентальный маршрут Чунцин–Дуйсбург обеспечивает «выход вовне» высокотехнологичной продукции центральных провинций КНР. Чунцин является крупнейшим в КНР производителем компьютеров. В 2014 г. здесь было изготовлено 100 млн компьютеров, из которых 60 млн – компьютерные планшеты¹⁴.

С 2011 по 2015 гг. по этому маршруту прошло 233 рейса (включая 16 рейсов в страны ЦА) и перевезено грузов на сумму 6,8 млрд долл.¹⁵ В течение 2015 г. по маршруту было осуществлено 250 рейсов, а за счет увеличения скорости на маршруте Чунцин–СУАР–Европа поезда преодолевали расстояние на 4 суток быстрее – за 11 дней. По данным китайской таможни, объем перевозки грузов поездами, пересекающими КПП Алашанькоу из Чунцина в сторону стран Европы и ЦА, ныне составляет около 80% железнодорожного грузооборота китайского КПП¹⁶.

¹³ Чжан Чуньсянь: в Синьцзяне началась реализация стратегии «Один пояс, один путь». URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/04/content_34950827.htm

¹⁴ Tan Yingzi, Luo Wangshu. Chongqing key link to connect inner China with world. URL: http://english.liangjiang.gov.cn/2014-03/29/content_17392944.htm

¹⁵ Железная дорога Чунцин–Синьцзян–Европа открыла европейско-азиатское экономическое сообщение. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/28/content_34914830.htm

¹⁶ Там же.

Второй континентальный транзитный грузопоток (10837 км, 20 дней) из стран АТР и Китая формируется в китайском порте Ляньюньган и, пересекая КПП Алашанькоу, оканчивается в Роттердаме (Нидерланды). С февраля 2015 г. из китайско-казахстанского международного логистического терминала порта Ляньюньган поезда через КПП Хоргос стали прибывать в г. Алматы. Ежедневно в оба конца отправляются два состава, груженные 100 контейнерами, а время в пути составляет 12 дней¹⁷.

В 2014 г. было восстановлено регулярное движение по *третьему* континентальному маршруту, который начинается в г. Ухань (Хубэй) и в КПП Алашанькоу стыкуется с казахстанской железнодорожной магистралью. Затем (через территории Казахстана, России, Белоруссии, Польши) смыкается с железнодорожной сетью Чехии. Общая протяженность маршрута составляет 10863 км, а время в пути – 15 дней¹⁸.

В 2013 г. был запущен *четвертый* железнодорожный коридор евразийских перевозок (10214 км, 18 дней) из Чжэнчжоу (Центральный Китай) во второй по величине европейский порт Гамбург (Германия). Грузовой поезд обычно состоит из 50 вагонов, часть груза разгружается в Варшаве, а часть после Гамбурга отправляется в Антверпен (Бельгия), либо Роттердам (Нидерланды). К началу 2016 г. по маршруту прошло 150 составов. До мая 2014 г. отправлялся один состав в неделю, а с июня поезда стали отправляться дважды в неделю. В итоге к началу 2016 г. по маршруту было выполнено 250 грузовых рейсов; общий объем перевозок достиг 106 тыс. т совокупной стоимостью 1,7 млрд долл.¹⁹

В 2013 г. после полутора лет приостановки были возобновлены перевозки грузов по *пятому* транзитному маршруту (9826 км, 12–13 дней) из г. Чэнду (Сычуань) через КПП Алашанькоу в польский г. Лодзь. Этот маршрут позволяет на треть сократить время транспортировки по сравнению с продолжительностью комбинированных перевозок морским и железнодорожным транспортом. За год эксплуатации этого железнодорожного маршрута по нему было перевезено 3704 стандартных контейнеров. Всего с апреля 2013 г. было отправлено тран-

¹⁷ China-Kazakhstan cargo train rolls out of eastern port city. URL: http://www.china-daily.com.cn/world/2015xiattendwwii/2015-02/26/content_19660180.htm

¹⁸ China-Europe railway relaunched. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-04/24/content_32191382.htm

¹⁹ «Один пояс, один путь» – важнейшая часть прагматичного сотрудничества в рамках ШОС. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/16/content_37331252.htm

зитных 20 тыс. т грузов общей стоимостью 600 млн долл.²⁰ Летом 2015 г. география грузополучателей значительно расширилась и сегодня транзитные грузы доставляются в Бельгию, Германию, Францию и Нидерланды²¹.

В 2014 г. новый *шестой* трансграничный железнодорожный коридор грузовых перевозок соединил Сиань (Шэньси) через Баоцзи, Урумчи, Алашанькоу с Алматы (3860 км), а время пути поезда «Чанъань» составило всего 6–8 дней. Сегодня из Сианя отправляются два состава в месяц, а в ближайшем будущем китайская сторона намерена увеличить это количество до четырех²². По сравнению с автоперевозками, время в пути сокращается на 20 дней, а себестоимость перевозок – примерно на 30%. В Алматы коридор разветвляется на два маршрута: Сиань–Москва (7251 км) и Сиань–Роттердам (9850 км)²³.

Седьмой железнодорожный маршрут протяженностью 10 тыс. км (6 дней) в 2014 г. связал через СУАР (Алашанькоу) г. Иу (Чжэцзян) с Алматы, откуда по региональным железнодорожным веткам грузы из Иу поступают в Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан и Таджикистан (Павлодар, Метео, Костанай, Шымкент, Ташкент, Сергели, Аламедин, Чукурсай, Фарап)²⁴. По данным таможи города Иу, в 2013 г. количество контейнеров, перевезенных по железной дороге из Иу в страны ЦА, составило 618, а их стоимость – 6,86 млн долл. Раньше товары из Иу транспортировались на грузовиках до китайского порта Нинбо, откуда поступали в российские порты для перегрузки на железную дорогу в направлении Алматы. Стоимость перевозки 40-футового контейнера по этому маршруту составляла 8 тыс. долл., а время доставки – 45 дней. С открытием прямого железнодо-

²⁰ Year's First Europe-bound Cargo Train Leaves Chengdu. URL: <http://english.cri.cn/12394/2015/01/19/3241s862391.htm>

²¹ Fastest cargo train linking China, Europe to add station. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-05/06/content_35505356.htm

²² *Bai Shi*. The West Awakens. Long overshadowed by the east, west China is set to take center stage as it blazes an economic trail to Central Asia. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2014-06/16/content_624303.htm

²³ Сиань станет международным накопительно-распределительным центром для грузов из Китая в Центральную Азию. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-04/19/content_32145209.htm

²⁴ В Чжэцзянском городе Иу введен в эксплуатацию специальный поезд для доставки международных контейнерных грузов в пять стран Центральной Азии. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-01/21/content_31262100.htm

рожного сообщения грузы приходят на КПП Алашанькоу через 5 дней, а стоимость транспортировки 40-футового контейнера снизилась до 5,5 тыс. долл. В феврале 2015 г. второй грузовой состав с 64 контейнерами отправился из Иу в Мадрид. Этот новый и самый протяженный евроазиатский железнодорожный маршрут (13 тыс. км и 24 дня в пути) проходит через территорию 8 стран (Китай, Испания, Казахстан, РФ, Белоруссия, Польша, Германия и Франция)²⁵.

Восьмой маршрут открылся в 2014 г.; поезда следуют от г. Дунгуань (Гуандун) и через КПП Алашанькоу (СУАР) прибывают в Москву. Открытие движения по данному железнодорожному маршруту, который станет важным каналом доставки грузов из района дельты р. Чжуцзян в Центральную Азию и далее – в Европу, позволяет сократить время транспортировки с 35 до 15 дней²⁶.

30 октября 2014 г. был запущен *девятый* 11808-километровый маршрут Чанша (Хунань)–СУАР (Алашанькоу)–Казахстан–РФ–Белоруссия–Дуйсбург». Время транспортировки – 18 дней. Доставка грузов из Китая и стран АТР в Западную Европу через территорию Казахстана и РФ осуществляется вдвое быстрее по сравнению с морским путем через Индийский океан, а себестоимость железнодорожных перевозок снижается на 25%²⁷. По перечисленным маршрутам и идет транзит подавляющей части российского грузопотока из стран АТР.

13 июня 2015 г. из Харбина в Европу по *десятому*, 9820-километровому маршруту Харбин (Хэйлунцзян)–РФ–Польша–Гамбург отправился первый состав, состоящий из 49 контейнеров. По этому маршруту поезда будут отправляться раз в неделю, а время в пути составит 15 дней. Основными азиатскими грузоотправителями, поставляющими транзитные грузы в Харбин через порт Далянь (Ляонин), станут компании из КНР, РК, Японии, а европейскими – фирмы из Германии, Польши, Франции, Испании и Италии²⁸.

5 августа 2015 г. из порта Инкоу (Ляонин) грузовой поезд с продукцией южнокорейских компаний отправился по *одиннадцатому*

²⁵ China small commodity hub opens cargo train to Spain. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2014-11/19/content_18939730.htm

²⁶ Открылось движение грузовых поездов на линии Гуандун (Китай) – Россия. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-11/25/content_30696920.htm

²⁷ Чжан Ю. Великий международный коридор // Китай. Июль 2014, № 7 (105). С. 43.

²⁸ New cargo train service between China, Europe opens. URL: http://www.china.org.cn/wap/2015-06/14/content_35818074.htm

тому евроазиатскому железнодорожному маршруту протяженностью 11 тыс. км: Инкоу–РФ–Украина–Словакия²⁹.

22 октября 2015 г. состоялось открытие двенадцатого маршрута Линии (Шаньдун)–граница КНР и РФ (Маньчжоули/Забайкальск)–Москва–Гамбург. Поезда будут отправляться раз в два дня и преодолевать расстояние до Европы за 18 дней. Конечные пункты прибытия могут варьироваться в зависимости от пожеланий грузоотправителей. Планируется, что по этому маршруту ежегодно будет перевозиться 400 тыс. т грузов на общую сумму 2 млрд юаней (320 млн долл.). В 2015 г. транзитные железнодорожные маршруты из КНР в Европу были пущены из городов Шэньян, Хэфэй и Сучжоу³⁰.

Это самые непротяженные континентальные железнодорожные транспортные коридоры между Азией и Европой: они на 2,1 тыс. км короче маршрута Транссибирской магистрали, идущей от российских дальневосточных портов.

Центральный маршрут ЕТМ

По замыслам китайского руководства, центральный маршрут ЕТМ составляет второе важнейшее направление континентального коридора Европа–Азия и является неотъемлемой частью ЭПШП. Маршрут позволяет обеспечить транспортировку экспортных грузов из стран АТР и КНР в страны Европы и Персидского залива. Симптоматично, что после официального выдвижения Председателем КНР предложения о создании ЭПШП, в ноябре 2013 г. состоялся официальный визит премьера Госсовета КНР Ли Кэцяна в Румынию. В ходе переговоров глава правительства Китая выразил надежду на укрепление транспортной интеграции между КНР и европейскими странами. В 2013 г. товарооборот КНР со странами Евросоюза превысил 580 млрд долл., а к 2020 г. стороны намереваются довести объем двусторонней торговли до 1 трлн долл.³¹ В конце 2014 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции.

²⁹ Cargo train links NE China port, Slovakia. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-08/06/content_36243834.htm

³⁰ New cargo train service between China, Europe opens. URL: http://www.china.org.cn/wap/2015-06/14/content_35818074.htm

³¹ «New milestone» for China-EU partnership seen. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisiteu/2014-03/31/content_17390846.htm

Центральный маршрут ЕТМ в направлении Китай–Казахстан–Туркменистан–Иран–Турция–европейские страны (Ляньюньган–Алашанькоу–Достык–Актогай–Алматы–Теджен–Мешхед–Серакс–Тегеран–Табриз–Анкара–Стамбул–Париж–Роттердам) обеспечит прямой выход КНР и трем государствам ЦА в Европу, к крупным торговым портам Бендер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, в страны Южной и Юго-Восточной Азии.

3 декабря 2014 г. состоялось официальное открытие среднеазиатского участка центрального маршрута ЕТМ по маршруту Узень–Болошак (Казахстан)–Серхетяка–Кызылкияк–Берекет–Этрек (Туркменистан)–Горган (Иран). Общая протяженность железной дороги из Казахстана через Туркменистан до провинции Гулистан на севере Ирана составляет более 926 км, из которых 146 км проходят по казахстанской территории, свыше 700 км – по туркменской и 80 км – по иранской³². В Казахстане рассчитывают, что азиатский грузопоток, идущий по центральному маршруту, будет генерироваться преимущественно в КНР и Казахстане и направляться в Иран, Турцию и далее – в Европу. По расчетам китайских специалистов, прогнозируемые объемы грузоперевозок по центральному маршруту ЕТМ на пятый год эксплуатации железнодорожной магистрали составят более 10 млн т, а в перспективе могут превысить 20 млн т. За 15 лет будет обеспечена полная окупаемость капиталовложений в строительство. С 2015 г. власти СУАР намерены организовать регулярное железнодорожное сообщение по магистрали протяженностью 7 тыс. км из Урумчи в г. Мерсин на юге Турции³³. 14 февраля 2016 г. первый грузовой состав, преодолев за 14 дней расстояние в 10399 км, прибыл из г. Иу (Чжэцзян) в Тегеран³⁴.

Организация Китаем этих коридоров центрального транспортного маршрута через имеющееся соединение с железнодорожной сетью Казахстана позволяет КНР диверсифицировать континентальные транзитные потоки. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и

³² Открылся железнодорожный коридор Север–Юг, связавший Иран, Туркменистан и Казахстан. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1204/c31519-8818170.htm>

³³ Rail routes to fuel exports growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-05/28/content_32510580.htm

³⁴ 1st train from China to Iran stimulates Silk Road revival. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-02/16/content_37796127.htm

Азией, то сегодня у РФ появились конкурирующие маршруты, которые в перспективе способны отвлечь от нее подавляющую часть евроазиатского транзита.

В ноябре 2015 г. руководство Китайской железнодорожной корпорации (КЖК) выступило с инициативой о строительстве скоростной железной дороги по маршруту СУАР–Восточная Европа. Планируется, что эта дорога протяженностью 6 тыс. км пройдет по маршруту СУАР (Урумчи, Инин)–Казахстан (Алматы)–Кыргызстан (Бишкек)–Узбекистан (Ташкент, Самарканд)–Туркменистан (Ашгабат)–Иран (Тегеран)–Турция–Болгария. Стоимость строительства ВСЖД составит 150 млрд долл., основные работы могут быть закончены в 2020 г., а в 2030 г. магистраль будет пущена в эксплуатацию. Новая дорога позволит грузовым контейнерным поездам развивать скорость в 120 км/час, пассажирским – 250–300 км/час и перевозить около 100 млн т грузов в год³⁵.

Южный маршрут ЕТМ

В 2013 г. правительства КНР и Пакистана достигли соглашения о прокладке железной дороги протяженностью 2 тыс. км, которая через Кашгар соединит СУАР и пакистанский порт Гвадар³⁶. Город Кашгар (Каши) расположен гораздо ближе к странам Центральной и Южной Азии, чем Урумчи. Порт Гвадар, построенный благодаря китайским прямым инвестициям и сданный в эксплуатацию в 2007 г., находится в стратегически важном «горлышке» Персидского залива. Он расположен на расстоянии 72 км от границы с Ираном и 400 км от главного мирового пути перевозки нефти – Ормузского пролива, по которому осуществляется до 80% поставок нефти в КНР. Предусматривается также строительство автомобильной магистрали и нефтепровода Кашгар–Исламабад–Карачи–Гвадар, проходящих параллельно железной дороге. Ежегодно сухопутным транспортом перевозится лишь 100 тыс. т грузов³⁷. Прокладка железной дороги из

³⁵ More talks «needed on high-speed rail link» between Xinjiang, Europe. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-07/05/content_17649707.htm; New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/21/content_37123402.htm

³⁶ Xinjiang to promote Silk Road economic belt. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/16/c_1

³⁷ Объем торговли с пятью странами ЦА составил 70 % общего внешнеторгового оборота Синьцзяна. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-01/25/content_31304664.htm

Кашгара в Гвадар позволит сократить время транспортировки до 10 дней (по сравнению с 30 днями морским путем). В случае успешной реализации проектов глубоководный пакистанский порт Гвадар станет важным узлом транспортировки сырой нефти Ближнего Востока в КНР по суше в обход Малаккского пролива, а у Китая появится возможность экспортировать свои товары в арабские страны.

В начале 2015 г. Китай, Кыргызстан и Узбекистан продолжили разработку совместного транспортного проекта – альтернативного ЕТМ южного коридора по маршруту Кашгар (СУАР)–Торугарт–Арпа–Узген–Ош–Джалал-Абад (Киргизия)–Андижан (Узбекистан). Строительство китайской части дороги полностью завершено, а заинтересованность КНР в этом проекте такова, что руководство КНР согласилось оказать финансовую помощь Кыргызстану и Узбекистану в сооружении их участков железной дороги. Казахстан и Иран выразили желание присоединиться к этому проекту. При прокладке магистрали Китай настаивает на внедрении европейского стандарта железнодорожной колеи (1435 мм)³⁸.

В ноябре 2014 г. в Душанбе представители министерств транспорта пяти стран подписали соглашение о строительстве участков железных дорог для соединения магистралей Китая и Ирана через территорию Таджикистана, Кыргызстана и Афганистана в обход Узбекистана. Объединенная магистраль пройдет по маршруту Кашгар (СУАР)–Иркештам–Сары-Таш–Карамык (Кыргызстан)–Джиргаталь–Гарм–Вахдат–Курган-Тюбе–Колхозабад (Таджикистан)–Нижний-Пяндж–Кундуз–Мазари-Шариф–Герат (Афганистан), после чего соединится с железнодорожной сетью Ирана³⁹.

В ноябре 2015 г. в рамках реализации стратегии ЭПШП Китай выступил с инициативой о строительстве еще одного скоростного железнодорожного коридора из КНР в Иран по маршруту Урумчи, Инин (СУАР, КНР)–Алматы (Казахстан)–Бишкек (Киргизия)–Ташкент, Самарканд (Узбекистан)–Ашгабат (Туркменистан)–Тегеран (Иран). Затем магистраль соединится с железнодорожной сетью стран Западной Азии. Колея ВСЖД КНР–Иран будет прокладываться

³⁸ Cui Jia, Ren Qi (*China Daily*). Uzbekistan backs Silk Road Economic Belt. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/10/content_17574282.htm

³⁹ Ding Ying. Silk Road Revival. China and four Central Asian countries intend to strengthen cooperation to revive the ancient Silk Road. URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2013-09/17/content_568494.htm

ся из расчета ширины 1435 мм, что не потребует замены колесных пар при пересечении границы центральноазиатских стран. Пассажирские составы смогут набирать скорость 250–300 км/час, грузовые – 120 км/час, а ежегодная пропускная способность новой магистрали способна превысить 100 млн т⁴⁰.

Строительство транзитных автомобильных магистралей в Западном Китае

Правительство КНР ведет интенсивное автодорожное строительство в западных районах страны с тем, чтобы к китайской границе подходила мощная и хорошо развитая автодорожная сеть. В 2004 г. была открыта Транскитайская автомобильная магистраль, берущая начало в порту Ляньюньган на побережье Желтого моря и оканчивающаяся на КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 г.; общая стоимость работ составила 131,7 млрд юаней (16,6 млрд долл.). Большая часть этой скоростной магистрали прошла вдоль автомобильной дороги, построенной советскими специалистами в 1939–1940 гг. Сегодня технические характеристики магистрали позволяют автомобилям двигаться со средней скоростью 120 км/час. Дорога сократила время в пути от восточных до западных границ Китая с 15 суток до 50 часов, то есть в 7,5 раз. К СУАР также подходит 4815-километровая транскитайская магистраль Шанхай–Синьнянь–Сиань–Урумчи–Куйтун–Дзинге–Хоргос, которая имеет ответвления: это 390-километровая двухполосная автомобильная дорога Куйтун–Бакету и 94-километровая автодорога Дзинге–Алашанькоу.

В 2010 г. Министерство транспорта КНР приняло постановление «О стратегии масштабного освоения Западного Китая». В 2005 г. в СУАР протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляла 80,9 тыс. км, а согласно новому плану, к 2020 г. протяженность таких дорог должна превысить 150 тыс. км, то есть фактически удвоиться⁴¹. В рамках реализации указанной стратегии предусмотрено приоритетное строительство на западе страны костяка автодорожной сети, представленной 8 магистралями в широтном и

⁴⁰ New rail route proposed from Urumqi to Iran. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/21/content_37123402.htm

⁴¹ Yu Lintao. Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-09/25/content_641859_1.htm

8 дорогами в меридиональном направлении. Запланировано строительство 53 автомобильных дорог в основных экономических зонах и 18 скоростных шоссе для международных автоперевозок, которые свяжут Западный Китай со странами ЦА – Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном.

В 2013 г. в СУАР были введены в эксплуатацию несколько скоростных шоссе. Начали функционировать 80,4-километровая автомобильная дорога Инин–Дуньмачжа и 132,2-километровая магистраль Карамай–Уэрхэ (участок скоростной автострады Куйтунь–Алтай), соединяющая южные районы СУАР с северными. В рамках стратегии развития автодорожной сети в автономном районе решается уникальная задача по строительству скоростных магистралей через пустыни. В 2013 г. в СУАР было построено два таких скоростных шоссе: введена в эксплуатацию первая в автономной районе скоростная 101-километровая автомагистраль Курбан–Тунгут, которая соединилась с действующей скоростной автомобильной дорогой Турфан–Урумчи–Дахуаншань, а также вторая автомобильная магистраль Куча–Аксу, ставшая составной частью скоростной магистрали Ляньюньган–КПП Хоргос. Общая протяженность трассы – 260 км, а разрешенная скорость – 120 км/час.

Кроме этих двух магистралей, в СУАР функционируют две автодороги через пустыню Такла-Макан, которые не относятся к категории скоростных. Это 522-километровая автодорога Бугур–Черчен–Миньфэн и 432,5-километровая автодорога Аксу–Хотан. В 2014 г. была построена 225,13-километровая скоростная автомобильная магистраль Карамай–Тачэн.

В конце 2013 г. в Урумчи на Форуме по сотрудничеству в рамках проекта ЭПШП главы 24 городов из 8 стран подписали соглашение об организации транзитных грузоперевозок из Китая в западном направлении. Протяженность нового автомобильного коридора, который должен вступить в строй в 2017 г., должна составить 8445 км. Из них 2233 км пройдут по территории РФ, 2787 км – по территории Казахстана и 3425 км – КНР⁴². Грузовые перевозки будут осуществляться по маршруту Цзянсу–Хоргос–Алматы–Кордай–Тараз–Шымкент–Кызыл-Орда–Актобе–Оренбург–Казань–Нижний Новгород–

⁴² Shaanxi Automobile steering into Russian and Central Asian markets. URL: <http://www.ecns.cn/business/2014/07-22/125496.shtml>

Москва–Санкт-Петербург. В дальнейшем этот автомобильный коридор продолжится до Белоруссии, Польши, Германии и Франции. Ожидается, что сроки доставки грузов по сравнению с морским маршрутом сократятся в 3 раза и составят 10–14 дней.

На очередном 14-м саммите ШОС (Душанбе, 2014 г.) было подписано Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Запланировано сформировать сеть транзитных автомобильных маршрутов, включая транспортный коридор Западный Китай–Европа, соединяющий порты Желтого моря с портами Ленинградской области⁴³.

По сообщениям китайской прессы, КНР планирует создать дополнительный автомобильный маршрут транзитных перевозок АТР–Европа. Он будет дублировать ЕТМ, а его исходным пунктом станет Кашгар. Новый проект, прозванный по аналогии с ЕТМ Новой Шелковой автодорогой, связан с началом строительства в СУАР участка Кашгар–Иркештам (Кыргызстан) – первой секции автомобильной магистрали между Азией и Европой. Она должна пересечь Памирское плато и обеспечить Китаю автомобильный выход в страны ЦА. Согласно планам, 213-километровая автодорога вступит в эксплуатацию в 2015 г.; проект оценивается в 4,3 млрд юаней (660 млн долл.)⁴⁴.

Таджикистан может стать для КНР новым меридиональным путем. В 2013 г. Китай объявил о начале финансирования строительства автомобильной дороги, которая из Кашгара пройдет в таджикский Бадахшан и через афганский Ваханский коридор и Каракорумское шоссе выйдет на автодорожную сеть Пакистана. По мнению руководства Таджикистана, открытие КПП Кульма–Кашгар и в целом автодороги Душанбе–Куляб–Хорог–Мургаб–Кульма–Кашгар (граница КНР) имеет прорывное значение для развития китайско-таджикских торгово-экономических отношений. Формирование международного транспортного коридора между Душанбе и Кашгаром – явный сигнал о начале строительства интеграционного транспортно-экономического пространства в Припамирье. Тем не менее, специалисты предупреждают, что воспользоваться преимуществами нового торгового пути в полной мере не удастся до тех пор, пока основная транспамирская магистраль Душанбе–Хорог–Мургаб–Кульма нахо-

⁴³ 14th SCO summit held in Dushanbe. URL: http://www.china.org.cn/world/2014-09/12/content_33494649.htm

⁴⁴ *Liao Yuan* (*Chinadaily.com.cn*). Xinjiang road network expands rapidly. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/xinjiang/urumqi_toutunhe/2014-02/18/content_17288494.htm

дится в недостроенном состоянии. Окончание работ по реконструкции автодороги при помощи крупной китайской строительной компании «Цзянчань Бэйсин» со стоимостью работ, превышающей 200 млн долл., запланировано на 2016–2017 гг.⁴⁵

Российско-китайская региональная инфраструктурная интеграция

Очевидно, что благодаря своему географическому положению Дальний Восток РФ более тесно связан с Китаем и СВА, чем с европейской частью России: ДФО РФ и Северо-Восток Китая (СВК) составляют «естественный географический и экономический пояс». Для Дальнего Востока РФ тесные экономические связи в первую очередь с Китаем, а также с Японией, РК и странами ЮВА способны стать столь же полезными, как и с регионами европейской части России. А существующие политические и экономические препятствия, осложняющие взаимовыгодное сотрудничество, могут быть преодолены за счет эффективной *региональной интеграции российско-китайских транспортных систем*.

Руководство Китая неоднократно подчеркивало, что заинтересовано в использовании российской территории в качестве Северного маршрута Евроазиатской транспортной магистрали – Транссиба, являющейся кратчайшим путем доставки грузов из Азии в Европу. Китайская сторона выступала с предложением об увеличении транзита грузов через территорию России в 10–15 раз. Высокий интерес к Северному железнодорожному континентальному маршруту подтверждается китайской прессой, которая в начале 2015 г. информировала о рассмотрении проекта строительства скоростной железной дороги Пекин–Москва. Эта магистраль могла бы способствовать удвоению транзитного потенциала западного участка Транссиба. В связи с этим российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические географические, транспортные и иные преимущества, которые способны де-факто автоматически гарантировать РФ место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евроазиатским транзитом. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия растеряла большинство этих преимуществ, либо они утратили свое определяющее значение. Полноценное функционирование Северного железнодорожного

⁴⁵ Китайская компания начала реконструкцию автодороги в Таджикистане. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8129040.html>

маршрута евроазиатского транзита целиком зависит от готовности и стремления российской стороны предпринять меры по значительному повышению пропускной способности западного участка Транссибирской магистрали.

В январе 2015 г. китайская пресса сообщила, что руководство КНР рассматривает возможность строительства высокоскоростной железной дороги Пекин–Москва в качестве «ключевого проекта ЭПШП», а в июне 2015 г. созданный российско-китайский консорциум заключил соглашение с ОАО РЖД о выделении 20,8 млрд руб. (380 млн долл.) на проведение предварительной технической экспертизы проекта. 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 опытом применения китайских технологий в области строительства и эксплуатации ВСЖД за рубежом⁴⁶.

Следует активизировать работы по реализации проекта транспортного коридора Пекин–Москва, а также завершить к 2018 г. строительство его первого участка – 770-километровой ВСЖД Москва–Казань. Это позволит вдвое увеличить пропускную способность западного участка 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 Китая. Поскольку сегодня пропускные возможности Транссибирской магистрали ограничены, то часть транзитного грузопотока может быть переключена на китайские железнодорожные магистрали, идущие в западном направлении. Резкое повышение транзитного потенциала ДФО станет мощным импульсом для

⁴⁶ Backgrounder: China high-speed train's overseas expansion. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-11/26/content_37172221.htm

региональной инфраструктурной интеграции, сопряженной с договором о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и планом Экономического пояса Шелкового пути.

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанного в 1990-е гг. дальневосточными учеными проекта международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2», который предусматривает транзит товаров, производимых в северо-восточных провинциях Китая, через порты Хасанского района Приморского края. Сегодня товары, выпущенные в северо-восточных провинциях КНР (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 КНР. Из г. Хуньчунь, например, до ближайшего порта Далянь груз следует почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуна до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (а время транспортировки – на 5 дней), до порта Посъета – 42 км, до порта Славянки – 200 км. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена внутрирегиональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками. В 2013 г., вследствие ограниченности инфраструктурной сети из СВК не было вывезено 86 млн т различных грузов. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развяздов 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 может составить 2 млн т грузов и 3 тыс. контейнеров, а к 2017 г. – до 8 млн т грузов и более 23 тыс. контейнеров⁴⁷.

В качестве главного звена проекта МТК «Приморье-2» намечен порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы. Он должен стать альтернативой транспортировке китайских грузов по железной дороге до порта Далянь (КНР). По мнению директора инсти-

⁴⁷ Артем разведет контейнеры по сухому. Заработала железнодорожная составляющая логистического центра в Приморье. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2494425>

туда СВА Цзилиньского университета Юй Сяо, реконструкция российского порта Зарубино придаст импульс развитию бассейна реки Тумэньцзян, СВК и стран СВА. Власти провинции Цзилинь намерены инвестировать 3 млрд долл. в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т⁴⁸, а в перспективе – до 100 млн т. Порт объединит зерновой терминал на 40 млн т, контейнерный терминал на 2 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент – англ. TEU), 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 в перспективе. 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 Америку⁴⁹.

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 будут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, а также производиться их сортировка и формирование судовых партий. Группа «Сумма» нашла китайского соинвестора – China Merchants Holding International (Сянган), который обеспечит порт грузовой базой (на первом этапе – до 4 млн т зерна и 500 тыс. ДФЭ)⁵⁰. 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 рассматриваются и банки из КНР и РФ⁵¹. Цзилиньское подразделение КЖК Northeast

⁴⁸ Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии – эксперт. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/porty-rossii/rekonstruktsiia-rossiiskogo-porta-zarubino-prineset-novye-vozmozhnosti-stranam-severo-vostochnoi-azi/>

⁴⁹ *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>

⁵⁰ «Сумма» нашла партнера в Гонконге для строительства порта Зарубино. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2607724>

⁵¹ «Сумма» подаст заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://ria.ru/economy/20141109/1032441002.html>

Railway Group в декабре 2014 г. выразило готовность участвовать в реконструкции железной дороги до порта Зарубино⁵².

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 провинции Цзилинь выразили готовность финансировать строительство ВСЖД Владивосток–Хуньчунь и ее соединение 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 получают не только КНР и РФ, но и Япония, РК и страны ЮВА⁵³.

Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороной планы по строительству железных дорог из провинции Хэйлуцзян в Приморский край: Дуннин–Полтавка–Уссурийск и Мишань–Турий Рог. Для увеличения объема региональной торговли следует построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском.

Следует активно развивать взаимодействие российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в провинции Ляонин (Далянь, Даньдун, Инкоу). Потенциал этого сотрудничества огромен. 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 Ляонин. Именно в этой провинции намечено создание крупнейших международных

⁵² Russia's Far Eastern region open for Chinese investment: Deputy PM Trutnev. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/896354.shtml>

⁵³ Fangchuan scenic spot. URL: http://www.chinadaily.com.cn/m/jilin/2014-08/08/content18276_91.htm

портов США. Провинциальные власти планируют до 2017 г. вложить более 20 млрд юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе портов. В начале 13-й пятилетки в провинции будут действовать 5 крупных морских портов с ежегодным грузооборотом более 100 млн т каждый, а общий объем грузооборота всех портов провинции Ляонин увеличится до 1,1 млрд т.

Наибольшую перспективу сулит сотрудничество российских дальневосточных портов с быстро развивающимся портом Даньдун, расположенным на самой северной оконечности береговой линии континентального Китая. В 2014 г. объем грузооборота порта Даньдун составил 130 млн т, а объем контейнерных перевозок превысил 1,5 млн ДФЭ⁵⁴. Порт занимает удобное географическое положение: он находится между КНР и КНДР и совсем рядом с РФ, Японией, РК и Монголией на пересечении морских путей, соединяющих 90 портов 70 стран. Ускоренными темпами идет строительство причала, который специализируется на обслуживании крупных судов водоизмещением до 300 тыс. т, перевозящих железную руду. 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 Даньдун на 100 млн т, а выход к морю через этот порт позволит предприятиям СВК сократить логистические издержки на 6 млрд юаней в год. По оценкам, в начале 13-й пятилетки в порту Даньдун будет дополнительно построено более 60 глубоководных причалов и годовой объем его грузооборота достигнет 400 млн т⁵⁵.

Не менее важным направлением развития российско-китайского сотрудничества в области морских перевозок является расширение транспортировки контейнеров в РФ из портов СВК, и в первую очередь – из порта Тяньцзинь. В 1991 г. Госсовет КНР принял решение о создании на базе порта Тяньцзинь крупнейшей беспошлинной зоны севера Китая. Порт связан с Россией, Японией, РК, КНДР и другими странами ЮВА, имеет 146 причалов, 55 из которых способны принимать океанские суда водоизмещением свыше 10 тыс. т. Он под-

⁵⁴ На самой северной оконечности береговой линии Китая появился крупный порт, грузооборот которого превысил 100 млн тонн. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-12/25/content_31001032.htm

⁵⁵ China's northern-most port rises. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-12/28/content_31030128.htm

держивает постоянные транспортные связи более чем с 500 портами 180 стран мира. В 2014 г. грузооборот порта увеличился до 540 млн т, а объем контейнерных перевозок превысил 15 млн ед.⁵⁶

В 2014 г. в Тяньцзине было открыто 15 новых линий контейнерных перевозок, а по показателю объема обработки стандартных контейнеров Тяньцзинь превратился в 4-й крупнейший мировой морской порт и стал ведущим комплексным узлом перегрузки контейнеров, перевозимых в пределах Северо-Восточной и Западной Азии. В целях повышения пропускной способности порта Тяньцзинь в 2014 г. его акватория была расширена на 1,120 км² и достигла 1,590 км². Кроме того, построены дополнительные фарватеры вдоль действующего главного водного пути. В ближайшие годы протяженность береговой линии порта увеличится с 78,9 км до 148 км, что позволит нарастить его пропускную способность. Согласно прогнозу, в 2020 г. через порт ежегодно будет перевозиться 700 млн т грузов⁵⁷.

Стремительное превращение КНР в ключевого игрока на рынке евроазиатских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая в первую очередь связана с реализацией транспортно-сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций СВК.

Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей СВК инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ (строительство ВСЖД Хуньчунь–Владивосток, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино). Если Россия при содействии Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного участка Транссиба, дальневосточных портов и СМП, то у нее появится реальный шанс превратить ДФО РФ в значимое звено в цепи транзитных перевозок из СВК в страны АСЕАН.

Совместное использование Северного морского пути

Китайские морские компании проявляют большой интерес к Северному морскому пути (СМП), нежели к Северо-Западному проходу (СЗП) – другому арктическому морскому пути, пролегающему

⁵⁶ Tianjin Port throughput surpasses 500 mln tones. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/30/content_17204243.htm

⁵⁷ В тяньцзиньском порту впервые в мире будут построены дополнительные фарватеры вдоль действующего главного. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-04/10/content_28504826.htm

в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. По словам начальника Центра по обеспечению судоходства в Восточно-Китайском море Министерства транспорта КНР Ван Хэсюня, использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 25–55% по сравнению с традиционными маршрутами грузоперевозок из китайских портов восточного побережья в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей.

КНР активно финансирует развитие северокорейского порта Раджин, расширяет к нему транспортный коридор от китайской границы. Этот порт дает Китаю более короткий выход к Северному Ледовитому океану. В конце 2013 г. торговое судно «Yongsheng» китайской компании COSCO Shipping Co водоизмещением 19,5 т за 33 дня совершило по СМП первый проход протяженностью около 2936 морских миль из порта Далянь (Ляонин) через Берингов пролив в порт Роттердама. По мнению китайских экспертов, интерес к подобным походам могут проявить порты Даньдун, Инкоу, Циньхуандао, Тяньцзинь, Шанхай и в особенности – порты СВК⁵⁸. При этом они отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП и связанные с неразвитостью российской береговой инфраструктуры и низким качеством логистики северных портов РФ. Китайские специалисты полагают, что ныне Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП. Они также отмечают, что заинтересованность РФ в поиске партнеров открывает новые возможности для КНР⁵⁹. Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по северному широтному ходу, видит полезным изучение российского опыта судоходства в высоких широтах и развитие сотрудничества с РФ в освоении Северного морского пути, который в КНР называют Холодным шелковым путем.

Китай обладает широкими возможностями для сотрудничества с Россией в транспортировке сжиженного природного газа (СПГ) из Арктической зоны. Четыре государственных китайские верфи входят в число 13 верфей в мире, способных производить танкеры для

⁵⁸ *Zhong Nan (China Daily)*. Arctic trade route opens. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-08/10/content_16884426.htm

⁵⁹ *Zhao Lei (China Daily)*. China to release its first guidebook on Arctic shipping shortcut. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-06/20/content_17602556.htm

перевозки СПГ, причем тех моделей, которые позволяют транспортировать СПГ в условиях экстремально низких температур. Стоимость подобных танкеров в зависимости от размера составляет от 250 до 450 млн долл.

До 2010 г. китайские верфи спустили на воду 6 танкеров, и в настоящее время их пакет заказов на изготовление новых судов вместимостью 174 тыс. м³ каждое составляет 14 ед. В 2015 г. японская корпорация Kawasaki Heavy Industries Ltd планирует совместно с ведущей китайской государственной судоходной корпорацией COSCO организовать на верфях провинции Цзянсу строительство танкеров для транспортировки СПГ и к 2018 г. спустить на воду два современных супертанкера⁶⁰.

Развитие российского и китайского ледокольного и транспортно-го флотов, модернизация северных портов, улучшение систем обеспечения безопасности мореплавания по Северному морскому пути должны обеспечить полноценную эксплуатацию СМП с опорой на быстро развивающийся порт Сабетта. Это позволит стимулировать интеграцию арктических регионов Дальнего Востока РФ в экономическое пространство КНР и стран Юго-восточной Азии (вывоз СПГ из порта Сабетта в северо-восточные порты КНР и страны ЮВА).

В 2014 г. были проведены российско-китайские переговоры о создании совместного российско-китайского парохозяйства, которое будет осваивать Северный морской путь и перевозить по нему коммерческие грузы. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2020 г. может достигнуть 7,6 трлн долл. Поскольку 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 10% внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП в 2020 г., способна вырасти до 683 млрд долл. Тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП и увеличивающиеся объемы торговли КНР с европейскими странами, могут кардинально изменить структуру и маршруты морских евроазиатских перевозок. Большой интерес к совместному с Россией освоению углеводородных ресурсов в арктических районах РФ проявляют круп-

⁶⁰ *Zhong Nan (China Daily)*. Nation's shipbuilding, energy industries bet on LNG. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-12/05/content_17153803.htm; Kawasaki to build LNG tankers in China. URL: http://en.ce.cn/Business/Enterprise/2014/06/27/t20140627_3054981.shtml; China bank loans \$400m for LNG carrier project. URL: http://en.ce.cn/Industries/Financial-services/201407/04/t20140704_3096803.shtml

нейшая в КНР нефтегазовая корпорация КННК и компания PetroChina, занимающая 3-е место среди 50 ведущих мировых нефтегазовых компаний: в 2015 г. стоимость активов PetroChina составила 2,3 трлн юаней (378,4 млрд долл.). Подключение крупнейших государственных компаний КНР к модернизации и совместному освоению СМП для транспортировки углеводородов в Китай будет способствовать повышению пропускной способности российского морского северного широтного пути.

* * *

Сегодня Россия становится все менее значимым партнером для Евразии, тогда как значение региона для нашей страны, по мере смещения туда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. Перспективы полноценного включения РФ в интеграционные процессы Евразии в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транспортной системы и успешным использованием того минимума возможностей, которые еще не утрачены окончательно. Совершенно очевидно, что в силу стремительного развития транспортной сети КНР промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ чревато для России серьезными потерями.

Е.И. САФРОНОВА

СТРАТЕГИЯ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» КАК НОСИТЕЛЬ «МЯГКОЙ СИЛЫ» КИТАЯ

Аннотация. В статье предпринимается попытка показать значение стратегии/проекта «Один пояс, один путь» с позиций гуманитарных отношений и роль этой инициативы как инструмента «мягкой силы» Китая. Автор анализирует причины выдвижения и смысл проекта как носителя «мягкой силы» КНР, характеризует вероятные риски и трудности, с которыми он может столкнуться в процессе его реализации.

Ключевые слова: Китай (КНР), стратегия «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), Морской Шелковый путь XXI века (МШП-21), «мягкая сила», гуманитарные отношения, публичная дипломатия, экономическая дипломатия, стадии экономической интеграции, регионализм, международный имидж государства.

Вводные положения

Любое динамично развивающееся государство, утолив первый «голод» экономического роста и познав удачу мирохозяйственных связей, начинает ощущать, что материальный успех – не достаточное условие для достижения глобально значимого статуса. И тогда линейная логика подсказывает намерение конвертировать геоэкономический потенциал страны в потенциал геополитический. Зачастую это преобразование происходит «автоматически», объективным образом, если тому нет международно-значимых препятствий. Но, поскольку динамизм внешнеполитического поведения КНР, да еще на фоне бурного роста экономики и обороноспособности страны вызывает опасение немалой части мирового сообщества, Китаю пред-

стоит наращивание его геополитического влияния посредством других каналов. И «мягкая сила» (МС) призвана стать рычагом реализации соответствующих планов.

Азия стоит перед новыми вызовами: это и нарастание традиционных и нетрадиционных рисков и угроз, 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 это, Китай занимается активным поиском нестандартных, но эффективных средств разрядки напряженности в международных отношениях (МО). Во многом и по этой причине на передний план китайских дипломатических исканий выходит «мягкая сила», в том числе ее экономические инкарнации¹. МС становится для Китая формой глобального взаимодействия, механизмом эффективного и при этом мирного разрешения разногласий и споров.

Возникает вопрос: а не является ли стремление разработать действенную «мягкосиловую» стратегию показателем политико-экономической зрелости государства², его готовности быть новой ответственной мировой силой? Думается, что в случае Китая это именно так и есть.

В мировой политологии, включая китайскую, «триада китаи», на которых обычно зиждется «мягкая сила», называются гуманитарное сотрудничество, народная и/или публичная дипломатия, а также усилия по созданию позитивного имиджа страны за рубежом³.

Однако, на наш взгляд, указанное триединство может быть реально возведено в ранг МС только в том случае, если оно дополнится четвертым компонентом – мировоззренческой установкой продуцирующего его государства. Установкой, благодаря которой государство, задействуя потенциал его морально-этических и культурных ценностей, а также модель социально-экономического развития

¹ Сафронова Е.И. Новые моменты в экономической дипломатии Китая в Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе и региональная безопасность // Проблемы обеспечения безопасности в Северо-Восточной Азии: региональные измерения и российско-китайское сотрудничество. М.: ИДВ РАН, 2015. С. 82–83.

² China's 'One Belt, One Road to Where'? URL:<http://m.chinausfocus.com/article/3265.html>

³ Морозов Ю.В., Сафронова Е.И. Значение гуманитарного сотрудничества России и Китая с центрально-азиатскими партнерами в рамках Шанхайской организации сотрудничества // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014, № 32, С. 36.

(МСЭР), может побудить партнеров следовать в русле его политики не по принуждению, а по причине его общественно-политической и культурной привлекательности.

То есть, «мягкая сила» – это еще и овладение умами в стране-контрагенте настолько, чтобы она не просто одобряла *modus vivendi* и *modus operandi* государства-партнера, но и добровольно приняла бы их как модели для подражания⁴.

В статье автор предпримет попытку показать смысл стратегии «Пояс и путь» с позиций гуманитарных отношений и поразмышлять об ее значении как орудия «мягкой силы» Китая. Учитывая существующие разночтения термина «мягкая сила» в мировой политологии и в целях удобства изложения, автор позволил себе там, где это уместно, заменять термин МС его составляющими – «гуманитарное сотрудничество», «публичная дипломатия», «имиджевая работа государства».

Как известно, в 2007 г. по инициативе прежнего председателя КНР Ху Цзиньтао Китай придал публичной дипломатии (аспекту МС) более весомую роль в своей внешнеполитической работе. А в октябре 2011 г. на VI пленуме ЦК КПК 17-го созыва была утверждена стратегия «могущественного культурного государства», в немалой степени основанная на реализации возможностей «мягкой силы». В постановлении пленума указывалась задача «осуществлять стратегию выхода культуры вовне, непрерывно повышать международное влияние китайской культуры, демонстрировать миру новый образ реформ и открытости Китая и высокий духовный облик китайского народа». Также было указано на необходимость более широкого познания мировым сообществом «базовой национальной специфики, ценностных воззрений, пути развития, внутренней и внешней политики Китая»⁵, что есть задача уже не просто публичной дипломатии, а «мягкой силы» государства.

Видимо, во исполнение этой инициативы КНР выдвинула после 2012 г. сразу целый ряд новых социокультурных, имиджевых и экономических концепций: «китайская мечта», «азиатско-тихоокеанская мечта», «новый тип отношений между крупными державами», «со-

⁴ См. сноску 3.

⁵ Приводится по: Михневич С.В. Панда на службе Дракона: основные направления и механизмы политики «мягкой силы» Китая // Вестник международных организаций. 2014. № 2. С. 99.

общество общей судьбы», «новое взаимодополнение морали (справедливости) и выгоды». Даже если назвать подобное доктринальное творчество «дипломатией лозунгов»⁶, 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 стратегии «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 Боаоском азиатском форуме в марте 2015 г. министр иностранных дел КНР Ван И назвал стратегию «фокусом» китайской внешней политики⁷.

В официальных китайских документах вполне четко просматривается идея о высоком «мягкосиловом» значении «Пояса и пути». Так, в КНР полагают, что в XXI веке, когда процесс восстановления мировой экономики идет «вялыми и медленными» темпами и мировая обстановка остается сложной, особенно важно продолжать и развивать в новых реалиях основную ценность «старого» Великого Шелкового пути, которая в первую очередь усматривается в «мире и сотрудничестве, открытости и толерантности, взаимном заимствовании и обмене опытом», а также во взаимной выгоде и общем выигрыше⁸.

Подчеркивается, что проект «Один пояс, один путь» (далее – проект) поможет странам-участницам расширить процессы гуманитарных обменов и взаимообогащения культур во имя большего взаимодоверия и взаимоуважения, международной гармонии, спокойствия и достатка⁹.

Принципами стратегии называются открытость, согласие и толерантность, инклюзивность разных цивилизаций, уважение выбора

⁶ См. *Shambaugh, David*. China's Soft-Power Push. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-06-16/china-s-soft-power-push>

⁷ *Dobra-Manço, Yasemin*. China's foreign policy and Silk Road initiatives spur cultural diplomacy. URL: <http://www.silkroadencyclopedia.com/OBORChinaSilkRoadRoutesRevival.htm>

⁸ «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>

⁹ Там же.

пути и модели развития каждого государства, активизация межцивилизационного диалога, стремление к общности при сохранении различий, взаимозаимствовывание полезного, расширение гуманитарных обменов, мирное сосуществование и общее процветание¹⁰.

Симптоматично, что в Китае особо отмечают необходимость подведения под инициативу «Один пояс, один путь» социальный фундамент путем достижения «близости и взаимопонимания» между простыми людьми. Практическими направлениями этой задачи определены культурные, научные обмены, обмены кадрами, студентами и преподавателями, организация совместного обучения, сотрудничество СМИ, контакты по линии молодежных и женских организаций, туризм, проведение на взаимной основе годов культуры, спортивных мероприятий, различных тематических фестивалей с участием стран «Пояса и пути», выпуск и перевод качественной продукции радио- и телевизионного вещания и т.д. В этом же ряду находятся и сотрудничество в области обмена информацией по вопросам инфекционных заболеваний, обмен технологиями профилактики эпидемий и подготовки квалифицированных специалистов, наращивание потенциала реагирования на чрезвычайные ситуации, благотворительные мероприятия по поддержке образования и здравоохранения, а также малоимущего населения, охрана экологии¹¹.

Каковы же **«мягкосиловы» причины** выдвижения стратегии «Один пояс, один путь»?

Прежде чем ответить 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 страны с ее соседями. Китай нацелился на формирование нового типа региональной интеграции, подразумевающего создание азиатского сообщества на базе не только торговых, энергетических и инфраструктурных связей, но и идентичности исторических и культурных факторов.

Апеллирование к тезису об общности исторических судеб КНР и ее партнеров – уже традиционный прием в дипломатической рито-

¹⁰ Документ «Прекрасные перспективы и практические действия...»

¹¹ Там же.

рике Пекина. Он используется в той или иной интерпретации или адресации еще со времени Бандунгской конференции 1955 года. Однако он не потерял актуальности и податливой аудитории, что и побудило Пекин вновь высоко «поднять его на щит»¹².

Понятно, что чем успешнее идет военное строительство в КНР, тем сильнее она нуждается в несиловом балансире и компенсаторе – «мягкой силе» – для нивелирования обеспокоенности государств-соседей в связи с ростом ВПК Китая. По оценкам, КНР ежегодно тратит от 10 до 12,5 млрд долл. на цели «внешней пропаганды»¹³ – 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.

Да и сама внутригосударственная идеология КНР настолько отличается от других мировых воззрений¹⁴, что «мягкая сила» в форме гуманитарных связей становится просто необходимым инструментом взаимопонимания в надматериальной сфере международного общения.

Теоретическим фундаментом интеграции путем использования наработок исторических и культурных связей служат уже упомянутые выше идеи «Сообщества единой судьбы и общих интересов», а также совершенно новая версия концепции симбиоза справедливости (морали) и выгоды – Yi и Li. Согласно ей, понятие морали может быть применено для обозначения преданности и отношений братства на межличностном и даже межгосударственном уровне. (Это своего рода код китайской морали, сформулированный еще в древности). Выгода же в основном означает «интерес», в том числе экономический. Впервые эта концепция была озвучена Си Цзиньпином на Боаоском форуме 2013 года. А министр иностранных дел КНР Ван И

¹² Подробнее: Сафронова Е.И. Новые моменты в экономической дипломатии Китая... С. 83–84.

¹³ Shambaugh, David. Op.cit. См. также: Lam, Willy. China's Soft-Power Deficit Widens as Xi Tightens Screws Over Ideology. URL: http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43160&no_cache=1

¹⁴ См.: Wong, John. 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>

отмечал, что «мы придаем приоритетное значение морали и при необходимости жертвуем выгодой, даже отказываемся от нее ради морали». Он также подчеркнул, что концепция «справедливости и выгоды» является точкой соприкосновения традиций китайской дипломатии и современных воззрений КНР «как социалистической страны со своей спецификой»¹⁵.

Концепция «исторической общности» обретает характер важной базы для реализации стратегии «Один пояс, один путь» и потому, что она, по мнению исследователей из КНР, придаст новые возможности китайской политике регионализма¹⁶. Цель этой политики – укрепление доверия между Поднебесной и ее азиатскими соседями и создание обновленного образа Китая. И стратегия является носителем этой «мягкосиловой» идеи.

Следует подчеркнуть, что в Китае протоидеи «мягкой силы» выдвигались еще в учениях древних философов в виде принципа ненасилия, ныне ставшего основным постулатом МС. Предлагались и такие смежные ему принципы, как:

- завоевать уважение через добродетель (yi de fu ren),
- добродетельное (милосердное) управление (wang dao),
- мир и гармония (he),
- гармония без подавления различий (he er bu tong).
- главное – это человек (yi ren wei ben)¹⁷.

По словам китайского исследователя Чжан Лихуа, китайское правительство стремится распространить на международном уровне «мышление мира и гармонии, характерное для китайской культуры», поскольку Пекин всегда следовал принципу «добродетельного управления», берущему свое начало в конфуцианской идеологии»¹⁸.

Еще с начала 1980-х гг. генеральной причиной любой мировой акции Китая предстает его стремление сформировать стабильную внутреннюю и международную среду, обеспечивающую ему и успешное экономическое развитие, и достижение достойного мирово-

¹⁵ Глава МИД Китая: концепция справедливости и выгоды является «знаменем» китайской дипломатии. URL: <http://russian.cri.cn/841/2014/01/11/1s497396.htm>; а также Сафронова Е.И. Указ.соч. С. 83, 84.

¹⁶ Zhang Xiaotong, Li Xiaoyue. China's Regionalism in Asia. URL: <http://www.theasianforum.org/chinas-regionalism-in-asia>

¹⁷ См.: Soft Power: China's Emerging Strategy in International Politics / Ed. by Mingjiang Li. L.: Lexington Books, 2011. P. 25.

¹⁸ Zhang Lihua. Beijing Focuses on Soft Power. URL: <http://carnegietsinghua.org/2014/04/28/beijing-focuses-on-soft-power/h9gi>

го статуса. В международно-политическом контексте стратегия, видимо, будет использоваться КНР сначала для достижения объективного, экономически фундированного лидерства в Азии, затем – создания в лице континента обширного ареала единоличного влияния – «плацдарма» для «мягкосиловой атаки» на глобальном уровне.

В случае удачи проект поможет преодолеть страхи перед «желтой угрозой», а следовательно – сделать мир более податливым к принятию последующих международных инициатив КНР. Поскольку к лидерству на мировой арене надо идти со своей «командой», то проект внесет немалый вклад в культивирование Китая внешней партнерской среды, сотрудничество с которой освящено временем, обычаем и общностью не одного лишь экономического свойства¹⁹. И это будет явным достижением «мягкой силы» Китая.

В плане национального строительства стратегия (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 как проекта ЭПШП, так и снижения исламистской угрозы в СУАР посредством экономического и инфраструктурного развития, материального стимулирования и инвестиций²⁰. Как известно, бедность всегда является питательной средой для экстремистских настроений недовольного населения. Поэтому успех экономических инициатив есть успех гуманитарной политики и «мягкой силы» в целом.

Следует отметить, что при благоприятном развитии проекта, в Китае (да и за рубежом) резко возрастет «мягкосиловой» авторитет КПК как созидательной силы, ведущей КНР к мирному величию по пути «китайской мечты». Это особенно важно сейчас, когда Китай сталкивается с последствиями глобальной экономической, морально-этической и культурной «вестернизации». Можно сказать, что сама по себе КПК есть конкурентное преимущество Китая не только как хранителя эффективных госинститутов, но и как защитника национально-цивилизационной самобытности страны, сохранения ее гуманитарных ценностей и наследия. Понятно, что в международных отношениях КПК – идейный двигатель МС Китая.

¹⁹ См.: 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.

²⁰ Clover, Charles & Hornby, Lucy. China's Great Game: Road to a new empire. URL: <http://www.ft.com/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz3wOc5UXXv>

Сам масштаб проекта «Один пояс, один путь» диктует «замах мягкосилового наступления» КНР. В плане ЭД стоит учитывать, что ЭПШП призван составить альтернативу российским и американским интеграционным инициативам в Центрально-азиатском регионе (ЦАР). Далеко не забыта американская идея создания региональной организации «Инициатива Нового Шелкового пути», выдвинутая Х. Клинтон в 2011 г., которая ориентировалась бы на США и стала бы противовесом ШОС, осуществляя «координацию и интеграцию» американских программ в таких сферах, как социально-экономическое развитие, формирование «демократического и прозрачного» общества, безопасность и ряд других²¹.

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 обстановки²² (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, десятков тысяч оптовиков, закупающих ширпотреб в Китае, и сотен тысяч людей, реализующих его по всему региону. (Если КНР по какой-либо причине ненадолго закрывает свои границы, то изменяются курсы валют многих центральноазиатских стран)²³. Социально-экономическая зависимость наименее успешных стран ЦАР от отношений с Китаем очевидна уже сейчас.

В имиджевом плане, по образному свидетельству центральноазиатских 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

²¹ *Starr S., Frederick. A 'Greater Central Asia Partnership' for Afghanistan and Its Neighbors /Central Asia–Caucasus Institute & Silk Road Studies Program – A Joint Transatlantic Research and Policy Center. Johns Hopkins University–SAIS // Silk Road Paper (Wash.). 2005. March. P. 6.*

²² *Лукин А.В. Россия и стабильность в Центральной Азии. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Nuzhno-li-rasshiryat-ShOS-15227>*

²³ *Фроленков В.С. Современные торгово-экономические отношения КНР с центральноазиатскими странами-членами ШОС и Туркменистаном. М.: ИДВ РАН, 2009. С. 143.*

в русской интерпретации привычнее, а в китайской – загадочнее, и по сему вызывает опасения своей непонятностью. Ни культурно, ни даже мировоззренчески КНР пока не составляет России конкуренции в ЦАР, хотя по объемам и темпам прироста экономических связей РФ значительно уступает Китаю. Вопрос заключается в том, насколько Россия сумеет сохранить и приумножить свои позиции в регионе²⁴.

В КНР сетуют на экономическую инертность РФ и на ее предпочтение расширять взаимодействие с государствами ЦАР в рамках иных интеграционных объединений²⁵. (Евразийский экономический союз – ЕАЭС; ШОС). Однако председатель КНР Си Цзиньпин особо отмечал, что его страна намеревается реализовывать концепцию ЭПШП совместно с Россией, соединив потенциалы ЕАЭС и ШОС²⁶. Это призвано снизить российскую обеспокоенность размахом проекта, да и ЕАЭС мог бы внести вклад в реализацию ЭПШП при создании необходимой инфраструктуры и унификации таможенных правил. Маршрут ЭПШП – особая зона озабоченности Москвы, ибо его строительство в обход РФ и/или без подключения Транссиба нанесет серьезный урон российским экономическим интересам.

Можно предположить, что, поскольку проекты ЕАЭС и ШОС развиваются автономно и недостаточно энергично, то выдвижение концепции ЭПШП в немалой степени знаменует стремление Пекина «перехватить инициативу» и взять в свои руки процессы экономического прогресса в ЦАР и вокруг него. А экономический прогресс – это надежная база и одновременно стимул для «мягкосилового» успеха.

Осуществление стратегии обеспечит Китаю юридически фундированное основание для распространения китайского политико-экономического влияния на Центральную Азию, ближневосточные государства, Турцию, Африканский рог («ключ» к Аденскому зали-

²⁴ Сафронова Е.И. Специфика восприятия образов КНР и России в Центральной Азии / 60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР (1949–2009 годы) / Тез. докл. XVIII Международной научной конференции «Китай. Китайская цивилизация и мир. История, современность и перспективы». М.: ИДВ РАН, 2009. Ч. I. С. 138.

²⁵ См.: Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / Под ред. А.В. Лукина. М.: «Весь Мир», 2013. С. 649, 644.

²⁶ Приводится по: Чеклина Т.Н. Перспективы сотрудничества стран Шанхайской организации сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс на Великом Шелковом пути» // Российский внешнеэкономический вестник. 2015 г., № 2. С. 37.

ву, через который проходит крупнейший международный морской путь из АТР в Европу) и Центральную Европу²⁷.

В Юго-Восточной и Южной Азии закрепление Китая на «точках» МШП-21 предоставит возможность более напористо защищать его интересы в территориальных спорах в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях (ВКМ и ЮКМ), тем более, что там есть страны-партнеры, остро заинтересованные в китайских инвестициях – Мьянма, Шри-Ланка, а в Индийском океане (Аравийское море) – Пакистан. Это способно побудить Индию принять участие в проекте МШП-21, чтобы не уступить КНР свое влияние в сопредельных ей государствах. Поэтому проект МШП-21 можно назвать средством нейтрализации соперника КНР – Индии – через ее экономическую вовлеченность, или же (в случае отказа от участия) путем ослабления ее региональных позиций. До сих пор Индия доминировала в Бенгальском заливе, но по мере реализации проекта МШП-21 Пекин получит шанс нарушить там индийскую экономическую и транспортную монополию²⁸.

Стратегия имеет и ту «мягкосиловую» причину, 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 политический «фронт»²⁹. КНР важно казаться «мягкой», чтобы не дать Вашингтону аргумент сплотить вокруг США всех опасющихся бурного роста Китая и его действий в ВКМ и ЮКМ.

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

²⁷ *Kaczmarek, Marcin*. The New Silk Road: a versatile instrument in China's policy. URL: <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>

²⁸ *deAlwis, Akshan*. The New Silk Road: A True «Win-Win» or a Perilous Future? URL: http://www.huffingtonpost.com/akshan-dealwis/the-new-silk-road-a-true-_b_6400992.html

²⁹ *Equilibrio entre poder duro y blando de China*. URL: <http://www.tendenciasglobales.com/index.php/articulos/equilibrio-entre-poder-duro-y-blando-de-china>

достигнуть не удастся. В итоге думается, что лучшими перспективами МС Китая обладает по вектору ЭПШП, а не МШП-21.

Дальновидность Китая проявляется в том, что имея достаточный финансовый ресурс, он не откладывает его «на черный день», а спешит вложить именно в долгосрочный проект, способный принести и экономические, и «мягкосиловые» дивиденды пусть не сразу, зато на протяжении весьма длительного времени. Это свидетельствует о глубоком понимании КНР значимости стратегического планирования в международных отношениях. Стратегичность мышления – конкурентное «мягкосиловое» преимущество Китая, освященное временем и традициями.

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 внутривластные ограничения не благоприятствуют позитивности репутации страны и снижают ее «мягкую силу». Однако на китайскую МС работает то обстоятельство, что ее стратегия находит понимание в ведущей международной организации – ООН. Так, в апреле 2015 г. заместитель генерального секретаря ООН Ян Элиасон заявил, что инициатива «Один пояс, один путь» 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 мира³⁰.

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. Эти участки, ныне известные как сеть маршрутов Чанъань–Тянь-Шанского коридора, пролегают по территории Казахстана, Кыргызстана и Китая (три страны подали совместную заявку на внесение Пути в документ ЮНЕСКО). Признание этого участка мировым наследием человечества может повлечь за собой признание таковым и других участков. На первом участке

³⁰ 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

(протяженностью примерно 5 тыс. км) расположено 33 исторических объекта (22 – в Китае, 8 – в Казахстане и 3 – в Кыргызстане) – от древних городских построек до исторических развалин в малодоступных пустынных местностях. Высветив культурную значимость Шелкового пути, ЮНЕСКО проводит мысль о том, что окружающая его природная среда является универсальной ценностью³¹. 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 уважению культурных различий и умению эти различия принимать, а при необходимости – извлекать из них полезный опыт.

«Мягкосиловой» смысл и еще одна причина выдвижения стратегии заключаются в том, что она может послужить средством достижения «китайской мечты». «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 союзников³².

«Мягкосиловой» смысл проектов ЭПШП и МШП-21 фундируется 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). Геополитический и гуманитарный дуализм обоих проектов можно проиллюстрировать стремлением распространить «китайскую мечту» как можно шире по всему миру.

³¹ *Dobra-Manço, Yasemin*. China's foreign policy and Silk Road initiatives spur cultural diplomacy. URL: <http://www.silkroadencyclopedia.com/OBORChinaSilkRoadRoutesRevival.htm>

³² *Davis, Malcolm*. 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>

Компаративный «мягкосиловой» смысл стратегии – в том, что она предполагает мирное, взаимовыгодное сотрудничество во имя со-развития, в то время как американская международная активность часто сопрягается с войнами, агрессией и нарушением суверенных прав государств. Если Китай будет тактично упоминать это сравнение в своей внешнеполитической риторике, то это станет бесполезным шагом.

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

Экономическое со-развитие в принципе служит инструментом формирования общих интересов и сглаживания разногласий, и в случае успеха проект не избежит этой же судьбы.

Реализация проекта является не только «атакой обаяния», но и орудием практического продвижения китайской модели социально-экономического развития (МСЭР). Как свидетельствует история, за массированным экономическим проникновением сильного актора в жизнь какой-либо страны неизбежно следует и его культурное и даже мировоззренческое проникновение. 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 экспортоориентированного толка. При успехе проекта КНР продемонстрирует миру, что реализация созидательных инициатив глобального значения по силам его МСЭР. А плодотворность модели развития – разве не мощный ресурс «мягкой силы»?

Китайская МСЭР, иногда называемая западными экспертами «Пекинский консенсус», видится привлекательной целому ряду стран. Причины этого: государственный капитализм, при котором государство выполняет центральную роль в экономической системе путем удержания командных высот госпредприятиями в ключевых

отраслях экономики и прямых массированных инвестиций; постепенный, продуманный характер политических реформ (в отличие от «обвальных» преобразований в Восточной Европе после падения Берлинской стены), уважение национальной специфики, внешнеэкономическая открытость, политический авторитаризм, обеспечивающий эффективность экономических преобразований, высокая адаптируемость к новым условиям, которая порой называется ключевым фактором экономического успеха азиатского гиганта³³.

Такая МСЭР привлекательна более 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 какими-либо требованиями политического или социального свойства, готовность предоставлять кредиты по низким ставкам и безвозмездную помощь.

МСЭР Китая уже вызвала пристальный интерес крупных развивающихся стран: бывший премьер-министр Индии Манмохан Сингх заявил, что китайская модель развития – та, которой он хотел бы следовать. А экс-президент Бразилии И. Лула да Сильва командировал в КНР экспертов для изучения китайского опыта развития³⁴. Стоит подчеркнуть, что МСЭР Китая продемонстрировала высокую стойкость и жизнеспособность перед лицом тяжелого мирового экономического кризиса 2008–2009 гг.

Неоднозначность мирового имиджа Китая как развивающейся страны и бурно прогрессирующего политико-экономического гиганта в некоторых секторах развивающегося мира (РМ) получает новое наполнение: теперь КНР воспринимается как братская страна и одно-

³³ *Rodríguez Aranda, Isabel y Van de Maele, Diego Leiva.* El soft power en la política exterior de China: consecuencias para América Latina. URL: <https://polis.revues.org/9179>

³⁴ *Trontin, Christophe.* El poder blando al estilo chino. URL: http://www.chinatoday.mx/pol/content/2015-05/28/content_689922.htm

временно – дружественный лидер и наставник. Даже в Азии имидж Китая стал меньше ассоциироваться с надвигающейся угрозой³⁵.

В РМ ценят способность Китая сочетать «жесткую» и «мягкую» силы, демонстрируя таким образом «силу интеллектуальную». Причем, между «интеллектуальной силой» и прагматизмом часто ставят знак равенства³⁶.

Более того, новый Шелковый путь может способствовать формированию прокитайской ориентации внешнеполитического курса стран, вовлеченных в проект. И на текущий момент Пекин уже достиг успеха в том плане, что центрально-азиатские государства вряд ли будут следовать антикитайской линии Вашингтона в обозримом будущем³⁷.

Что касается возможности «экспорта» китайской МЭСР, то китайское руководство очень осторожно в оценках ее 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 объеме³⁸. Это вполне логичное, взвешенное и разумное заявление.

Вообще-то, с точки зрения общественной психологии, проект дуалистичен: с одной стороны, он свидетельствует о больших геоэкономических, 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»³⁹. Перед китайской официальной пропагандой продолжает стоять весьма тонкая задача утвердить в мировом общественном мнении именно вторую, «мягкосиловую» сторону этой дихотомии.

Как правило, экономическое процветание каких-либо территорий делают их внутренне устойчивыми и политологически предсказуемыми. В случае удачи стратегии значительно повысится вероятность социальной стабилизации международного положения вдоль

³⁵ *deAlwis, Akshan. Op.cit.*

³⁶ *Rodríguez Aranda, Isabel y Van de Maele, Diego Leiva. Op. Cit.*

³⁷ *Фроленков В.С. Указ.соч. С.226.*

³⁸ *Rodríguez Aranda, Isabel y Van de Maele, Diego Leiva. Op. Cit.*

³⁹ *Reviving the Silk Road: Path to Prosperity? URL:<http://www.euroasiaindustry.com/article/reviving-the-silk-road-path-to-prosperity>*

ЭПШП и МШП-21, ибо экономический рост там будет значительно простимулирован и профинансирован. В силу этого еще одним аспектом гуманитарного смысла стратегии можно назвать тот, что она станет средством достижения стабильности, которая сама является и элементом, и порождением «мягкой силы».

Ныне Пекином ведется поиск новых путей «мягкосилового» наступления. Он, возможно, вызван тем, что прежние механизмы МС уже не столь эффективны: знаменитые Институты Конфуция, несомненно, сыграли немалую подготовительную роль для гуманитарной оффенсивы КНР, но их результативность как распространителей культурного и языкового влияния Китая не повышается. Они показали умеренную способность настроить мышление стран-реципиентов на китайскую волну. Китайский туризм тоже не проявил высокой «мягкосиловой» способности. Но чему следует научиться 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 стратегии ее реализация может столкнуться с целым рядом *рисков и трудностей*.

Так, в КНР подчеркивают, что создание «Одного пояса, одного пути» – это системный проект, требующий твердого соблюдения принципа совместных консультаций, строительства и использования. В соответствующем документе указывается необходимость согласования национальных стратегий развития государств-участников «Пояса и пути» и координации их усилий на высшем межправительственном уровне⁴⁰. Однако согласование национальных стратегий – очень трудный, если вообще осуществимый процесс.

История международных экономических отношений свидетельствует, что он выполним только при выходе интеграции стран-участниц на уровень общего рынка или даже экономического союза – 3-я и 4-я ступени интеграции из пяти. (2-я ступень интеграции – таможенный союз – тоже не предполагает согласование развития стра-

⁴⁰ Документ «Прекрасные перспективы и практические действия...»; а также New Silk Road: Investors plan their journey. URL:<https://www.chathamhouse.org/publication/twt/new-silk-road-investors-plan-their-journey>

тегий национального уровня). В реалиях стратегии даже 1-я ступень интеграции – создание зон свободной торговли – представляется шаткой перспективой. Однако, если события будут развиваться как задумано, то их логический ход вынудит страны-участницы координировать текущие, ближайшие и будущие хозяйственные планы с проектом, который все теснее станет вплетаться в ткань их экономической (и политической) жизни.

По идее, это взаимопереплетение может принести синергический эффект – повышенную рентабельность. Но чтобы все случилось именно так, не станет ли экономическая конвергенция на межгосударственном, региональном и/или глобальном уровне обязательной предпосылкой⁴¹? (Конвергенция как сближение, уподобление экономических укладов, институциональных механизмов управления национальными хозяйствами). Если так, то мультиплицированная экономическая рентабельность, да и вся осуществимость проекта окажутся под большим вопросом. Ибо ни одна страна – возможный участник Инициативы – не поступится своим суверенными правами в пользу наднациональных управленческих структур. (До мировоззренческой общности еще очень далеко).

В основополагающем документе также говорится, что создание «Одного пояса, одного пути» призвано стимулировать «свободное, но упорядоченное передвижение факторов производства, ... высокоэффективное распределение ресурсов и глубокое слияние рынков»⁴². Все это – атрибутика общего рынка (3-я ступень интеграции, до которой еще идти и идти). Парадигма общего рынка предполагает обязательное создание пусть ограниченных функционально, но целевых наднациональных органов управления. А пойдут ли на это «младшие» партнеры Китая по стратегии, болезненно реагирующие на любую вероятность ущемления их суверенитета? Вопрос риторический.

Хотя КНР официально и заявляет, что готова уважать интересы, обычаи и культуру стран нового Шелкового пути и не навязывать свою помощь⁴³, однако от Китая потребуются особые усилия по за-

⁴¹ One Belt, One Road – Prem Kumari Pant. URL:<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:-nAgibZY-1YJ:mirror.weeklynepal.com/2015/10/04/article-item01443937832/+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ru>

⁴² Документ «Прекрасные перспективы и практические действия...».

⁴³ Документ «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/>

креплению 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 «Пояса и пути» неизбежно встанет вопрос как об их защите, так и об их экстерриториальности или же, наоборот, – анклавности.

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 инвестируемые КНР⁴⁴. 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? По причине, изложенной выше, скорее всего, будет принят второй вариант, и тогда качество, оперативность и согласованность управления субпроектами окажется под большим сомнением, хотя соображения суверенитета 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 обязательствами⁴⁵. Это говорит в пользу тезиса о том, что проект не поднимается выше 2-й ступени интеграции. 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. Да и в основополагающем документе, посвященном стратегии «Один пояс, один путь», заявляется, что укрепление *политической координации* есть важная гарантия продвижения двуединого проекта. Документ подчеркивает необходимость

⁴⁴ *Clover Charles & Hornby, Lucy. China's Great Game: Road to a new empire.* URL: <http://www.ft.com/cms/s/2/6e098274-587a-11e5-a28b-50226830d644.html#axzz3wOc5UXXv>

⁴⁵ *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>

«сверить и соединить стратегии развития», «укреплять межправительственное сотрудничество, активно создавать многоуровневые межправительственные механизмы контактов по координации макрополитики, углублять интеграцию интересов»⁴⁶. А все это под силу только интеграционной структуре высшего уровня, и скорее всего – наднационального характера.

Хотя сейчас много говорится о сопряжении проектов ЭПШП, ЕАЭС и ШОС, однако «дорожной карты» этого процесса нет и еще долго 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. Так, 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 двух ВКМ и ЮКМ, активизация роли КНР в экономической жизни Азии и мира и т.д.)⁴⁷.

Китаю предстоит большая именно «мягкосиловая» работа по доказыванию потенциальным партнерам высокой выгодности стратегии. Ибо в ряде регионов мира живы опасения по поводу вероятности подавления китайской экономикой скромного потенциала национальных хозяйств стран-контрагентов. Однако эта обеспокоен-

⁴⁶ Документ «Прекрасные перспективы и практические действия...».

⁴⁷ См.: Сафронова Е.И. КНР — полноправный участник коалиции победителей: восстановление исторической справедливости// 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.

ность несколько сглаживается надеждой на то, что государства, не имеющие выхода к морю (Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан, Узбекистан и др.), получают его опосредованно – по ЭШП и МШП-21. Это добавляет проекту не только экономическую, но и гуманитарную привлекательность. Стратегия может обрести практические очертания только в том случае, если все страны-участницы будут иметь четкое представление о том, что они могут получить. Здесь необходима кропотливая работа консультантов из КНР.

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

Рискованность проекта 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 этой инициативы⁴⁸. Стоимость объединенного проекта «Один пояс, один путь» оценивается в 9 трлн долл. за 30 лет⁴⁹. Если Китаю удастся убедить Запад стать его заинтересованным участником, то это явит собой несомненную победу китайской «мягкой силы».

Показать экономическую выгоду 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.

Трудность 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. Многие развивающиеся страны жалуются на низкое качество

⁴⁸ *Clover, Charles & Hornby, Lucy. Op.cit.*

⁴⁹ *New Silk Road: Investors plan their journey // The World Today. December 2015, Volume 71, Number 6. URL: <https://www.chathamhouse.org/publication/twt/new-silk-road-investors-plan-their-journey>*

китайской продукции, а ее доступность называют причиной коллапса собственной промышленности. Критике подвергаются даже и китайские инвесторы за недостаточную охрану труда на управляемых ими добычных объектах, за экологически небезопасную «эксплуатацию» природной среды⁵⁰.

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 структурами КНР встанет новая задача – сохранять высоким уровень культуры общения своих граждан с населением государств-реципиентов проекта, иначе успех МС Китая будет нивелирован.

Сама долгосрочность проекта – еще один фактор его 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.

Заключение. Выводы и обобщения

Итак, современная «мягкая сила» Китая и ее великое детище и слагатель – стратегия «Один пояс, один путь» призваны явить миру новую форму региональной интеграции в лице сообщества стран, спянных не только коллективным материальным интересом, но и осознанием общности их судеб, выгод и цивилизационных корней. Очевидно, что культурным и историческим наработкам в стратегии придается не меньшее значение, чем транспортной логистике. Грамотная «раскрутка» «мягкосилового» компонента проекта сделает эту инновационную форму взаимодействия «мягче, глубже»⁵¹, проще в осуществлении и по идее – быстрее по срокам и ближе интересам КНР⁵².

Автор согласен, что стратегия «Один пояс, один путь» способна в долгосрочном плане явить собой такой действенный инструмент международной политики КНР, который будет направлен на создание нового мирового порядка, альтернативного существующему под доминантой США.

⁵⁰ *Kingsley Ighobor. 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>*

⁵¹ *Zhang Xiaotong, Li Xiaoyue. Op.cit.*

⁵² См.: *Сафронова Е.И. Новые моменты в экономической дипломатии Китая ... С. 85.*

Выдвижение Китаем концепции «Один пояс, один путь» дает стране возможность проявить потенциал «мягкой силы» (в трех ее ипостасях) 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»? По словам российского политика К. Косачева, – само возведение «собственных ценностей в ранг глобального эталона – задача и результат действия «мягкой силы»⁵³.

Гуманитарная цель стратегии – 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 иных мировоззренческих установок.

Как носитель «мягкой силы» стратегия «Один пояс, один путь» способна играть огромную воспитательную роль, ибо сама ее долгосрочность (в случае стабильного развития) дает возможность возвращения 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».

Геополитическое и геоэкономическое значение проекта в том, что в случае его воплощения два основных центра мирового развития – Америко-тихоокеанский и Евразийский – окажутся соеди-

⁵³ Косачев К. Не рыбу, но удочку. В чем состоит особенность «мягкой силы» России. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Ne-rybu-a-udochku-15642>

ненными «одним поясом и одним путем», и мир узрит реализацию политико-экономического и «мягкосилового» начинания, крупнейшего со времен послевоенного «Плана Маршалла»⁵⁴. Тот факт, что стратегия еще четко не «прописана» и заявлена как открытая для всех инициатива, видится вполне благоприятным: ее еще можно корректировать и «подгонять» под интересы многих ценных потенциальных участников.

И в любом случае стратегия 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.

«Мягкосиловой» характер стратегии иллюстрируется ее нацеленностью на использование и экономических факторов, и культурно-цивилизационных рычагов, наработок исторического опыта, современных политических амбиций, новейших гуманитарных технологий коммуницирования и сближения народов.

Стратегия несет и высокую гуманистическую идею, ибо призвана стать связующим звеном между прошлым и будущим, помочь возродить славу не только Китая, но и всей Евразии и дать народам материка новую мотивацию к вазимоузнаванию, сотрудничеству, гармонизации интересов, достижению общей выгоды во имя мира и развития⁵⁵.

Однако следует подчеркнуть, что на текущем этапе стратегия являет собой лишь базовое проявление «мягкой силы» КНР. В случае успеха она покажет преимущества МСЭР Китая, расширит каналы распространения китайской культуры, опыта, знаний, языка. И первая «мягкосиловая» задача КНР – не овладеть умами на глобальном уровне, а показать несиловой, негегемонистский и созидательный характер этого государства. Вторая задача – убедить мир, что экономическое и гуманитарное сотрудничество с Китаем – вещь более важная, нежели идеологические несовпадения⁵⁶. Продвижение

⁵⁴ Заявленной США целью «Плана Маршалла» было восстановление разрушенной войной экономики Европы, устранение торговых барьеров и модернизация европейской промышленности.

⁵⁵ См.: One Belt, One Road – Prem Kumari Pant. URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:-nAgibZY-1YJ:mirror.weeklynepal.com/2015/10/04/article-item01443937832/+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ru>

⁵⁶ Trontin, Christophe. Op. cit.

этих двух задач видится для стратегии «Один пояс, один путь» вполне посильной миссией.

И только на третьем – высшем этапе МС – может встать задача успешного изыскания мировоззрения, способного объединить партнеров не столько из-за соображений выгоды, сколько на базе идейного альянса. А это весьма длительный и непредсказуемый процесс. И, видимо, он выходит за рамки потенциала проекта, хотя и созвучен ему.

В КНР попытки выработки мировоззренческой опоры для всего мира уже предпринимались. Так, 14 января 2013 г. в официальном издании ЦК КПК «Жэньминь жибао» была опубликована экспертная статья «Китайская модель разрушает гегемонию «общечеловеческих ценностей», где, по сути, выдвигается новая идеологема общемирового «замаха». Согласно статье, Китай способен: а) путем сочетания лучших элементов первозданной китайской культуры и развития уже проникших в китайскую цивилизацию элементов западной культуры «пойти навстречу всему миру»; б) отбросив «миф об общечеловеческих ценностях», создать систему ценностей, реально близкую всему человечеству; в) сформировать «новую общечеловеческую цивилизацию» и, «став флагманом новой, постзападной эпохи, создать предпосылки для вечного развития всего человечества в мире, где Китай будет помощником и наставником каждого»⁵⁷.

В силу этого можно предположить, что МС для Китая – уже не набор культурно-гуманитарных стимулов, побуждающих партнеров добровольно следовать его воле ввиду привлекательности китайского образа мыслей и поведенческого кода. Это – механизм достижения долгосрочной стратегической цели по формированию «новой цивилизации»!

Однако сейчас, если Китай придаст «мягкой силе» роль именно целевой идеологической установки, то это затруднит его партнерство по многим векторам. Перспективы стать частью «новой общечеловеческой цивилизации», сформированной под китайским патронажем, пока привлекают далеко не каждого мирового актора. Откровенная идеологизация концепции «мягкой силы» может стать имиджевым просчетом и просто преждевременным шагом. Поэтому ныне стратегия «Один пояс, один путь» предстает пока лишь качественным элементом «мягкосилового» инструментария КНР, сфокусированном на общеприемлемых гуманистических принципах, но не на вопросах мировоззрения, столь болезненных для восприятия.

⁵⁷ Ван Ивэй. Китайская модель разрушает гегемонию «общечеловеческих ценностей». URL: <http://inosmi.ru/world/20130114/204595110.html>

II. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РЕГИОНАЛЬНОМ И СТРАНОВОМ ИЗМЕРЕНИЯХ

А.Г. ЛАРИН

СОПРЯЖЕНИЕ ЕАЭС И НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ШАНСЫ И ВЫЗОВЫ ДЛЯ РОССИИ

Аннотация. Сопряжение двух интеграционных проектов в основном представляет собой двустороннее сотрудничество России и других членов ЕАЭС с Китаем, прежде всего – сделки с участием китайского капитала. Небольшую долю сопряжения составляет коллективный диалог членов ЕАЭС с Китаем. Продвижение к созданию общей зоны свободной торговли – дело отдаленного будущего. Сопряжение несет России новые шансы и вызовы. К первым относится крупномасштабное сотрудничество в модернизации и эксплуатации транспортной инфраструктуры; ко вторым – маргинализация Транссиба и дальнейшее изменение баланса сил в Центральной Азии в пользу Китая.

Ключевые слова: сопряжение ЕАЭС и Шелкового пути, ЭПШП и выгоды для России; ЭПШП и вызовы для России.

Что с чем сопрягать?

Подход России к строительству нового Шелкового пути был зафиксирован в совместном заявлении РФ и КНР 8 мая 2015 г.: стороны «будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути»¹. Эта формула появилась не сразу после обна-

¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://special.kremlin.ru/supplement/4971>

родования Председателем КНР Си Цзиньпином (7 сентября 2013 г.) концепции нового Шелкового пути. Правда, Президент РФ В.В. Путин еще во время встречи с Си Цзиньпином на зимней Олимпиаде в Сочи в феврале 2014 г. выразил согласие «соединить российские трансевразийские железные дороги с Экономической полосой»². Тем не менее, в целом позиция России была сдержанной, хотя она вместе со всеми странами-участниками ШОС подавала свой голос в пользу тогда еще во многом неясного замысла.

Российские специалисты, отталкиваясь от общеизвестного факта соперничества, пусть и не остро, между Москвой и Пекином в Центральной Азии, с некоторой озабоченностью оценивали перспективы взаимоотношений ЕАЭС с Экономическим поясом Шелкового пути (ЭПП), усматривая в них неизбежную конкуренцию или, если цитировать генерального секретаря ШОС Д. Мезенцева, «здоровое соревнование»³, что то же самое. Китайские эксперты также предвидели в отношениях между Китаем и ЕАЭС сочетание «конкуренции и сотрудничества»⁴. Те или иные российские ученые выражали сомнения в осуществимости проекта Шелкового пути, в возможности совмещения Экономического пояса Шелкового пути с начинаниями Евразийского экономического союза, а также и в том, что концепция Шелкового пути действительно соответствует интересам входящих в Экономическую полосу государств, как о том заявляет китайская сторона.

Тем временем в Москве шла выработка адекватных подходов к новой инициативе Пекина – таких, которые учитывали бы ее неоднозначное соотношение с интересами России. В Совместном заявлении РФ и КНР от 20 мая 2014 г. о новом этапе партнерства стороны обязались «продолжить поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути и создаваемого Евразийского союза». Год спустя руководители двух стран подписали упомянутое выше Совместное заявление о сотрудничестве по сопряже-

² Единство мнений Китая и России через призму олимпиады в Сочи // Китай. 2014. № 3. С. 17.

³ NOTUMinfo. Эксперт: «ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга». 24.06.2014. URL: <http://www.notum.info/news/politika/ekspert-eaes-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga>

⁴ Жэньминь ван. Евразийский союз и Китай – совместное развитие между конкуренцией и сотрудничеством. 29.09.2014. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0929/c31519-8789711.html>

нию строительства ЕАЭС и ЭПШП, приурочив его к визиту Си Цзиньпина в Москву на празднование Дня Победы.

Общий посыл Заявления очевиден: это – углубление сотрудничества в продвижении евразийской интеграции, обусловленное в первую очередь экономическими интересами сторон, но также и намерением в перспективе сформировать некий противовес американским планам создания Транстихоокеанского и Трансатлантического партнерств. Кроме того – что особенно чувствительно для России как экономически более слабого партнера – в Заявлении РФ и Китай выступают как совершенно равноправные партнеры, параллельно ведущие строительство общего экономического пространства на Евразийском континенте. Каждая из сторон четко заявила о признании интеграционного проекта другой стороны.

Менее ясно, что конкретно означает «сопряжение процессов строительства Экономического пояса и Евроазиатского союза». Не случайно с появлением этой формулы в экспертном сообществе вновь всплыли давно, казалось бы, проясненные вопросы о «совместимости» этих двух проектов, о возможности или невозможности для ЕАЭС «вписаться» в Экономический пояс и т.д. Это, правда, ничуть не помешало активному обсуждению путей сопряжения на многочисленных научных и деловых форумах, однако, наверное, нелишне было бы более точно представлять себе, о чем именно мы ведем речь в таких случаях. Например, иногда важно четко различать понятия «Китай» и «Экономическая полоса Шелкового пути»; полезно помнить, что страны-члены ЕАЭС расположены в зоне формирования будущего Экономического пояса, участвуют в экономической жизни этой зоны, и потому автоматически являются участниками строительства ЭПШП (или, если угодно, самой ЭПШП).

По мнению автора настоящей статьи, замысел сопряжения включает в себе два компонента: условно говоря, реалистический и номинальный. Первый компонент – это интенсификация экономического взаимодействия с Китаем как единственным реальным представителем проекта ЭПШП, его носителем и спонсором, в двустороннем формате или в многостороннем, в последнем случае – в основном на площадке ШОС но не только. Направления взаимодействия на перспективу перечислены в Заявлении о сопряжении – они охватывают едва ли не все виды экономических связей.

На практике абсолютно преобладающим является двусторонний межстрановой формат: именно в его рамках осуществляется реаль-

ный экономический обмен, сердцевину которого, в свою очередь, составляют совместные проекты с участием китайского капитала. Что же касается формата ЕАЭС–Китай, то освоение этого поля пока находится в зачаточном состоянии. Члены ЕАЭС охотно делегируют Москве свое право вести диалог с Пекином о проблемах будущих отношений между КНР и Евроазиатским союзом, оставляя за собой свободу развития двусторонних отношений с Китаем. Нельзя не заметить, что Заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭШП от 8 мая 2015 г. было подписано со стороны ЕАЭС только Россией и только от собственного лица, хотя и было, без сомнения, согласовано с остальными членами союза по дипломатическим каналам, а после подписания одобрено на саммите ШОС в 2015 г. Казахстан устами Председателя Сената Парламента признал сопряжение российского и китайского проектов «крайне выгодным и стратегически важным»⁵, но одновременно сам договорился с Китаем о сопряжении собственной национальной программы развития «Нурлы жол» (Светлый путь) с Шелковым путем.

В настоящее время поиск путей сопряжения двух региональных интеграционных процессов ведется и в межстрановом двустороннем формате, и в формате ЕАЭС–Китай.

В июне 2015 г. в Пекине в соответствии с Заявлением о сопряжении начала работать российско-китайская рабочая группа, сформулировавшая приоритеты сотрудничества в сфере сопряжения этих двух процессов. К ним были отнесены: прежде всего крупные инвестиционные инфраструктурные проекты Китай–Россия и Китай–другие члены ЕАЭС; далее, вопросы устранения торговых барьеров, улучшение взаимодействия таможенных служб Китая и членов ЕАЭС, формирование системы защиты взаимных инвестиций, механизмы решения инвестиционных споров. Одновременно обсуждалось сотрудничество России и Китая в сферах высоких технологий (медицина и образование), вопросы развития научного потенциала.

В этот же период и также в соответствии с Заявлением о сопряжении Китай и ЕАЭС начали рассчитанные на несколько лет переговоры с целью заключения всеобъемлющего соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, охватывающем широкий круг вопросов (транспортные проблемы, технические стандарты, фитосанитарное регулирование, энергетика и т.д.).

⁵ KSET. Токаев К.: Крайне выгодным и стратегически важным является сопряжение ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути. 16.08.2015. URL: <http://www.inform.kz/eng/article/2777795>

По-видимому, в дальнейшем формат ЕАЭС–Китай будет играть более или менее значительную роль именно в совершенствовании правил экономического сотрудничества, развитии его правовой базы, институциональном строительстве, в то время как непосредственно торгово-инвестиционная деятельность останется принадлежностью двусторонних отношений, хотя, возможно, в какой-то степени регулируемой коллективно.

Второй, «номинальный» компонент замысла сопряжения сформулирован в Заявлении как «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем». Уместно напомнить, что идею открытия чужих границ, в том числе российских, для экспорта своих товаров Китай пробивает уже не первый год. В 2002 г. Китай, едва став членом ВТО, предъявил России в качестве одного из условий приема ее в эту организацию требование «полностью снять барьеры по доступу на рынок услуг; обеспечить свободный допуск китайской рабочей силы»⁶ (другие условия – отменить российские экспортные пошлины и резко снизить импортные пошлины на промышленную продукцию в течение 2–3 лет). Правда, вскоре этот запрос был снят, поскольку Россия его категорически отвергла.

Аналогичное предложение было внесено Китаем в Шанхайскую организацию сотрудничества и включено в ее Хартию (2002 г.), хотя не в столь императивном виде: в числе основных направлений сотрудничества в Хартии были названы «поддержка и поощрение регионального экономического сотрудничества в различных формах, содействие созданию благоприятных условий для торговли и инвестиций в целях постепенного осуществления свободного передвижения товаров, капиталов, услуг и технологий»⁷.

Нынешнее дублирование китайской инициативы при несколько иной конфигурации состава партнеров Китая, безусловно, имеет определенный политический смысл, но шансы на ее реализацию не повышает. «Конечно, ЕАЭС может договориться с Китаем о создании зоны свободной торговли. Но мы делать этого не должны: в противном случае мы превратимся в китайский придаток, заваленный товарами», – отмечает известный казахстанский китаевед К.Л. Сыроежкин⁸.

⁶ Ведомости. 23.05.2002.

⁷ ИнфоШОС. Хартия Шанхайской организации сотрудничества (07.06.2002). URL: <http://www.infoshos.ru/?id=33>

⁸ *Сыроежкин К.*: «Центральная Азия для Китая – источник ресурсов и дополнительная территория». 25.08.2015. URL: <http://www.news-asia.ru/view/ch/8615>

Показательно, что начавшиеся переговоры с целью заключения всеобъемлющего соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, как утверждают эксперты, априори не предполагают серьезных шагов к созданию зоны свободной торговли, таких как крупные сокращения импортных пошлин, а будут сосредоточены на привлечении инвестиций Китая в промышленность, инфраструктуру и сферу услуг стран-партнеров. По мнению экспертов, соглашение будет, скорее всего, носить декларативный характер⁹.

Иной план действий по осуществлению идеи евразийской интеграции предлагают авторы известного аналитического доклада «К Великому океану-3. Создание Центральной Евразии». Поставив масштабную задачу превращения Центральной Евразии в зону совместного развития наподобие ЕС, они справедливо расценивают экономическое продвижение Китая в ЦА как «неизбежное и желательное для региона». В этих обстоятельствах, отмечают они, «ЕАЭС становится эффективным инструментом торговой защиты национального рынка при сохранении его инвестиционной привлекательности». Как они полагают, сама «связка ЕАЭС–ЭПШП с высокой степенью вероятности станет стимулом к расширению и укреплению Союза, поскольку будет усиливать позиции стран-членов визави даже самых мощных внешних партнеров»¹⁰.

Тем не менее, укрепление Союза не может произойти самопроизвольно: Россия должна принять активные меры, чтобы «усилить взаимодействие стран ЕАЭС» в целях гармонизации экономических и правовых отношений внутри Союза. «Это позволит избежать для китайской стороны соблазна сотрудничать с государствами-членами ЕАЭС на сугубо двусторонней основе и осознать целесообразность взаимодействия с интеграционной группировкой в целом»¹¹.

Пожалуй, с предельной заостренностью сформулировал задачу России в сфере сопряжения двух интеграционных проектов один из авторов названного выше доклада Т. Бородачев (НИУ

⁹ По дороге в союз свернули на Шелковый путь // Коммерсантъ. 12.05.2015. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2724437>

¹⁰ К Великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» / Отв. ред. и науч. руководитель С.А. Караганов. М., 2015. С. 13. URL: <http://karaganov.ru/content/images/uploaded/7c15ceac311a5c93201dcb2a3c851be4.pdf>

¹¹ Там же. С. 12.

«Высшая школа экономики»): «Главная цель России – сделать ЭПШП инструментом укрепления и совершенствования ЕАЭС»¹².

Если эту диспозицию удастся реализовать – Россия получит огромный выигрыш. Вопрос, однако, в том, найдет ли Россия достаточно веские аргументы, особенно аргументы экономического, т.е. материального характера, чтобы побудить своих партнеров теснее сплотиться (вокруг нее), усилить структуру Союза и более консолидированно выступать в своих отношениях с внешним миром, включая Китай?

ЕАЭС и Китай

Рассмотрим взаимоотношения между ЕАЭС (ранее – Таможенный союз) и Китаем более подробно. Тарифная стена, выстроенная участниками еще Таможенного союза по периферии его территории, несколько снизила объем их торговли с КНР. По подсчетам Европейского банка реконструкции и развития, повышение тарифов на 2% приводило к сокращению импорта из Китая на 2–3%¹³. Ввозу китайских товаров препятствуют также принимаемые Таможенным союзом защитные антидемпинговые меры (главным объектом которых является именно КНР). Они касаются таких категорий товаров китайского происхождения, как плоский холоднокатаный прокат, никельсодержащий прокат, подшипники качения, бесшовные трубы, гусеничные бульдозеры. Надо отметить, что ТС и Китай ведут регулярный диалог по вопросам применения мер против демпинга.

Создав Таможенный союз, его участники получили возможность перераспределить в свою пользу часть сверхприбыли, получаемой китайскими компаниями от эксплуатации дешевой рабочей силы. (Поступления от таможенных пошлин делятся между Россией, Казахстаном и Белоруссией в соотношении 87,97%:7,33%:4,7%). Вместе с тем несовершенство системы правил, регулирующих деятельность Союза, (а она проистекает главным образом из-за расхождений между интересами его членов) вкупе с застарелым пороком постсоветских государств – наличием «серой» растаможки и коррупции в органах таможни – создают для торговых партнеров Союза

¹² *Бордачев Т.* Новое евразийство. Как сделать сопряжение работающим // Россия в глобальной политике. 2015. № 5.

¹³ *Неяскин Г.* Таможенный союз: выиграли Белоруссия и Казахстан, проиграли Россия и Китай // Slon.ru. 32.07.2012. URL: http://slon.ru/economics/tamozhennyj_soyuz_vyigrali_belorussiya_i_kazakhstan_proigral_kitay-813253.xhtml

целый ряд лазеек. Сложившееся положение дел внимательно отслеживается китайскими специалистами, подходы которых мы здесь вкратце рассмотрим на примере одной из многочисленных публикаций на данную тему, озаглавленной «Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: общая ситуация и наши ответные предложения»¹⁴. Автор статьи систематично перечисляет неблагоприятные и благоприятные для Китая стороны деятельности ТС.

Неблагоприятные стороны:

– Повышенная тарифная ставка (по сравнению с прежними казахстанскими она повышена на 32% в среднем с 6,2% до 10,6%); более строгий санитарно-эпидемиологический контроль, более жесткие и сложные процедуры растаможивания. Все это не только затрудняет доступ китайских товаров на рынок ТС, но и увеличивает стоимость подрядного строительства, которое ведут китайские фирмы в Казахстане;

– Отмена пакетной «серой растаможки» (когда в едином пакете оплачиваются транспортировка груза и таможенная пошлина на него; растаможка проводится в упрощенном порядке, но без оформления положенных документов) для мелких частных предпринимателей. «Это нанесло, – утверждает автор – серьезный удар по китайскому экспорту»;

– Часть прав по регулированию торговли передана органам ТС, в результате чего «в СНГ увеличились центростремительные силы в сторону России»;

– Возникновение ТС представляет собой вызов «региональному сотрудничеству в ШОС во главе с Китаем», поскольку «долгосрочной целью регионального сотрудничества в ШОС является создание зоны свободной торговли».

Благоприятные стороны:

– Беспшлинная перевозка китайских товаров внутри ТС, уменьшение количества барьеров для транзитных грузов в Европу;

– Тарифы на полуфабрикаты и запчасти в Таможенном Союзе намного ниже, чем на готовые изделия. Это открывает возможность создавать обрабатывающие и сборочные производства на территории членов Союза, а затем поставлять туда комплектующие узлы;

¹⁴ Дин Дунсин. Э, Бай, Ха Гуаньшуй тунмэн гайкуан цзи индуй цзяньи [Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: общая ситуация и наши соответствующие предложения] // Гоцзи цзинци хэцзо. 2012. № 8. URL: <http://www.doc88.com/p-731455387682.html>

– У каждой из стран Союза – свои налоги на прибыль, подоходные, страховые, НДС, инвестиционные льготы. Это обстоятельство нужно использовать. В Казахстане, где налоги ниже, чем в России или Белоруссии, можно производить товары, обладающие высокой конкурентоспособностью на рынках двух других стран;

– Китай открывает участникам ШОС кредитные линии на миллиарды долларов, а это является важным фактором для расширения сотрудничества Китая со странами Таможенного Союза.

Исследования российских экспертов показывают, что китайская сторона умело пользуется легальными (а равно и нелегальными) возможностями, чтобы облегчить себе проникновение на рынки Таможенного союза. Дипломант НИУ «Высшая школа экономики» С.С. Белов, изучив материалы таможенной статистики, показал, что на практике для этой цели широко применяются по крайней мере два способа¹⁵.

Во-первых, после создания Союза Казахстан с выгодой для себя наладил в значительных размерах реэкспорт китайских товаров в Россию. В этом легко убедиться, сопоставляя объемы экспорта потребительской продукции из Китая в Казахстан и из Казахстана в Россию до и после создания единой таможенной территории – в 2008 и 2011 гг. (Напомним, что единый таможенный кодекс ТС был принят в июле 2010 г.). За этот период и в одном, и в другом случаях произошло значительное, на десятки и сотни процентов, увеличение поставок товаров ширпотреба, которое невозможно объяснить ростом казахстанской промышленности. Например, экспорт группы «Предметы одежды» из Китая Казахстан увеличился на 147%, из Казахстана в Россию – на 700%. Экспорт одной из групп обуви из Казахстана в Россию возрос на 2600%, из Китая в Казахстан – на 517%. И это – далеко не полные сведения, поскольку, как считается, не более половины хозяйствующих субъектов подают о себе сведения в органы таможенной статистики.

Столь массовый реэкспорт, как нетрудно предположить, основан на том, что большое количество товаров из КНР ввозится в Казахстан без должной оплаты таможенных пошлин. О том же свидетельствует и существенная разница между таможенными статистическими показателями двух стран. Из нее следует, что какие-то гру-

¹⁵ Белов С.С. Китайский фактор в экономических процессах Таможенного союза ЕврАзЭС. Выпускная квалификационная работа. Высшая школа экономики. М. 2013. URL: hse.ru/data/2013/05/21/1298180041/Диплом.doc

зы учитываются в Китае, но не учитываются в Казахстане¹⁶. Таможенные платежи в таких случаях, естественно, не поступают в бюджет ТС.

Во-вторых, для того, чтобы обойти таможенные барьеры, Китай начал создавать на территории ТС совместные предприятия. Удобным местом для их размещения оказалась Белоруссия, обладающая относительно дешевой и одновременно квалифицированной рабочей силой. Один из таких совместных проектов – технопарк «Великий камень» неподалеку от Минска, строящийся по образцу китайско-сингапурского индустриального парка в Сучжоу, самый большой в Европе из числа созданных с китайским участием. Парк запланирован под высокотехнологичные и экспортно-ориентированные производства. Другое совместное предприятие – представленная с китайской стороны известной фирмой Geely автостроительная компания «БелДжи» (2011 г.), создавшая на базе реконструированного Борисовского завода «Автогидроусилитель» сборочное производство с мощностью до 10 тыс. автомобилей в год.

К этому можно добавить, что в ЕАЭС существуют многочисленные изъятия из Единого таможенного тарифа, распространяющиеся, в частности, и на торговлю с Китаем. Так, для Казахстана в связи его вступлением в ВТО (в 2015 г.) изъятия охватили более 1300 позиций.

Возникшее таким образом противоречие между интересами России и Китая не является острым и не выходит на поверхность их официальных отношений; тем не менее, ЕАЭС, ставший серьезным экономическим и геополитическим фактором в ЦА, не может не беспокоить Пекин. Отзвуки противоречия находят место в публикациях китайских специалистов, по мнению которых, Россия стремится с помощью ЕАЭС «сохранить лидирующие позиции» в регионе, тогда как Китай изображается в качестве бескорыстного и равноправного партнера¹⁷.

Соперничество между двумя державами проявилось в характерном эпизоде накануне вступления Киргизии в ТС/ЕАЭС. Ее экономика получает большой выигрыш от перепродажи китайских това-

¹⁶ Смысл «неучтенки» и ее размеры – см. в: *Сыроежкин К.Л.* Присутствие Китая в Центральной Азии: интересы, достижения, проблемы // Китай на постсоветском пространстве. Сб. докладов. / РИСИ. М.: РИСИ, 2012. С. 66–67.

¹⁷ Жэньминь ван. Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? 10.10.2013. URL: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html>

ров в соседние страны (Киргизия, как и Китай, – член ВТО), поэтому в переговорах о присоединении к ТС Бишкек пытался закрепить за тремя своими крупными оптовыми рынками статус зон свободной торговли, а также получить льготы примерно по 400 товарным позициям на срок от пяти до десяти лет. Речь шла, таким образом, о допущении «легальной контрабанды», несовместимой с правилами и главное – с интересами стран ТС¹⁸. Считается, что крупный бизнес Киргизии, выросший на товарных потоках из Китая, оказывает серьезное влияние на ее политику¹⁹ и именно это сильно тормозило вступление Киргизии в Таможенный союз.

Примечательно, что в 2013 г. во время переговоров между Россией и Киргизией о присоединении последней к Таможенному союзу, в ходе пребывания Си Цзиньпина в Бишкеке стороны объявили о намерении ускорить согласование проектов, касающихся создания в Киргизии зоны свободной торговли с Китаем. Вскоре после этого, в ноябре видный китайский эксперт, вице-президент Китайского института международных проблем Жуань Цзунцзэ, будучи в Бишкеке, прямо предложил Киргизстану вместо ТС присоединиться к Шелковому пути. При этом он не исключил, что и сама Россия со временем может сделать такой же выбор, поскольку «Таможенный союз – это всего лишь три страны, и неизвестно, кто еще решится стать его членом»²⁰. Этот пример наглядно показывает, как может использоваться в политической практике для давления на партнеров образ Шелкового пути.

Надо полагать, существование ЕАЭС надолго останется подводным камнем преткновения в российско-китайских отношениях. Некоторые российские специалисты предлагают скомпенсировать ужесточение условий импорта китайских товаров более либеральным регулированием по другим направлениям, таким как валютное и инвестиционное сотрудничество, антидемпинговые меры, установление тарифов для естественных монополий²¹. (Интересно, что китайские эксперты, со своей стороны, предлагают «подумать о том,

¹⁸ Терентьев С. Шелковый путь... мимо России // Институт ЕврАзЭС. URL: http://inst.eurassec.com/aktual_tem4015/

¹⁹ NEWSLAND. В Киргизии размышляют о планах Пекина. 10.11.2013. URL: <http://newsland.com/news/detail/id/1275726>

²⁰ Терентьев С. Указ. соч.

²¹ Мозиас П.М. Экономическое взаимодействие России и Китая: от двустороннего формата к региональному // МЭиМО. 2011. № 11. С. 43–48.

как сделать, чтобы Россия не чувствовала, что ее положению в Центральной Азии брошен вызов» – правда, не могут придумать, как²²). Нам кажется, пойдя по этому пути, необходимо тщательно просчитывать все возможные потери и выгоды, не соблазняясь надеждами на проистекающий из уступок призрачный политический эффект. Но в любом случае это – не более чем частная мера, тогда как мы имеем дело с фундаментальной долгосрочной тенденцией: увеличение могущества Китая, наращивание его экономического присутствия в регионе, в форме ли строительства Шелкового пути или в любой другой, должно существенно увеличить экономическое и геополитическое влияние КНР в регионе, тогда как относительное влияние России при этом неизбежно будет сокращаться.

Новая расстановка сил вполне может оказать определенное воздействие на взаимоотношения в Евразийском союзе. Развитие тесного экономического сотрудничества с Китаем под эгидой Шелкового пути объективно ставит членов ЕАЭС в ситуацию раздвоения интересов. В этой связи обращает на себя внимание появившийся в последнее время нюанс, особенно заметный на примере Казахстана. В расчеты этой крупнейшей центральноазиатской страны как члена ЕАЭС входит индустриализация при содействии промышленно более развитой России. Но РФ сама нуждается в широкой модернизации индустриальной базы и не спешит на помощь казахстанской промышленности, тогда как Китай охотно идет навстречу своему соседу. В ходе визита Н. Назарбаева в Пекин на празднование Дня Победы в сентябре 2015 г. стороны договорились о направлении китайских инвестиций на сумму в 23,5 млрд долл. преимущественно в обрабатывающие секторы Казахстана, включая машиностроение и переработку ресурсов, а также о содействии в развитии информационных технологий в РК и т.д., всего по 25 индустриальным проектам²³. В рамках этих соглашений предполагается перенос в Казахстан избыточных производственных мощностей из Китая. В Астане расценили достигнутые договоренности как начало нового этапа в двусторонних отношениях. (В начале 2016 г. стороны согласовали пере-

²² Цзя Цинго. «И дай и лу» цзи дай лун цин хэ лунь чжэн дэ цзи да вэньти [Несколько крупных вопросов относительно «Пояса и пути», ждущих прояснения и доказательств]. URL: <http://theory.people.com.cn/n/2015/0330/c112851-26771579.html>

²³ Kazinform. 03.09.2015. Высший уровень приема на языке дипломатии: из 30 зарубежных лидеров только Н.Назарбаев посетил Китай с государственным визитом – Посол РК. URL: <http://www.inform.kz/rus/article/2814556>

чень уже из 52 проектов на общую сумму 24 млрд долл. В перечень вошли проекты в сферах нефтехимии, машиностроения, электроэнергетики, инфраструктуры, обрабатывающей промышленности, горно-металлургического и агропромышленного комплексов и т.д.)²⁴,

Нетрудно понять, как осуществление этих договоренностей скажется на соотношении влияния Москвы и влияния Пекина в Астане, традиционно проводящей политику балансирования между ними.

Продумывая ответную реакцию, мы должны исходить из того, что ЕАЭС с тем или иным успехом выполняет те функции, ради которых он был создан; Китай принимает ЕАЭС как данность и готов к взаимодействию с ним по формуле «конкуренция и сотрудничество» (тем более, что китайские компании имеют возможность пользоваться легальными и нелегальными проходами в таможенной стене ЕАЭС); КНР не откажется от конкуренции ни при каких обстоятельствах, прекрасно понимая, что в стратегическом плане время работает на нее. Вместе с тем наши двусторонние отношения с Поднебесной успешно развиваются в обход проблемы ЕАЭС, что обусловлено глубокой заинтересованностью Китая в сохранении нынешнего стратегического партнерства с Россией, несмотря на ее относительную слабость рядом с его собственной гигантской мощью. Не случайно в Совместном заявлении о сопряжении Китай объявил о признании ЕАЭС, так же как Россия – о признании Шелкового пути.

В подобных обстоятельствах задача РФ состоит в том, чтобы, поддерживая идею возрождения Шелкового пути, которая с одобрением воспринимается в странах Центральной Азии, одновременно всеми силами укреплять Евразийский экономический союз и в целом свои позиции в регионе. Обострение отношений России с Западом в связи с украинским кризисом осложняет положение РФ в диалоге с Китаем, однако из этого не следует, что она должна идти на односторонние уступки с целью снискать расположение могущественного партнера.

Продолжающееся изменение баланса сил в пользу Китая может отразиться и на положении России в ШОС. В частности, это, вероятно, будет выражаться в том, что на фоне китайского Фонда Шелкового пути и созданного по китайской же инициативе АБИИ сузится интерес стран ЦА к работе в ШОС, где планы создания Банка

²⁴ Жэньминь ван. 03.03.2016. Развитие нового Шелкового пути – залог экономического роста не только Китая, но и всего региона – посол Казахстана в Китае Ш. Нурышев. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0303/c31521-9024614.html>

развития ШОС и Фонда ШОС так и остаются нереализованными, тогда как задачи ШОС в сферах политики и безопасности представляются лидерам этих стран безусловно важными, но на данный момент не столь актуальными. В предвидении этой ситуации Россия пытается в меру своих скромных возможностей оживить заинтересованность в финансовых инструментах ШОС, но особого прогресса она здесь не достигает. Об этом можно судить по декларациям ежегодных саммитов ШОС по данному вопросу до и после провозглашения концепции «Экономического пояса Шелкового пути».

В Бишкекской декларации 2013 г. зафиксировано следующее положение:

«Главы государств отметили важность проводимой работы по изучению вопросов создания Фонда развития (Специального счета) ШОС и Банка развития ШОС и поручили продолжить усилия в целях ее скорейшего завершения»²⁵.

В Уфимской декларации 2015 г. высказывание на данную тему еще более лаконично и неопределенно: «Государства-члены продолжат работу над созданием Фонда развития (Специального счета) ШОС и Банка развития ШОС с целью стимулирования торговых и инвестиционных связей в регионе»²⁶.

Для Китая снижение привлекательности ШОС будет компенсироваться ростом его собственного экономического присутствия в ЦА, для России – едва ли.

Новый Шелковый путь и Транссибирская магистраль

Оставаясь на почве реальности, нетрудно обнаружить, что строительство Экономического пояса несет России и новые благоприятные шансы, и новые вызовы.

1. Безусловным выигрышем для России стали внушительные соглашения в инвестиционной сфере, подписанные в ходе визитов Си Цзиньпина в Москву и В.В. Путина в Пекин в связи с Днями Победы, а также договоренности о сделках, достигнутые на первом Экономическом

²⁵ ЦентрАзия. 13.09.2013. Бишкекская декларация глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества. URL : www.centrasia.ru

Подробнее о позициях сторон – см.: *Габуев А.Т.* Банк развития ШОС: выгоден всем? // МГИМО (У). X заседание форума Шанхайской организации сотрудничества. Ханты-мансийск, 10–12 марта 2015 г. Сборник докладов. Ежегодник ИМИ. 2015. выпуск 2 (12). М.: «МГИМО-УНИВЕРСИТЕТ», 2015. С. 65–67.

²⁶ Уфимская декларация глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества. URL : <http://sco-russia.ru/load/1013640909>

ческом форуме во Владивостоке. В числе подписанных документов выделяется договоренность о совместном строительстве высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Казань, на которое Китай выделит 300 млрд руб.²⁷ (Планируется использование китайских технологий и оборудования, а также опыта строительства и эксплуатации ВСМ, тогда как подвижной состав будет разрабатываться совместно²⁸).

Согласно неофициальному, но весьма распространенному убеждению, высокоскоростная магистраль Москва–Казань должна послужить первым на российской территории обновленным звеном будущей сверхдальней высокоскоростной трассы Китай–Европа, о прокладке которой подчас говорят едва ли не как о решенном деле. Напомним контекст: еще во время визита премьера Госсовета КНР Ли Кэцяна в Россию в октябре 2014 г. стороны договорились об изучении проектов строительства ряда участков высокоскоростного транспортного коридора Европа–Азия, и китайская пресса стала называть Россию «одним из главных участников» строительства Экономического пояса Шелкового пути²⁹. «Дорожная карта» проекта «Пояс и путь» рекомендует «продвигать создание Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва–Пекин»³⁰. Однако на самом деле и строительство, и эксплуатация ВСМ Китай–Европа требуют огромных затрат, и ее рентабельность вызывает серьезные сомнения. По расчетам экспертов, рентабельность ВСМ начинается с 7–8 млн пассажиров в год³¹, а перспектива возникновения такого пассажиропотока между Европой и Китаем пока представляется крайне сомнительной, и специалисты предполагают, что будущая пассажирская линия из Пекина в Европу обойдется без высоких скоростей³².

²⁷ Путин: Китай профинансирует проект ВСМ Москва–Казань // Российская газета. 08.05.2015. URL: <http://www.rg.ru/2015/05/08/proekt-anons.html>

²⁸ С восточным акцентом // Гудок. 13.05.2015.

²⁹ Жэньминь ван. Строительство высокоскоростных железных дорог до Москвы объясняет логику китайско-российского сотрудничества. 15.10.2014. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1014/c31519-8794333.html>

³⁰ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР). Пекин: Издательство литературы на иностранных языках, 2015. С. 33.

³¹ С восточным акцентом // Гудок. 13.05.2015.

³² Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А. Новая концепция увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Восток–Запад»: геополитические условия и эконо-

2. Тем не менее, остается фактом: Россия уже самым активным образом участвует в качестве транзитера в функционировании транспортной инфраструктуры Шелкового пути³³ (что является конкретным шагом в реализации плана сопряжения строительства ЕАЭС и ЭПШП). Показательно, что транзитный грузопоток Китай–Казахстан–Европа через Россию за последнее время резко возрос. За четыре с половиной года, с момента первого грузового рейса в марте 2011 г. и по август 2015 г., по этому маршруту прошло 800 грузовых составов, 600 из них – в рамках новой китайской концепции, а 328 – только за 7 месяцев 2015 г.³⁴ Таким образом, Россия пропускает транзитом 1–2 поезда ежедневно.

По всей видимости, дальнейшее повышение эффективности китайско-европейского транспортного коридора потребует как его модернизации, включая обновление российского участка (и материальной базы, и логистики), так и состыковки национальных логистик, обеспечения эксплуатационной совместимости и т.д. Особо стоит отметить необходимость устранения малых и больших дефектов системы таможенного контроля, заметно снижающих конкурентоспособность вообще всех российских трансграничных коридоров (например, досмотр транзитных контейнеров, чего нет больше нигде в мире)³⁵. Интенсивное использование модернизированной трассы может дать России, помимо прямых доходов от транзита, еще и оживление движения по внутренним маршрутам, и толчок к развитию прилегающих территорий.

мические предпосылки // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной безопасности / Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ, 2014. С. 132.

³³ Подробно о состоянии и перспективах развития транспортной сети, связывающей Россию и Китай. См.: *Сазонов С.Л.* Россия–Китай: сотрудничество в области транспорта / Институт Дальнего Востока РАН. М.: Кругъ. 2012. См. также: *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики / Институт Дальнего Востока РАН. М.: Кругъ, 2012.

³⁴ Жэньминь ван. Рейсы между Китаем и Европой эффективно обеспечивают реализацию концепции Пояса и Пути. 01.09.2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0901/c31518-8944172.html>

³⁵ См., напр.: *Романович А.Л.* О соответствии российского законодательства международным нормам в сфере международной торговли и таможенного дела предпосылки // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной безопасности / Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ, 2014. С. 26–27.

В дальнейшем при строительстве трансконтинентального коридора через Россию членам ЕАЭС предстоит совместно решать и сопрягать с позицией Китая вопросы оплаты транзита и прохождения таможи, создавать единую логистику и т.д. Здесь участником сопряжения станет, вероятно, коллектив стран ЕАЭС, примером чему могут служить упомянутые ранее переговоры, касающиеся заключения всеобъемлющего соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве.

Для Китая этот коридор является исключительно важным сухопутным путем в Европу. Альтернативную трассу в Европу через Казахстан и Каспий, в строительстве и освоении которой Пекин и Астана активно сотрудничают друг с другом, пока еще нельзя считать готовой: по ней были пущено лишь несколько пробных грузовых составов через Каспий («Nomad Express» – в июле–августе 2015 г. до Баку, «Шелковый ветер» – проект, инициированный Казахстаном – в декабре 2015 г. через Закавказье до Украины). Тестовые рейсы подтвердили очевидное: высокую стоимость и малую среднюю скорость движения по этому маршруту. Еще более значительной достройки требует вариант с обходом Каспия с юга: чтобы превратить его в полноценный транспортный коридор с достаточной пропускной способностью, требуются миллиардные инвестиции и необходимость решить комплекс непростых инженерных и международно-политических задач, снизить каким-то образом риски, обусловленные глубиной нестабильностью обстановки на Ближнем Востоке. Кроме того, в обоих южных вариантах предстоит урегулировать те же вопросы таможенного контроля и оплаты транзита, помноженные на многочисленность пересекаемых границ.

Однако для самой России использование ее европейской части под новую модернизированную трассу Китай–Европа наряду с безусловными плюсами имеет и очевидные минусы. А именно: чем более интенсивно используется эта трасса, тем сильнее снижается интерес перевозчиков к транссибирскому транзитному каналу, который в силу своих дефектов уже сегодня теряет очки в соревновании с ней. Пороками Транссиба давно уже стали наличие узких мест, малая скорость, завышенные тарифы, громоздкость процедур оформления грузов, неурегулированные вопросы страховки грузов и ответственности перевозчиков. (По данным экспертов ОАО «РЖД», в настоящее время перевозка товаров на расстояние 11 тыс. км из Чунцина в Дуйсбург через Казахстан занимает 16 дней, а чуть

меньшее расстояние – 10796 км – из Шэньяна в Лейпциг по Транссибу – 18 дней³⁶).

Неудивительно, что в настоящее время западное направление Транссиба как магистрали Восточная Азия–Европа является для Китая далеко не главным. Если контейнерные поезда из Китая через Казахстан идут в Европу с 2011 г. и ныне их количество за год исчисляется сотнями, то первый контейнерный поезд из Харбина в Европу отправился лишь в июне 2015 г., а предполагаемая частота движения таких поездов – один раз в неделю³⁷.

Едва ли можно согласиться с заявлением замминистра транспорта РФ А. Цыденова о том, что Транссиб и евразийская трасса из Китая – «это точно не конкуренция», поскольку «у каждого пути есть своя грузовая база, в первую очередь имеется в виду грузопоток Западный Китай–Европа»³⁸. Грузы из Китая в Европу идут через Центральную Азию отнюдь не только из Западной части КНР, а размеры «грузовой базы» как раз и образуются в результате конкуренции. Грузовая база Транссиба сейчас сузилась почти исключительно до Северо-Восточных провинций КНР.

3. При снижении транзитной привлекательности в континентальных масштабах за Транссибом сохраняются, однако, функции регионального перевозчика, имеющего решающее значение для подъема экономики российского Дальнего Востока и далее – всей зауральской части страны. Следовательно, сохраняется и необходимость модернизации восточного участка этой трассы. В настоящее время Россия и Китай расширяют и модернизируют прилегающие к Транссибу на Дальнем Востоке инфраструктурные сети – каждый на своей территории, со стыковкой обеих частей (проекты «Приморье-1» и «Приморье-2», проект «Свободный порт Владивосток», пограничные переходы). Китайская сторона действует заметно эффективнее российской, все более отстающей от своего успешного партнера.

³⁶ Рышков А.В. Железнодорожные транспортные коридоры: состояние, проблемы, направления развития // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной безопасности / Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ, 2014. С. 22–23, рис. 3.

³⁷ New cargo train service between China, Europe opens. URL: http://www.china.org.cn/wap/2015-06/14/content_35818074.htm

³⁸ Евразийский коммуникационный центр. 05.06.2015. ЕАЭС и Шелковый путь – основа для строительства новой Евразии. URL: <http://eurasiancenter.ru/politicsexperts/220150605/1004118210.html>

(О проблемах на российской стороне дает некоторое представление такой пример, приведенный министром по развитию Дальнего Востока А. Галушкой. Контейнер из Муданьцзяна доходит до Шанхая через Дальянь за 85 часов, а через Владивосток, который в три раза ближе, чем Далянь, за 220 часов, из которых не менее 100 он находится на таможе³⁹).

На этом фоне В.В. Путин настойчиво продвигает идею «создания общей транспортной системы, в рамках которой предлагается использование транзитного потенциала Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали, сопряженного с планами Шелкового пути»⁴⁰. Важно, что позиции обеих сторон здесь фактически сходятся, и не только на уровне общих формул, но и их расшифровок. А именно, в Совместном заявлении РФ и КНР об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия (8 мая 2015 года) зафиксировано в качестве одной из важнейших задач «ускорение сооружения объектов трансграничной транспортной инфраструктуры, включая железнодорожный мостовой переход в районе пункта пропуска Нижнеленинское–Тунцзян и автомобильный мостовой переход в районе пункта пропуска Благовещенск–Хэйхэ, укрепление сотрудничества в области интермодальных перевозок с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России»⁴¹.

Министр иностранных дел КНР Ван И в одном из своих выступлений расценил «сопряжение китайской инициативы формирования Шелкового пути с российской по модернизации Транссиба и Байкало-Амурской магистрали как один из способов состыковки

³⁹ Галушка А. Приморье проложит новый путь для Китая // Российская газета. 23.03.2016.

⁴⁰ Путин В. Выступление на саммите ШОС. 12.09.2014. Душанбе. URL: <http://www.youtube.com/watch?v=qd5tJXjBGN4>

Об этом В.В. Путин говорил и на саммите ШОС – БРИКС в Уфе в 2015 г.: «И проекты Экономического пояса Шёлкового пути, и наши проекты по развитию Транссиба и БАМа, некоторые наши планы в рамках Евразийского экономического союза – все говорят об одном и том же: нам нужно просто сопрягать наши усилия». См.: Пресс-конференция Владимира Путина по итогам саммитов БРИКС и ШОС. 10.07.2015. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/49909>

⁴¹ Совместное заявление РФ и КНР об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества. 8 мая 2015 года. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969>

стратегий развития двух стран»⁴². В 2015 г. на заседаниях упоминавшейся выше рабочей группы по сотрудничеству ЕАЭС и ЭПШП представители КНР подтвердили готовность Китая участвовать в модернизации БАМа и Транссиба⁴³. Судя по всему, заявленная сторонами во всех этих случаях готовность к сотрудничеству касается именно дальневосточной части Транссиба, обслуживающей товарообмен России с Китаем и доставку товаров обоих государств в российские дальневосточные порты для перевалки на морские суда. Это подтверждается и поставленной в «дорожной карте Пояса и Пути» задачей: «Улучшать железнодорожное сообщение Хэйлунцзяна с Россией, а также сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской перевозки»⁴⁴.

Предполагаемое участие Китая в реконструкции Транссиба и примыкающей к нему транспортной инфраструктуры должно сыграть важную роль в выходе российского Дальнего Востока на путь успешного экономического развития.

Однако сотрудничество в транспортной сфере на восточной оконечности Транссибирской магистрали и слияние Транссиба с евразийской магистралью Китай–Европа в европейской части России не устраняют соперничества между двумя трансконтинентальными трассами. Сочетание сотрудничества с конкуренцией в тех или иных пропорциях, в тех или иных формах – естественный способ функционирования международных отношений. Удастся ли России при содействии своего стратегического партнера каким-то образом отвоевать для Транссибирской магистрали более просторную нишу на рынке трансевразийских перевозок рядом со столь могущественным конкурентом? Пусть не сейчас, в период поразившего страну экономического кризиса, а в более далеком будущем?

⁴² МИД КНР предлагает совместить формирование Шелкового пути и развитие Дальнего Востока. URL: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1885153>

⁴³ Воскресенский С: Шелковый путь соединяет Россию и КНР. 27.08.2015. URL: <http://economy.gov.ru/minec/press/interview/2015082704>

⁴⁴ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР). Пекин: Издательство литературы на иностранных языках. 2015. С. 33.

Директор Института проблем рынка РАН В.А. Цветков солидарен с утверждением ряда отечественных экспертов: «Если бы Россия наладила 10-дневный сухопутный транзит китайской продукции в Европу в объеме 100 млн тонн в год, то суммарные доходы отечественных транспортных и логистических компаний превысили выручку всех наших нефтяных компаний»⁴⁵.

Он же считает: «Этим вопросом нужно было заниматься раньше. Сейчас у нас просто нет ресурсов».

И еще: «Реконструкция Транссиба – это то, что нужно российской экономике»⁴⁶.

Строительство нового Шелкового пути, вызванное к жизни подъемом национальной мощи Китая, превращается в одно из важнейших течений международной жизни. Как реагировать на него России? Отечественные специалисты выдвинули целый ряд соображений и предложений, некоторые из которых мы бегло очертили выше. Все они направлены на укрепление взаимодействия России или ЕАЭС с Шелковым путем, т.е. с Китаем. Кое-какие предложения являются заведомо спорными как, например, идея создания, в дополнение к ОДКБ и Антитеррористическим Центрам ШОС и СНГ, «Организации безопасности Шелкового пути» с участием Китая для защиты настоящих и будущих капиталовложений в Шелковый путь⁴⁷. Однако все они свидетельствуют о понимании того факта, что формирование Экономического пояса Шелкового пути имеет непосредственное отношение к развитию российской экономики и укреплению ее международного положения. Они суммарно отражают российское общественное мнение, настроенное в пользу Китая, особенно в последнее время. (Так, по данным социологических исследований известного агентства Pew, в 2014 г. положительное отношение к Китаю продемонстрировали 62% опрошенных россиян, а в 2015 г. – 79%; негативное же отношение выразили всего 28% и 14%, соответственно⁴⁸).

С нашей точки зрения, при сложившемся ныне соотношении сил у России попросту нет сколько-нибудь широкого пространства

⁴⁵ Цит. по: *Ситников А.* Транссиб: едем медленно и печально. Что мешает России стать транзитной сверхдержавой // Свободная мысль. 02.12.2014. URL: <http://svpressa.ru/economy/article/105928/>

⁴⁶ Там же.

⁴⁷ *Тавровский Ю.* «Один пояс, один путь»: как защитить? / Независимая газета. 16.10.2015.

⁴⁸ См. Pew Research Center. URL: <http://www.pewglobal.org/>

для маневра. Неясно, каким образом она может справиться с вызовами, о которых говорилось выше. Однако она должна в максимальной степени использовать открывающиеся шансы. Тем более, что для повышения нашей конкурентоспособности в целом ряде случаев (например, таможенное оформление на транзитных маршрутах) требуются не новые капиталовложения, а более рациональные способы организации труда. При этом приоритетными направлениями остаются углубление всеобъемлющего партнерства с Китаем и укрепление ЕАЭС.

Из числа конкретных мер отметим необходимость модернизировать российский участок трансъевразийского коридора Китай–Европа, что, кстати, будет полезно для транспортировки не только китайских товаров, но и для доставки собственных грузов из Сибири, а попутно – для укрепления отношений с Казахстаном. При этом следует тщательно просчитывать все выдвигаемые проекты, не поддаваясь гигантомании и прожектерству, свойственному, как показывает опыт, госкорпорациям типа РЖД даже в кризисные периоды. ВСМ Пекин–Москва, например, в настоящее время явно не принадлежит к числу экономически оправданных проектов. Первостепенной задачей является также модернизация восточной оконечности Транссиба с примыкающей к нему транспортно-инфраструктурной сетью.

По крайней мере, на этих участках Транссибирской магистрали стоило бы обеспечить зеленую улицу транзитным товарам, создать для их перевозки как можно более благоприятные условия.

В меру наших возможностей следовало бы также осуществить модернизацию других участков Транссиба.

Если же Россия хочет кардинально упрочить свои позиции на Шелковом пути (как и вообще в мире) и не потерять оставшегося, ей следовало бы начать с глубокой модернизации собственной экономики – но эта тема уже выходит за рамки данной статьи.

А.В. ОСТРОВСКИЙ

КАК ПОДКЛЮЧИТЬ СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК К ШЕЛКОВОМУ ПУТИ?

Аннотация. В статье анализируется экономическая ситуация на российском Дальнем Востоке и перспективы его развития по трем сценариям, предложенным в ходе дискуссии в Отделении общественных наук РАН в августе 2011 г. По мнению автора, хотя проект «Экономический пояс Шелкового пути» напрямую не затрагивает территории Дальнего Востока, тем не менее, строительство трассы высокоскоростной железной дороги Москва–Пекин по маршруту Шелкового пути и ее связанность с транспортной инфраструктурой на Северо-Востоке Китая будут способствовать активизации торгово-экономических связей России и Китая.

Ключевые слова. Дальний Восток, проект «Экономический пояс Шелкового пути», транспортная инфраструктура, концепция «Один пояс, один путь», Северо-Восток Китая, Евразийский экономический союз.

Предисловие. Территория ДВФО составляет 36% всей площади России, но проживает здесь менее 5% населения страны. В недрах Округа сосредоточено 30% российских запасов каменного угля, 20% углеводородов, здесь также имеются значительные залежи редкоземельных и цветных металлов. На ДВФО приходится 25% российских ресурсов древесины. Вместе с тем, инфраструктура Дальнего Востока и Сибири крайне неразвита. Лишь относительно недавно появилась единая автомагистраль, по которой можно проехать из Иркутска во Владивосток. Имеются только две железнодорожные магистрали – Транссиб и БАМ, причем БАМ не загружен в связи с экономической неразвитостью региона, несмотря на наличие там

богатых месторождений полезных ископаемых и прямого выхода к глубоководному порту Советская Гавань, превосходящему по своим природным условиям глубоководный порт Сан-Франциско в США. Недостаточно развито пароходное сообщение по Северному морскому пути, который в свое время обеспечивал большую часть так называемого «северного завоза». Следует отметить слабое развитие системы электроснабжения, телекоммуникаций, банковской сферы. А линии нефтепроводов и газопроводов до недавнего времени просто отсутствовали. Иными словами, Дальний Восток и большая часть Сибири по сути дела оторваны от европейской части России. К тому же следует добавить фактор высоких транспортных тарифов, который увеличивает разрыв между дальневосточными регионами и европейской частью РФ по уровню социально-экономического развития.

В нынешних условиях подъем Сибири и Дальнего Востока является одной из наиболее сложных стратегических задач территориального развития России. Однако становится очевидным, что для развития дальневосточных регионов РФ, формирования на их территории «полюсов роста», закрепления и увеличения численности населения необходимо осуществлять всемерное сотрудничество со странами АТР в плане создания большего количества совместных предприятий, повышения доли продукции СП в объеме валового регионального продукта (ВРП), увеличения душевого объема ВРП и на этой основе – повышения платежеспособного спроса населения и развития розничной торговли и сферы услуг. При этом есть весомые основания полагать, что решение этой задачи, особенно на фоне глобализации и роста роли АТР, в значительной, если не в решающей степени, лежит в плоскости активного регионального экономического сотрудничества и внедрения России в интеграционные процессы в АТР.

На наш взгляд, важной формой вступления районов Дальнего Востока и Сибири в систему межгосударственного сотрудничества в АТР является их подключение к проекту «Экономический пояс Шелкового пути». С одной стороны, это кажется нереальным делом, так как все предполагаемые три маршрута проходят в другом направлении – на запад. Первый – через Казахстан и европейскую часть России; второй – через Казахстан, Каспийское море, Закавказье и Турцию; третий – через Иран и Турцию. Однако анализ уже изданных в Китае многочисленных работ на эту тему показывает, что существует большое количество определений Шелкового пути, начиная от собственно Экономического пояса Шелкового пути (*сычуучжунли* или

идай илу) и Морского Шелкового пути (*хайсылу*) и заканчивая различными морскими и железнодорожными маршрутами по всему континенту Евразии. В частности, в изданном в КНР справочнике под названием «Один пояс, один путь» напечатана схема маршрутов Экономического пояса Шелкового пути. В эту схему, помимо традиционных трех маршрутов через европейскую часть России, Казахстан, Турцию, Иран, Грузию и Азербайджан, был включен и маршрут через Западную и Восточную Сибирь и Дальний Восток и приложена соответствующая карта. В работе отмечалось, что предполагается построить два континентальных моста Европа–Азия (северный и южный) и что маршрут Екатеринбург–Новосибирск–Красноярск–Иркутск–Чита–Хабаровск–Владивосток станет важной составной частью северного трансконтинентального моста¹.

Уже более 15 лет назад на одном из Байкальских форумов в Иркутске указывалось, что *полноценное включение азиатской части России, и прежде всего – Дальнего Востока и Сибири в систему мирохозяйственных связей представляет собой основное условие нормального социально-экономического развития самого региона и государства в целом, устойчивого наращивания экономического потенциала и укрепления позиций России в мировой экономике. При этом азиатско-тихоокеанское направление естественным образом должно стать основным вектором в стратегии взаимодействия российского Дальнего Востока с мировым хозяйством.* На Байкальском экономическом Форуме в Иркутске в сентябре 2000 г. в аналитическом докладе Совета Федерации Федерального Собрания РФ «Стратегия развития России в АТР в XXI веке» отмечалось, в частности, что *первостепенное значение имеет создание международной транспортной инфраструктуры и международной топливно-энергетической системы Северо-Восточной Азии (СВА), охватывающей Сибирь, Дальний Восток и наших соседей по региону*². Всего в вышеупомянутом докладе было выделено четыре основных направления интеграции России в СВА: 1) развитие нефтяных и газовых ресурсов российского Дальнего Востока и Сибири и сооружение на территории СВА сети нефте- и газоснабжения, а также линии передачи электроэнергии, которые стали бы основой будущей экономи-

¹ См.: И дай и лу. Хуанпишу. 2014: [Один пояс, один путь. Желтая книга. 2014] / Сост. Ян Яньхун. Иньчуань: Нинся жэньминь чубаньшэ, 2015. С. 42–43.

² См.: Стратегия развития России в АТР в XXI веке. Аналитический доклад. – М., 2000. С. 33.

ческой интеграции; 2) использование географического положения России как моста между Европой и Азией; 3) привлечение иностранной рабочей силы для освоения Сибири и Дальнего Востока; 4) создание технопарков на основе российского научного потенциала, их капитала и потребностей в наших знаниях³.

Совершенно ясно, что столбовая дорога развития российского Дальнего Востока – это осуществление крупных проектов инфраструктурного характера, которые, в свою очередь, нуждаются в масштабных инвестициях. Понятно, что их источником могут быть либо средства из государственного бюджета, либо инвестиционные поступления от масштабных интеграционных процессов с участием России в рамках программ государственно-частного партнерства. Вот почему активное сотрудничество со странами АТР можно рассматривать в качестве реального инструмента комплексного развития экономики региона.

Проблемы и вызовы в развитии российского Дальнего Востока. Несмотря на территориальную близость Дальнего Востока и Забайкалья к АТР, поставки энергоносителей на крупнейший в мире энергетический рынок АТР пока не играют основной роли в российском экспорте энергоносителей. Доля экспорта нефти в КНР, Японию, Республику Корея и США составляет менее 15% от российских поставок на мировой рынок, нефтепродуктов – менее 10%, поставки сжиженного природного газа (СПГ) в Японию, Республику Корея и на Западное побережье США – около 7% суммарного экспорта газа. В экспорте угля доля АТР составляет всего 23%, в экспорте электроэнергии – 7%. Аналогичная ситуация наблюдается и в поставках в АТР продукции горно-металлургического комплекса, которая, за исключением лома черных металлов, не имеет большого значения во внешнеэкономических связях России. Лишь в поставках российского леса АТР является доминирующим.

Основная причина ограниченности внешнеэкономических связей российского Дальнего Востока и Забайкалья со странами АТР – это отсутствие развитой энергетической и транспортной инфраструктуры, низкий уровень освоения ресурсного потенциала, нерешенность ряда институциональных вопросов, включая слабую законодательную базу, плохой инвестиционный климат, ценовой разрыв между регионами Дальнего Востока и европейской частью России.

³ См. сноску 2. С. 34–35.

По ряду прогнозов Росстата и Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, экспорт сырой нефти в страны АТР может быть доведен до 100–110 млн т к 2020 г. и до 112–130 млн т к 2030 г. Экспорт газа – до 103–110 млрд куб. м к 2020 г. и до 144–170 млрд куб. м к 2030 г.

Однако интересы стран АТР не ограничиваются только получением доступа к российским энергетическим и сырьевым ресурсам. В частности, развитые страны АТР, такие как Япония, Республика Корея, Малайзия, Сингапур, готовы участвовать в модернизации портового хозяйства на Дальнем Востоке, включая создание инфраструктуры для экспорта зерновых, в повышении эффективности железнодорожного транспорта, в первую очередь – Транссиба, в организации производства горнодобывающей и сельскохозяйственной техники, а также электросилового оборудования⁴.

В целом можно выделить следующие основные вызовы в развитии российского Дальнего Востока до 2050 г.: 1) депопуляция, низкая плотность и очаговый характер расселения; 2) недостаточное развитие транспортной, энергетической и информационной инфраструктуры; 3) замедленное инновационное развитие; 4) в свете всех вышеперечисленных проблем – пессимистическое видение будущего в настроениях местного населения.

Решение этих вопросов связано с расширением интеграции российского Дальнего Востока со странами АТР, переноса центра тяжести внешнеэкономической ориентации с атлантического на тихоокеанское направление, движения России на восток, отвечающего стратегическим интересам нашей страны. Государства АТР в целом не выдвигают России неприемлемых требований для ее широкого участия в региональном экономическом сотрудничестве.

Сценарии решения стоящих перед Дальним Востоком проблем. Риски по каждому из сценариев. В ходе состоявшегося в августе 2011 г. в Отделении общественных наук РАН ситуационного анализа было проведено обсуждение различных сценариев развития российского Дальнего Востока в контексте изменения политической и экономической ситуации в АТР до 2050 г. Было представлено три сценария развития этих регионов, которые условно были названы

⁴ Подробнее см.: Сценарий развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона. Аналитический доклад. Москва–Иркутск, 2011. С. 24.

«От инерции к стагнации», «Падение в пропасть» и «Новые возможности»⁵.

По сценарию **«От инерции к стагнации»**, в случае развития мировой экономики без кризисов в ближайшее десятилетие хозяйственный рост Дальнего Востока и Забайкалья продолжится по инерции на уже имеющейся технико-технологической базе. Будет происходить медленная переориентация на развивающиеся рынки АТР с преимущественным наращиванием экспорта сырьевых ресурсов при сохраняющемся низком уровне инновационного развития экономики региона. В этом случае в ближайшие 15–20 лет можно будет ожидать приростов ВРП не более 4–5% годовых. Не произойдет серьезных изменений отраслевых и территориальных пропорций между европейскими и азиатскими регионами России, и доля Дальнего Востока в экономике страны практически не изменится. В этом случае в 2030 г. совокупный ВРП составит 386 млрд долл. при душевом показателе – 27 тыс. долл. и общем объеме инвестиций в новые проекты на 2011–2030 гг. до 360 млрд долл. В рамках данного сценария не будет остановлена депопуляция региона, экономическая активность сосредоточится вокруг Транссиба, продолжится обострение системного кризиса, что способно привести к развитию сценария «Падение в пропасть».

Сценарий **«Падение в пропасть»** (*предсказана нынешняя ситуация в РФ – А.О.*) может быть реализован в случае наступления новой, более глубокой волны глобального экономического кризиса, который приведет к резкому падению цен на энергоносители и другие природные ресурсы. В этом случае объемы добычи сырья и их экспорта сократятся. Большая часть инфраструктурных проектов не будет реализована. Все это создаст проблемы для центральной и местной власти в части формирования и расходования бюджета. В этом случае будут сняты ограничения на доступ иностранных инвесторов к освоению сырьевых ресурсов, будут разрабатываться наиболее эффективные месторождения на основе соглашений о разделе продукции (СРП). Региональные власти не смогут сформировать собственные институты развития и окажутся вынужденными опираться на бесконтрольное привлечение иностранных инвесторов к развитию территории и приток рабочей силы извне. В результате

⁵ Подробнее см.: Сценарий развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона. Аналитический доклад. Москва–Иркутск, 2011. С. 33–38.

освоение территории и развитие транспортной инфраструктуры с учетом интересов экспортеров приобретут бессистемный характер. В этом случае в 2030 г. совокупный ВРП составит всего 280 млрд долл., а его значение на душу населения – 18 тыс. долл. Общий объем инвестиций в новые проекты за 20 лет не превысит 280 млрд долл.

Наиболее оптимистичным вариантом представлялся сценарий под названием «**Новые возможности**», предусматривающий эффективное соединение ресурсного потенциала, его масштаба и комплексности освоения с потенциалом развития экономики АТР при выделении крупных сырьевых узлов и инновационных кластеров на территории Дальнего Востока. По этому сценарию среднегодовые темпы прироста ВРП должны составить 8,4–9,4%. Тогда в 2030 г. совокупный ВРП достигнет 806 млрд долл., душевой ВРП – 48 тыс. долл., а общий объем инвестиций в новые проекты – 570 млрд долл.

Однако осуществление такого сценария требовало от правительства РФ реальных действий, стимулирующих экономический рост, в том числе – прямого государственного финансирования, налоговых, амортизационных и таможенных льгот, стимулирующих приток квалифицированных кадров в регион. А освоение богатейшего ресурсного потенциала региона могло произойти только в результате соединения инвестиционных возможностей бизнеса и государства на основе механизма государственно-частного партнерства. Государство осуществляет инвестиции в инфраструктуру, частный бизнес – в создание добавленной стоимости. При этом необходимо создать качественно новую институциональную структуру, стимулирующую бизнес к освоению ресурсного потенциала с минимальным экологическим ущербом. В рамках этого проекта необходимо формировать соответствующие ведомства и институты развития – институты по распоряжению бюджетных средств для освоения Дальнего Востока, а также банки развития для финансирования инфраструктурных инициатив и проектов государственно-частного партнерства. Надо сказать, что некоторые организационные мероприятия в этом плане были проведены. В частности, было закрыто Министерство регионального развития РФ и создано Министерство по делам развития Дальнего Востока РФ, принято положение о территориях опережающего развития (ТОР).

Как показал анализ, проведенный в ИЭОПП СО РАН (г. Новосибирск), в случае воплощения в жизнь сценария «Новые возможности» могла быть достигнута оптимизация как структуры инвестиций

по источникам финансирования, так и реализации крупных инфраструктурных проектов в рамках государственно-частного партнерства (см. таблицу ниже).

Структура инвестиций по источникам финансирования по трем сценариям развития Дальнего Востока

Источники инвестиций	«Новые возможности»		«От инерции к стагнации»		«Падение в пропасть»	
	млрд долл.	%	млрд долл.	%	млрд долл.	%
Российские государственные	160	28	120	33	70	25
Российские частные	280	49	150	42	130	46
Иностранные	130	23	90	25	80	29
Итого инвестиций	570	100	360	100	280	100

Источник: Сценарий развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона. Аналитический доклад. Москва–Иркутск, 2011. С. 41.

Из таблицы видно, что развитие сценария «Новые возможности» обеспечивает наибольший приток инвестиций из различных источников финансирования, а доля государства может составить от 25 до 33% всех капиталовложений. Однако во всех случаях основная часть инвестиций пойдет от частного капитала. При реализации сценария «Падение в пропасть» доля иностранных инвестиций будет стремиться к увеличению, что при определенных условиях может привести к усилению контроля иностранных инвесторов над местными властями и постепенной утрате центральной властью контроля за развитием территории Дальнего Востока.

Согласно опубликованному 28 марта 2015 г. совместному документу Министерства по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР под названием «Перспективы и действия по продвижению совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», в обоих вариантах отсутствовал маршрут через российский Дальний Восток⁶. Тем не менее, в этой же статье указывается на необходимость учета интересов России при реализации этих проектов. В частности, в ней говорится о необходимости в рамках Экономического пояса Шелкового пути, в соответствии с подписан-

⁶ См.: Чжао Хуэйжун. Чжун Э гунцзянь сычоучжилу цзинцидай вэньти таньсо [Поиски совместного создания Россией и Китаем Экономического пояса Шелкового пути] // Элосы, Дун Оу, Чжун Я яньцзю. Пекин, 2015. № 6. С. 72.

ным в 2009 г. соглашением между РФ и КНР «Программа сотрудничества территорий Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока и Восточной Сибири (2009–2018)» продолжить реализацию более 200 проектов, «которые остались на бумаге или остановлены на полпути, что нанесло большой ущерб китайской стороне»⁷. Таким образом, Китай путем развития стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» делает попытку реанимировать проекты в рамках договора о территориальном сотрудничестве Северо-Востока Китая и российского Дальнего Востока и Восточной Сибири. Этот процесс, по мнению китайской стороны, может идти через развитие инфраструктурных проектов на территории РФ, которые должны неминуемо возродить интерес российской стороны к реализации ранее достигнутых договоренностей по развитию межрегионального сотрудничества.

В данных условиях Китай является оптимальным партнером для российского Дальнего Востока и Сибири по многим показателям, таким как наличие взаимодополняемости экономик (тяжелая промышленность, наукоемкие отрасли и добывающая промышленность – у России, а сельское хозяйство, легкая промышленность и наличие избыточной рабочей силы – у Китая); значительный объем валютных резервов у китайской диаспоры в КНР, Гонконге, Тайване и Сингапуре и потребности Дальнего Востока и Сибири в инвестиционном капитале; близость КНР (и прежде всего Северо-Востока Китая) по уровню развития производительных сил и уровню технологического развития производственной базы к условиям российского Дальнего Востока; географическое соседство и наличие у Китая необходимой инфраструктуры для быстрого развертывания торгово-экономических отношений с российским Дальним Востоком.

Расширение российско-китайских приграничных и межрегиональных торгово-экономических отношений в последние два десятилетия имеет важное значение не только для повышения эффективности российского участия в международном разделении труда, но, прежде всего, для смягчения возникших в постсоветский период внутренних социально-экономических диспропорций. Адаптация региональной экономики Дальнего Востока, Забайкалья и Сибири к рыночным условиям и ориентация на экономическую открытость

⁷ Чжао Хуэйжун. Чжун Э гунцзянь сычоучжилу цзинцидай вэньти таньсо [Поиски совместного создания Россией и Китаем «Экономического пояса Шелкового пути»] // Элосы, Дун Оу, Чжун Я яньцзю. Пекин, 2015. № 6. С. 75.

стали во многих отношениях единственно возможными путями выживания этих регионов, оторванных от европейской части России.

Приграничные районы Китая и РФ в настоящее время решают сходные по своему характеру масштабные задачи в рамках осуществляемых региональных программ: для России – программа социально-экономического развития российского Дальнего Востока и Забайкалья, для КНР – программа развития старой промышленной базы Северо-Востока Китая. Координация этих программ позволит решить самую важную проблему торгово-экономических отношений – диверсификацию и облагораживание структуры внешней торговли между РФ и КНР, основной характерной чертой которой является преобладание в экспорте российских регионов природных ресурсов, а в китайском импорте – продукции легкой промышленности и сельского хозяйства.

Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» и возможности его состыковки с программой развития российского Дальнего Востока. Осенью 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин на встрече с президентом Казахстана Н. Назарбаевым объявил о начале реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути», состоящего из двух частей: сухопутный пояс через Казахстан и Россию в страны Европы и морской путь через страны Юго-Восточной Азии. Позднее эти два проекта стали именоваться как инициатива «Один пояс, один путь» (и дай и лу).

К этим проектам в мире отнеслись по-разному. Какая-то часть стран и экспертов проявили скептицизм, рассматривая проекты как мечты о будущем мироустройстве и полагая, что в настоящее время в силу политических, экономических и социальных противоречий между странами они имеют немного шансов на реализацию. Другая часть стран и экспертов отнеслась к инициативе «Один пояс, один путь» с одобрением, рассматривая Экономический пояс Шелкового пути не только как возможность развивать более активное сотрудничество между Китаем, странами Европы и прилегающими к ним территориями, включая Россию, но и как механизм решения глобальных мировых политических и экономических проблем. В данном случае Китай выступает как застрельщик проекта, обеспечивающий его не только в организационном плане, но и как основной финансовый спонсор через создаваемый Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути.

Данный проект уже обсуждался на многих международных конференциях, как на территории Китая, так и за его пределами. Для

обсуждения путей реализации этой идеи на международном уровне было проведено два форума: в Стамбуле в декабре 2014 г. и в Мадриде в октябре 2015 г. Как отметил на форуме в Мадриде Ли Вэй, глава Института развития Госсовета КНР – мозгового центра китайского правительства, – «китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути будет играть решающую роль в улучшении глобальной экономической ситуации в мире, связывая мировые рынки и формируя новый мировой порядок для экономического развития»⁸. По его мнению, через сотрудничество и расширяющуюся рыночную конкуренцию государства-участники будут способны реализовать свой потенциал, использовать свои сравнительные преимущества и оптимизировать экономическую структуру.

В свою очередь, Россия подключилась к обсуждению и участию в этом проекте позднее. В начале 2015 г. Президентом РФ В.В. Путиным было объявлено о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в который ныне входят РФ, Белоруссия, Казахстан, Армения и Кыргызстан. Первоначально предполагалось создать зону свободной торговли ЕАЭС с Китаем, однако, по решению руководящих структур ЕАЭС и КНР, в мае 2015 г. было сделано совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. В нем говорилось, что обе стороны «будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути» и «налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего, на площадке ШОС»⁹.

Оба проекта – Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз – объединяют близкие и непротиворечивые культурные нормы, проект ЭПШП охватывает более 3 млрд чел., а проект ЕАЭС – около 200 млн чел. В совместном документе Государственного комитета по делам развития и реформ и Министерства коммерции КНР, изданном в марте 2015 г., отмечается: ««Один пояс, один путь» проходит по территории Азии, Европы и Африки. С одного конца – активные экономики Восточной Азии, с

⁸ См.: China Daily, 30.10. 2015. P. 12.

⁹ См.: Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 г. // Экономический пояс Шелкового пути. М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий. 2015. С. 22.

другого конца – развитые экономики Европы, а между ними пролегают обширные земли государств с огромным потенциалом экономического развития»¹⁰.

Строительство ЭПШП стало частью разрабатываемого в КНР плана социально-экономического развития 13-й пятилетки (2016–2020 гг.), который должен быть озвучен на сессии ВСНП в марте 2016 г. Реализация всего проекта рассчитана на 30 лет. В ее ходе должно быть создано «семь поясов» – транспортный, энергетический, торговый, информационный, научно-технический, аграрный и туристический. О решении России принять участие в стратегии ЭПШП заявил на Азиатском экономическом форуме в марте 2015 г. вице-премьер И. Шувалов: «Свободное движение товаров и капиталов в рамках ЕАЭС сближает экономики Европы и Азии, что перекликается с инициативой ЭПШП, выдвинутой китайским руководством. Мы в РФ уверены, что совместная работа по развитию ЕАЭС и ЭПШП создаст дополнительные возможности для развития стран Евразийского союза и Китая»¹¹.

На территории ряда стран ЕАЭС – России, Казахстана и Белоруссии – также ускоренными темпами будет развиваться экономика в плане развития транспортной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги) на маршруте Дружба (Достык)–Алматы–Оренбург–Казань–Москва–Минск по образцу зон Транссибирской магистрали (Транссиб) и Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) в конце XIX – начале XX вв. Как показывает опыт развития Транссиба и КВЖД, сразу после начала строительства железнодорожных магистралей большой протяженности, имеющих выходы к морю, начинается быстрое освоение территорий, прилегающих к железной дороге. В те годы именно так происходило освоение Восточной Сибири и Дальнего Востока на территории России, а также провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин в Китае.

С одной стороны, сопряжение двух крупномасштабных проектов позволит России и другим членам ЕАЭС создать огромную по масштабам транзитную зону для грузов из Европы в Азию, расширить рынки сбыта своей продукции как на территории Китая, так и других стран Азии. А с другой, – КНР получит больше возможно-

¹⁰ См. сноску 9. С. 30.

¹¹ Цит по: *Ремыга В.Н., Падалко В.И.* Новая глобальная стратегия Китая – Экономический пояс Шелкового пути // Экономический пояс Шелкового пути. – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий. 2015. С. 66.

стей для расширения своих рынков сбыта производимой продукции и получения необходимого для экономики сырья.

Сопряжение двух проектов – ЕАЭС и ЭПШП – также позволит в значительной степени расширить торгово-экономическое сотрудничество между странами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и дать толчок не только развитию российско-китайских торгово-экономических связей, но и обеспечить более тесное торгово-экономическое сотрудничество между странами ШОС. Северный маршрут ЭПШП проходит по территории трех основных стран ШОС – России, КНР и Казахстана. По мере осуществления проекта маршрут ЭПШП проследует из Китая через Центральную и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря. Это даст возможность вовлечь в его орбиту не только другие государства ШОС (Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан), но и ряд соседних стран Центральной и Западной Азии благодаря перспективам получения экономических выгод от взаимовыгодного сотрудничества.

Китай проявил немалую активность в продвижении своей инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». В августе 2015 г. с интервалом в несколько дней в двух городах Китая – Урумчи и Пекине состоялись международные конференции с большим количеством участников. Конференция в столице СУАР – Урумчи – была посвящена не только обсуждению самой инициативы, но и изучению конкретных возможностей территории, которая станет основным транзитным пунктом для реализации данного проекта. Во время проведения конференции ее участники получили конкретное представление о некоторых результатах, уже достигнутых в КНР на пути реализации проекта, и были ознакомлены с социально-экономическими достижениями СУАР, который является ключевым звеном в реализации проекта ЭПШП. На примере социально-экономического развития Синьцзяна и ряда проектов в его приоритетных отраслях стало понятно, за счет чего и каким образом в Китае планируют реализовать проект «Экономический пояс Шелкового пути».

По ходу формирования ЭПШП стороны должны согласовать вопрос о путях экономического роста стран-участниц для объединения стратегий развития с учетом их экономической, политической и правовой практики. В основу проекта положено создание, развитие и совершенствование транзитно-транспортной инфраструктуры в ареале ЭПШП, основу которой составит линия высокоскоростной железной дороги (ВСЖД) Пекин–Москва. Первая часть ВСЖД Мо-

сква–Казань должна быть завершена до лета 2018 г. – начала чемпионата мира по футболу в России, а полное выполнение проекта ВСЖД Москва–Пекин намечено на 2030 г.

Одной из главных проблем экономического подъема российского Дальнего Востока является недостаточность объема инвестиций – как внешних, так и внутренних, связанная в первую очередь со слабым развитием инфраструктуры в регионе. В данном случае, на наш взгляд, благоприятствующими начинаниями могли бы стать развитие инфраструктуры портов Находка, Владивосток, Ванино, строительство газо- и нефтепроводов из Сибири и Якутии в Северо-восточный и Северо-западный Китай, создание транспортного коридора из Сибири в Северо-Западный Китай через Алтай, создание в Сибири и на Дальнем Востоке международных туристических и рекреационных центров (например, на озере Байкал, в Южном Приморье, на Алтае, на Камчатке и на Сахалине), завершение Байкало-Амурской и реконструкция Транссибирской железнодорожных магистралей, которые путем активизации своих производственных связей обеспечили бы и экономическое возрождение большого количества предприятий региона, и массированное создание новых рабочих мест.

Реализация хотя бы части этих инфраструктурных проектов поможет удовлетворить растущий антикризисный спрос на товары и услуги не только в районах Дальнего Востока и Сибири, но и неминуемо отразится на экономической ситуации в России в целом. Кроме того, она позволит значительно улучшить инфраструктуру экономики в азиатской части РФ и сделать для иностранных бизнесменов инвестиционный климат более привлекательным. На наш взгляд, работа по всем инфраструктурным проектам (транспорт, энергетика, банковское дело) может дать не только толчок экономическому развитию районов Сибири и Дальнего Востока в РФ, но и обеспечить дополнительные иностранные инвестиции и ускорить процессы интеграции России в АТЭС.

При определении Китая как приоритетного российского партнера в СВА большое значение приобретает сотрудничество в области транспорта, поскольку основной участок границы РФ и КНР проходит по суше. В настоящее время неблагоприятное состояние российских транспортных магистралей и погранпереходов сдерживает дальнейшее развитие торгово-экономических отношений РФ, которые, как мы видим из данных статистики, значительно отстают от торгово-экономических связей (ТЭС) КНР со многими странами АТР.

Очевидно, что без дальнейшего расширения пропускной способности транспортных магистралей на российско-китайской границе вряд ли удастся значительно увеличить объем ТЭС между странами. Так, уже много лет существуют проекты строительства мостов через реки Амур и Уссури в районах Благовещенск–Хэйхэ, Нижнеленинское–Тунцзян, Лесозаводск–Хулинь, однако из-за различных бюрократических проволочек они весьма далеки от своего завершения, от чего страдает пропускная способность трансграничных магистралей.

Важным шагом для включения российского Дальнего Востока в Экономический пояс Шелкового пути могла бы стать реализация проекта Транссибирского контейнерного моста «Европа–АТР». Для Китая использование Транссибирской магистрали имеет большое значение не только для расширения торговли с европейской частью России и Восточной Сибирью, но и для дальнейшего нарастания товарооборота со странами Восточной Европы. Китайская сторона располагает железной и автомобильной дорогами Харбин–Бэйянь–Хэйхэ, связывающими Хэйхэ с КВЖД и с шоссе Маньчжурия–Харбин–Чанчунь соответственно, а на российской стороне проходят железнодорожная ветка и шоссе Благовещенск–Белогорск, соединяющие Благовещенск с Транссибом и строящимся шоссе Чита–Белогорск–Хабаровск. Строительство железнодорожно-автомобильного мостового перехода Нижнеленинское–Тунцзян и автомобильного перехода Благовещенск–Хэйхэ через реку Амур позволит России в более полной мере использовать преимущества ее географического положения как трансконтинентального моста Европа–Азия.

Как нам представляется, именно развитие транспортной инфраструктуры наряду с энергетической составляющей позволит регионам российского Дальнего Востока и Сибири интенсифицировать их экономическое развитие, создать новые рабочие места, привлечь инвестиции как из европейской части России, так и из-за рубежа, стимулировать приток в приграничные районы Дальнего Востока, Забайкалья и Алтайского края рабочей силы из перенаселенной европейской части России. В конечном счете, развитие транспортной инфраструктуры на территории РФ и ее большая связанность с транспортной инфраструктурой на территории Северо-Востока КНР будут способствовать активизации ТЭС России и Китая. Это также позволит обеспечить более высокую эффективность Экономическо-

го пояса Шелкового пути за счет активного включения России и Китая в торгово-экономические связи с АТР.

Дальнейшие пути реализации китайской стратегии выхода на российский рынок в рамках общей стратегии развития экспорта (*цзоучуцзюй*) видятся для Китая только в максимальном привлечении российских компаний к различным программам роста китайской экономики, таким как участие в реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути», создание зон новых и высоких технологий, энергетических кластеров. В этом случае Россия могла бы принять более активное участие в программах кредитования проектов по линии Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (его активы – 100 млрд долл.) и Фонда Шелкового пути (активы – 40 млрд долл.). Сочетание китайских инвестиций с российскими достижениями в области новых и высоких технологий на имеющейся производственно-технической базе в обеих странах сможет дать новый импульс развитию торгово-экономических связей в интересах обоих государств.

Е.С. БАЖЕНОВА

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СИНЬЦЗЯНА – КЛЮЧЕВОГО ПУНКТА НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Аннотация. Роль Синьцзяна в развитии Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) велика, поскольку СУАР в силу своего географического положения становится главным звеном в создании инфраструктуры внешнеэкономических связей КНР со странами Европы и Западной Азии, обеспечивающим необходимые коммуникации между Китаем и его многочисленными партнерами. Реализация проекта ЭПШП позволит также дать толчок экономическому развитию всего Северо-Запада Китая, и особенно Синьцзяна, что позволит в перспективе сократить разрыв по уровню социально-экономического развития между развитыми приморскими районами и отстающими западными районами Китая.

Ключевые слова: развитие, экономический пояс, Шелковый путь, инфраструктура, ключевой пункт.

Синьцзян занимает шестую часть всей площади КНР, составляющей 9,6 млн кв. км. Из всех провинций Китая СУАР имеет самую протяженную границу и соседствует с наибольшим числом стран, а именно – с 8 государствами: Монголией, Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан, Афганистаном, Исламской Республикой Пакистан и Республикой Индия.

СУАР – это огромная земля, находящаяся в глубине континента Евразии, самая удаленная от морей и океанов. Его просторы богаты разнообразными ресурсами. Недра пустынь скрывают колоссальные

запасы нефти и газа, есть и уголь, множество видов минералов (здесь представлена почти вся таблица Менделеева). Это является залогом и стимулом мощного развития Синьцзяна в будущем, предрекает ему роль локомотива в освоении запада КНР и успех в достижении амбициозных целей: приблизиться по уровню социально-экономического развития к восточным провинциям Китая и стать ключевым звеном в проекте «Экономический пояс Шелкового пути».

Шелковый путь (*сычоу чжилу*) стал символом культурного общения и обмена между различными цивилизациями. Книгопечатание, а также технологии изготовления бумаги, плавки металлов, рытья колодцев и передовые по тем временам навыки сельскохозяйственного производства были перенесены из Китая в Центральную Азию, а буддизм и ислам тем же путем проникли в Китай. До Средневековья этот торговый маршрут пользовался большой популярностью, однако с XIV–XV вв. (в период после династии Юань) в силу новых географических открытий и торговых путей этот маршрут был постепенно предан забвению.

Сам Шелковый путь начинался от древней столицы династии Хань–Чаньань (ныне Сиань), шел по реке Вэйхэ и коридору Хэси в провинции Ганьсу, далее – через Синьцзян, Памир, Центральную Азию, Пакистан, Афганистан, Иран, Ирак, Сирию, и доходил до Индийского океана, Персидского залива и берега Средиземного моря. Протяженность Шелкового пути составляла около 7 тыс. км, из которых на Синьцзян приходилось около 2 тыс.

Были три главные дороги, которые шли через Синьцзян. После того, как дорога из Сианя, пересекая Ганьсу, доходила до Синьцзяна, она разветвлялась на два пути – к югу и к северу от Тянь-Шаня. Южная дорога проходила по южному краю Таримской впадины на запад, Северная – по северному краю Таримской впадины – тоже на запад. Кроме того, в период династий Суй и Тан существовала еще одна дорога на север Тянь-Шаня через Дуньхуан, Хами и Барколь, далее через Чанцзи и Хочэн на запад с выходом на западную границу Синьцзяна.

В настоящее время рассматривается пять вариантов дорог Шелкового пути: 1 – Северная дорога; 2 – Средняя дорога; 3 – Южная дорога; 4 – Тянь-Шаньская дорога; 5 – Степная дорога.

Северная дорога была открыта в период правления династий Суй и Тан (V–VIII вв. н.э.) – позднее, чем Южная и Средняя дороги. Она начинается от Дуньхуана и далее проходит через Хами, Бар-

коль, Луньтай, Чанцзи, Хочэн, реку Или и город Токмак в современном Кыргызстане. В настоящее время западная секция железной дороги Ланьчжоу–Синьцзян и большая часть автомобильных дорог на севере Синьцзяна идут параллельно Северной дороге Шелкового пути, а некоторые отрезки этой дороги даже совпадают с ними.

Средняя дорога. В древние века большая часть купцов и монахов выбирала именно ее. Дорога идет на юго-запад от Юймэньского прохода, проходит через Лоулань и далее – по реке Кунцюэ, доходит до южных склонов гор Тянь-Шань. Далее она идет через Гаочан, Яньци, Луньтай, Гуйцзы, Байчэн, Вэньсу и разбивается на два пути: один – на северо-запад через Тянь-Шань к озеру Иссык-Куль, другой – на юго-запад через Бачу и Шулэ в южном Синьцзяне. Дорога проходит мимо известных исторических достопримечательностей, таких, как «города мертвых» Гаочан и Цзяохэ неподалеку от Турфана, Безеклыкские пещеры Тысячи Будд, Кызылские пещеры Тысячи Будд в Байчэне, древние храмы и башни в городах Куча, Бачу и Кашгар.

Южная дорога была открыта раньше всех – еще в период династии Хань (до н.э.). Она начинает свой путь от Цзяюйгуаня (самый западный пограничный переход из Китая), проходит через горы Алтынтаг, Лоулань недалеко от озера Лобнор, южные склоны гор Куньлунь, Шаньшань (нынешний уезд Жоцян), Цемо, Цзинцзюе (уезд Миньфэн), уезд Керия, Хотан, уезд Пишань, Яркенд и Ташкурган. Этот путь считался опасным, так как надо было преодолеть пустыню Байлундуй между Цзяюйгуань и Лоулань и далее пройти через перевалы Памира. Согласно историческим хроникам, многие известные путешественники, и в том числе Сюань Цзан и Марко Поло, пользовались именно Южной дорогой Шелкового пути. В течение многих лет эта дорога засыпалась песком пустыни Такла-Макан, и многие города – например Лоулань, Цзиньцзюэ, Исюнь – прекратили свое существование.

Тянь-Шаньская дорога в максимальной степени использовалась в период династий Хань и Тан. Она считалась крайне опасной для караванов, и в течение многих лет археологи постоянно находят останки погибших в горах Тянь-Шаня караванов с шелком и фарфором. Согласно историческим хроникам, этим путем следовало посольство Чэнь Чэна на Запад в период династии Мин (XIV–XVII вв.). Эта дорога начинается из Турфана и идет на восток через Токсун, Балуньтай, Налат, Синьюань, Гунлю и далее на запад вдоль реки Или. Большая часть дороги проходит через Тянь-Шань. В настоящее

время как раз по маршруту этой дороги проложено современное высокогорное шоссе Балуньтай–Инин (Кульджа).

Степная дорога. Этот маршрут ведет из Китая в Европу по степи, начинается от Монгольского плато, идет через Алтайские горы и степи, Джунгарскую впадину и Казахские степи на юго-запад, далее – через степи Центральной Азии к степям возле Черного моря. Степная дорога проходит через реки Улунгур и Иртыш, города Тачэн, Болэ, долину реки Или и достигает Казахстана. Другой вариант степной дороги идет от Алтайских степей через пустыню Курбан-Тунгут, Цитай, Джимсар и выходит на южный край Джунгарской впадины и северный склон Тянь-Шаня, и далее через долину реки Или следует в Казахстан. Согласно историческим хроникам, в свое время Чингисхан с войском шел завоевывать Среднюю Азию именно этим путем.

В 2013 г. во время государственного визита в страны Центральной Азии председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул стратегическую концепцию совместного создания Экономического пояса Шелкового пути (*Сычоу чжилу цзиньци дай*). В марте 2015 г. в Китае был разработан и обнародован документ «Концепция и план действий совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», где раскрывалось региональное преимущество Синьцзяна как окна на Запад и центрального сегмента Экономического пояса Шелкового пути.

Для реализации взаимовыгодного сотрудничества со странами ЭПШП был сформирован план использования исторического шанса для ускорения развития Синьцзяна в качестве «центрального звена ЭПШП», регионального центра торговли и коммуникаций, финансового, транспортно-логистического, культурного, образовательного и научного центра, центра медицинского обслуживания. Этот план дает обоснование всемерного использования географических, природных, экономических и культурных преимуществ и особенностей Синьцзяна, активизации преимуществ всесторонней открытости для того, чтобы совместно с другими странами и регионами Экономического пояса Шелкового пути в будущем обеспечить триумфальное возрождение древнего Шелкового пути на современной основе.

Находясь в центре Евразийского континента, Синьцзян представляет собой ключевое звено новых евразийских экономических коридоров Китай–Центральная Азия–Западная Азия–Европа, Китай–Пакистан, Китай–Монголия–Россия. СУАР является стратегическим

регионом на Северо-западе Китая, это важный район в рамках реализации программы освоения западных территорий, ключ к открытию всего западного направления.

Синьцзян – энергетическая база и транспортный коридор Китая, центральный сегмент Экономического пояса Шелкового пути. Правительство КНР приняло решение о создании совместно с ведущими китайскими коммерческими банками Фонда в размере 40 млрд долл. для развития инфраструктуры вдоль маршрутов ЭПШП. Активы Фонда в будущем могут возрасти. Инвестиции в первую очередь будут направлены на улучшение транспортной сети СУАР, через территорию которого пройдет маршрут ЭПШП, а также на развитие инфраструктуры стран Центральной Азии и части европейских стран, по которым будут проложены транзитные евроазиатский и паназиатский маршруты. Главным центром сосредоточения всех евразийских транзитных маршрутов КНР, проходящих через территорию стран ЦА, является СУАР. Автономный район располагает 29 КПП, включая 17 КПП первой категории и 12 КПП второй категории¹.

Для развития Синьцзяна как важной зоны инфраструктурной поддержки внешнеэкономических связей проекта «Экономический пояс Шелкового пути» были выделены три зоны: Урумчи – столица СУАР, Кашгар на западе Синьцзяна и Хоргос на севере на границе с Казахстаном.

В 2011 г. был открыт крупнейший в КНР китайско-казахстанский международный центр пограничного сотрудничества Хоргос, общая площадь которого составляет 5,28 кв. км. Новый КПП обеспечит увеличение объема транзита грузов с 5 млн т в 2015 г. до 20 млн т к 2020 г. На этом КПП, расположенном в уезде Хочэн в 142 км от города Инин (Кульджа), находится самый крупный современный вокзал Западного Китая. Пункт пропуска размещен на западном окончании государственной автодороги № 312 (Шанхай–Хоргос) и железнодорожной линии Ланьчжоу–Синьцзян. Общий объем инвестиций в его строительство составил 880 млн юаней (138 млн долл.)². По мнению руководства СУАР, с открытием КПП

¹ *Баженова Е., Островский А.* Синьцзян – новый облик древнего Шелкового пути. – Алматы: ТОО «Достык копири», 2012. – С. 320.

² *Hou Beibei.* All Roads lead to West China. The Chinese Government is building a bonded logistics network to ensure smooth trade flow between Asia and Europe. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2014-09/09/content_638988.htm. Цит. по: *Сазонов С.Л.* Синьцзян превращается в крупнейший международный транспортно-

Хоргос автономный район превратился в транспортный узел международного значения, объединяющий автомобильный, трубопроводный и железнодорожный транспорты и ориентированный не только на Центральную Азию, но и на Европу.

В 2013 г. объем внешней торговли автономного района составил 27,56 млрд долл. При этом объем торговли со странами Центральной Азии достиг 19 млрд долл., что составляет 70% всего внешнеторгового оборота СУАР³. Итогом развития региональной международной торговли явилось предложение об учреждении в столице СУАР Урумчи международного регионального финансового центра и последующем создании зоны свободной торговли (ЗСТ) Китай–Центральная Азия (аналогичной модели сотрудничества Китай–АСЕАН) для обслуживания товарных и финансовых потоков ЭПШП.

В период 12-й пятилетки правительство КНР в целях улучшения ситуации с региональными перевозками, повышения транзитного потенциала ключевого транспортного узла Западного Китая приступило к активному развитию транспортной системы СУАР. Основная задача руководства Китая заключается в превращении к 2016 г. автономного района в национальный и международный транспортный хаб и в формировании веерной транспортной сети из 8 транспортных коридоров. На северо-восточном направлении это будут пути Урумчи–Иу–Эрджин–Хух–Хото–Пекин, Тяньцзинь–Таншань; на восточном направлении – Урумчи–Хами–Ланьчжоу–Сиань–Шанхай; на юго-восточном – Урумчи–Курля–Кашгар–Исламабад; на юго-западном Урумчи–Курля–Кашгар–Чэнду–Андижан–Ташкент–Тегеран; на западном направлении Урумчи–Хоргос–Алматы–Атырау; на северо-западном – Урумчи–Гачэн–Астана; на северном – Урумчи–Канас (китайско-российская граница)–Новосибирск⁴.

В 2014 г. была введена вторая двухколейная высокоскоростная железная дорога Ланьчжоу–Синьцзян (Ланьчжоу (Ганьсу)–Синин (Цинхай)–Цзяюйгуань (Ганьсу)–Шаньшань (СУАР)–Урумчи длиной

логистический центр на Западе КНР // КНР: экономика регионов. Москва: ИДВ РАН, МБА, 2015. С. 330.

³ The Facts and Figures on Xinjiang, China. 2014. Beijing: China Intercontinental Press, 2014. P. 101–102.

⁴ СУАР объединяет 8 центральноазиатских коридоров и становится центром транспортного узла на Шелковом пути// URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-12/27/content_31024785.htm

1776 км), позволившая вдвое сократить время поездок в Синьцзян и обратно, что открыло новые возможности для экономического развития СУАР⁵. Она проходит параллельно старой Ланьсиньской магистрали, построенной в 1952–1962 гг. через СУАР, Цинхай и Ганьсу, на которую приходится транспортировка всех железнодорожных грузов автономного района. Это позволит вдвое увеличить грузооборот старой магистрали и повысить транзитный потенциал СУАР. В будущем планируется продлить эту дорогу на Запад – через Киргизстан, Туркменистан, Иран и Турцию до Болгарии.

Вся территория Южного Синьцзяна связана между собой автомобильными и железными дорогами, которые проложены как раз по маршруту Великого Шелкового пути от Урумчи до Кашгара. Для сокращения транспортных издержек при доставке грузов по огромной территории Синьцзяна между южным и центральным маршрутом Шелкового пути прямо через пустыню Такла–Макан была проложена автомобильная дорога Луньтай (Бугур)–Миньфэн (Ния). Кроме того, еще в 1980-е гг. через Памирское нагорье было проложено Каракорумское шоссе из Кашгара через Ташкурган и Хунджерабский перевал до Гилгита, находящегося в той части индийского штата Джамму и Кашмир, которая фактически контролируется Пакистаном.

Совсем недавно была введена в эксплуатацию Южно-Синьцзянская железная дорога, по которой можно доехать поездом из столицы СУАР Урумчи через Курля, Куча и Аксу до Кашгара. В настоящее время интенсивно осваивается бывший южный маршрут Великого Шелкового пути вдоль хребтов гор Куньлунь и южной части пустыни Такла-Макан. В частности, быстрыми темпами ведется реконструкция автомобильной дороги Кашгар–Хотан и сооружение железной дороги по тому же маршруту.

В 2004 г. была открыта Транскитайская автомобильная магистраль, которая начиналась в порту Ляньюнган на побережье Желтого моря и завершалась на КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе. Дорога длиной 4 393 км строилась с 1990 г., большая ее часть прошла вдоль автодороги, построенной советскими специалистами в 1939–1940 гг. Она сократила время в пути от восточных до западных границ Китая с 15 суток до 50 часов – в 7,5 раз. Кроме этого шоссе к СУАР подходит и 4815-километровая Транскитайская автомобильная магистраль Шанхай–Синьянь–Сиань–Урумчи–Куйтун–Цзингэ–Хоргос.

⁵ Форум по развитию Синьцзяна, КНР. 2015. Урумчи, 2015. С. 15.

В 2005 г. протяженность автодорог СУАР с твердым покрытием составила 80,9 тыс. км, а к 2020 г. она возрастет до 150 тыс. км, то есть почти удвоится. Согласно Программе освоения западных районов, запланировано приоритетное строительство каркаса сети автодорог: 8 магистралей по широте и 8 трасс в меридиональном направлении («8 горизонталей и 8 вертикалей»), возведение 53 магистральных шоссе в основных экономических зонах и 18 скоростных автодорог для международных автоперевозок, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии – Казахстаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном для обслуживания транспортных потоков ЭПШП⁶.

В 2013 г. в автономном районе было 170 тыс. км автомобильных дорог, 5 тыс. км железнодорожных линий, 16 региональных аэропортов. В 2014 г. правительство КНР выделило 20 млрд юаней (3 млрд долл.) на осуществление 23 ключевых инфраструктурных проектов в СУАР, включая прокладку 5 железных дорог, 14 автомобильных шоссе (пять из которых должны быть введены в эксплуатацию в 2015 г.) и строительство трех региональных аэропортов. В СУАР будут функционировать более 20 логистических центров в городах Урумчи, Каши (Кашгар), КПП Хоргос, Хами, Курля, Куйтунь, Инин. Их задача – облегчить процедуру формирования грузопотоков в страны Центральной Азии и Европы в рамках ЭПШП. Их общая площадь составит 2,2 млн кв. м⁷. В 2014 г. через СУАР проходило 45 авиационных маршрутов, которые охватывали все страны Центральной и Западной Азии. Самыми протяженными стали рейсы до Москвы, Новосибирска и Стамбула.

В настоящее время Синьцзян превращается в международный логистический центр, откуда расходятся три Евразийских транзитных транспортных маршрута (ЕТМ) в страны Европы, Центральной Азии и Пакистан.

Северный грузовой маршрут (10 837 км) из стран АТР формируется в китайском порту Ляньюнган и, направляясь через Ляньюнган–Урумчи–Алашанькоу (КНР)–Достык (Казахстан)–Актюбинск–Москву–Брест–Белоруссию–Польшу–Германию, спустя 20 дней оканчивается в Роттердаме (Нидерланды). Второй континентальный транзитный поток (11179 км) начинается в г. Чунцин, проходит по

⁶ КНР: экономика регионов. М.: ИДВ РАН. МБА, 2015. С. 334–335.

⁷ Там же.

тому же маршруту и через 17 дней заканчивается в Дуйсбурге (Германия). Это самые короткие и экономичные для обслуживания транспортные коридоры между Азией и Европой. Китай уже приступил к строительству двух других альтернативных континентальных евроазиатских транзитных маршрутов, которые будут пролегать южнее Транссиба.

Центральный марирут позволит Китаю оптимизировать перевозки грузов в страны Ближнего и Среднего Востока, обеспечив прямой выход на Туркмению–Иран–Турцию и далее – в Европу, а также страны Персидского залива.

Южный марирут соединит СУАР (через Кашгар) и пакистанский порт Гвадар железной и автомобильной дорогами длиной 2 тыс. км.

За годы реформ произошли значительные изменения в экономике Синьцзяна. Если раньше практически вся его территория находилась целиком и полностью на дотациях от центрального бюджета, то после освоения богатых месторождений нефти и природного газа в Синьцзяне появились округа, которые стали донорами не только местного, но и центрального бюджета. Прежде всего, это основной нефтедобывающий район Карамай, а также районы Турфана, Хами и Курля, где интенсивно ведется добыча нефти и природного газа. Наиболее ярким примером быстрого экономического развития территории на базе добычи природного газа является Курля, где за несколько лет возник современный город с населением свыше 600 тыс. человек, и, по плану, через несколько лет численность его населения должна превысить 1 млн человек.

Судя по всему, такая же судьба уготована и городу Куча, который входит в округ Аксу с административной столицей того же названия. В окрестностях города также были найдены большие запасы природного газа, и уже сейчас в Куча и его окрестностях ведутся масштабные строительные работы. От Курли до Куча тянут дальше «нить» газопровода «Запад–Восток» (*сици дуншу*), являющегося одним из крупнейших инфраструктурных проектов западных районов Китая. Через несколько лет он позволит снабжать природным газом не только приморские восточные, но и южные провинции Китая.

В рамках принятой в 2000 г. Программы развития западных районов Китая в Синьцзяне активно развиваются различные инфраструктурные проекты и добывающая промышленность, которая является главной движущей силой экономики автономного района. СУАР активно включается как одно из основных звеньев в Эконо-

мический пояс Шелкового пути. В Синьцзяне огромные запасы энергоресурсов. По прогнозам, доля его залежей нефти составляет 30% запасов всей КНР, доля природного газа – 34%, а доля каменного угля – примерно 40%. В условиях нехватки энергоресурсов в Китае роль Синьцзяна в обеспечении страны энергоресурсами весьма велика.

Ранее экономически отсталый, в последние годы Синьцзян по добыче природного газа вышел на 1-е место в стране, по добыче нефти – на 4-е.

Следует отметить большие планы центральной и местной власти по развитию Кашгара, который должен превратиться не только в крупный торговый перевалочный центр между Синьцзяном и странами Южной и Центральной Азии, но и в такой же крупный центр по добыче природного газа. В настоящее время в районе Кашгара ведутся активные поиски месторождений природного газа. По оценкам местных геологов, запасы природного газа в тех местах не уступают запасам в Куча и Курле. Для повышения статуса города Кашгар, который в будущем должен стать западными воротами в Синьцзян (а следовательно, и в Китай), вот уже несколько лет в последнюю неделю июня в нем ежегодно устраиваются торговые ярмарки, подобно тем, что проводятся в Гуанчжоу, Харбине и Урумчи. На них представлено не только большое количество предприятий приморских районов Китая и особых экономических зон – Шэньчжэнь, Сямэнь и Чжухай, но и значительное количество фирм из стран Центральной Азии – Кыргызстана, Узбекистана и Таджикистана – и из стран Южной Азии – Мьянмы, Пакистана и даже Шри-Ланки.

Освоение богатейших природных ресурсов западных районов Китая – не единственная задача устойчивого и сбалансированного развития этого региона в целях продвижения программы ЭПШП. Не менее важны укрепление государственной целостности, сохранение социальной стабильности, преодоление сепаратистских тенденций в границах этого края. Успех национальной политики, проводимой в КНР, будет во многом зависеть от реализации возможностей экономической, социальной и культурной жизни населения этих обширных территорий на Западе страны.

Занимая весьма обширную площадь, Синьцзян является одним из самых редконаселенных регионов страны. Число его жителей составляло в 2013 г. 22,6 млн человек (50,87% мужчин и 49,13% женщин) – это всего 1,5% общей численности населения КНР, но оно увеличилось втрое по сравнению с данными переписи 1964 г. (было

7,27 млн человек) и существенно – по сравнению с итогами переписи 1982 г., когда насчитывалось уже 13,08 млн человек. Коэффициент естественного прироста населения – 10,92⁸. Плотность составляет здесь всего 13 человек на 1 кв. км, что являет собой резкий контраст по сравнению с восточными провинциями Китая и десятикратный разрыв даже со средним показателем по Китаю – 140 человек на 1 кв. км. Но в 1960-е и 1980-е гг. плотность населения была еще меньше: 5 человек на 1 кв. км – по итогам переписи населения 1964 г. и 8 человек – по данным переписи 1982 г.⁹

До образования КНР народное хозяйство Синьцзяна представляло собой натуральную экономику, где основными отраслями являлись сельское хозяйство и скотоводство, а промышленность была крайне отсталой. В 2015 г. СУАР отметил 60-летнюю годовщину своего образования. За это время в Синьцзяне произошли грандиозные исторические перемены. С начала проведения политики реформ и открытости СУАР совершил огромный рывок в экономической и социальной сферах, что обусловило стабильное и быстрое развитие народного хозяйства.

Для преодоления разрыва с Востоком и социально-экономического подъема западных районов в начале XXI в. и была принята программа развития западных районов Китая (*сибу да кайфа*), которая непосредственно касалась и экономики СУАР.

В этих условиях в западных районах создаются экономические анклавов, в которых предоставляются различные преференции инвесторам, желающим вложить средства в развитие западных районов Китая. Такого рода зоны развития (или «точки роста») западных районов КНР, в том числе и в Синьцзяне, были созданы в процессе реализации крупных инфраструктурных проектов за счет средств центрального бюджета. Всего следует выделить пять основных инфраструктурных проектов, которые реализуются с 2000 г.: 1) охрана окружающей среды; 2) транспортировка газа по маршруту Запад–Восток; 3) передача электроэнергии по маршруту Запад–Восток;

⁸ The Facts and Figures on Xinjiang, China. 2014. Beijing: China Intercontinental Press, 2014. P. 32.

⁹ Чжунго жэнькоу няньцзянь – 2011 (Almanac of China's Population) // Чжунго шэньхуэй кэсюэюань жэнькоу юй лаодун цзинцзи яньцзюо (Institute of Population and Labor economics, CASS). Пекин, 2011. С. 348; Китай. Факты и цифры. 2005. Пекин, 2005. С. 13–14; Чжунго тунцзи няньцзянь – 2006. [Китайский статистический ежегодник – 2006]. Пекин, 2006. С. 101.

4) переброска водных ресурсов с Юга на Север; 5) железная дорога Цинхай–Тибет.

Второй проект – транспортировка газа по маршруту Запад–Восток (*сици дунишу*) имеет особое значение для развития экономики Синьцзяна. Этот проект включает в себя ряд газопроводов: Урумчи–Шанхай, Урумчи–Чанцин (пров. Шэньси)–Пекин и Тяньцзинь и из Урумчи в Чунцин и из провинции Сычуань в Хубэй и Хунань. Эти субпроекты дают сильный толчок для развития новых и высоких технологий, а также способствуют развитию таких отраслей промышленности, как металлургия, машиностроение, электроника, производство строительных материалов. Всего в них было инвестировано 26% общего объема капиталовложений в программу развития западных районов. Реализация этих начинаний будет способствовать лучшему использованию ресурсов западных районов Китая и повышению уровня жизни населения, обеспечит газоснабжение в провинциях и городах по пути газопровода, даст толчок развитию нефте- и газодобывающих районов Синьцзяна–Карамай, Турфан–Хами, Курля, Куча и в перспективе – Кашгара.

В настоящее время Синьцзян становится крупной важной энергетической базой Китая. Общий объем энергетических ресурсов в СУАР оценивается в 2,2 трлн т, или 40% общего объема в Китае.

Восток КНР испытывает острую нехватку энергоресурсов, в то время как Синьцзян располагает огромными запасами нефти и газа (34% всех запасов газа, 30% – нефти, 2/5 – угля в КНР), способными обеспечить не только западные, но и восточные районы. Производственная мощность Синьцзяна по добыче нефти сейчас такова, что он не только удовлетворяет свои растущие потребности, но и поставляет нефть в больших объемах в другие районы Китая и за рубеж. По предварительным оценкам, запасы нефти в Синьцзяне превышают 511,6 млн т (2-е место в стране после пров. Хэйлунцзян), а объем природного газа – более 861,6 млрд куб. м (1-е место в стране). По запасам этих полезных ископаемых в расчете на душу населения Синьцзян более чем в 2,5 раза превосходит средний показатель по стране.

В результате последовательной реализации программы развития западных районов Китая удалось добиться определенных успехов в сокращении разрыва между западными и приморскими районами по ряду показателей. За годы осуществления программы развития западных районов выявились основные «полюса роста» или своего

рода кластеры, с помощью которых и будет развиваться вся территория западных районов, включающая в себя 12 провинций.

С началом проведения в жизнь программы освоения западных районов и изменением модели экономического роста, в СУАР все более отчетливо проявляется тенденция ускорения темпов развития и повышения значимости региона для экономики КНР в целом и для осуществления проекта ЭПШП. В 2010 и в 2014 гг. в Пекине состоялись рабочие совещания по развитию СУАР, созданные ЦК КПК и Госсоветом КНР, где руководство Китая изложило план развития Синьцзяна в новой обстановке и где определялась стратегия развития региона на предстоящие годы. Было решено создать систему научно-технических инноваций, развивать отрасли новых и высоких технологий и туризма, расширить строительство инфраструктурных объектов.

С 2010 г. экономика СУАР совершила существенный скачок вперед. С ежегодными темпами прироста в 11,5% общий объем валового регионального продукта (ВРП) увеличился более чем вдвое – с 428 до 920 млрд юаней. Среднегодовой прирост ВРП достигает 100 млрд юаней. Среди своих западных соседей Синьцзян заметно выделяется по такому показателю экономического развития, как размер ВРП в расчете на душу населения. По этому показателю Синьцзян-Уйгурский автономный район занимает одно из первых мест среди провинций и автономных районов западных районов Китая. Прирастая на 10% в год, показатель ВРП на душу населения вырос с 20 до 38 тыс. юаней за период 2010–2014 гг.¹⁰ В результате, к 2015 г. среднедушевой ВРП в Синьцзяне должен достичь общенационального среднего уровня. Регион в течение последних лет получает мощные дотации из центра¹¹.

Помимо определенного годового плана по инвестициям в реализацию ведущих проектов, Синьцзян получил дополнительные ассигнования из центрального бюджета в размере 4,6 млрд юаней (600 млн долл.)¹². Это в немалой степени способствует достижению цели всестороннего построения общества «малого благоденствия» (*сяокан шэхуэй*) в СУАР.

¹⁰ Форум по развитию Синьцзяна, КНР. 2015. Урумчи: 2015. С. 15.

¹¹ На центральном рабочем совещании по развитию СУАР определен стратегический план развития Синьцзяна. URL: <http://russian.cntv.cn/20100521/102087.shtml>

¹² Каукенов А.С. Влияние конфликта в СУАР на экономику Синьцзяна: основные тенденции и потенциал воздействия на Казахстан. URL: <http://www.easttime.ru/analitic/1/3/697.html>

В 2014 г. реальный располагаемый доход городского и сельского населения достиг 23 тыс. юаней на душу населения, что в 1,8 раза больше показателя 2009 г. Средний чистый доход сельских жителей достиг 8724 юаней на душу населения, увеличившись в 1,7 раза по сравнению с 2009 г. Коэффициент безработицы снизился с 3,8% в 2009 г. до 3,2% в 2014 г.¹³

По уровню социально-экономического развития среди западных районов, Синьцзян занимает ведущие позиции, и по отдельным видам производства может конкурировать и с другими провинциями страны. По скорости развития регионов Китая СУАР переместился с 30-го места в 2009 г. на 4-е место в 2014 г., а среди 12 западных провинций и районов аналогичный рост произошел с последнего до 4-го места, соответственно. В последние годы экономика Синьцзяна быстро развивается при мощной государственной поддержке, которая достигает 1/3 всего объема государственных бюджетных дотаций.

19 провинций и городов по всему Китаю участвуют своими инвестициями в развитии СУАР. В 2014 г. эти инвестиции составили 10,7 млрд юаней, а число проектов по оказанию помощи Синьцзяну превысило 1 тысячу. Начиная с 2010 г., внешние инвестиции достигли суммы в 46 млрд юаней.

В 2014 г. объем инвестиций в основные фонды превысил 1 трлн юаней, увеличившись на 25% по сравнению с прошлым годом; это в 3,6 раза больше, чем показатель 2009 г. Показатель темпов роста инвестиций поднялся с 18-го места по стране в 2010 г. на 2-е место в 2014 г. Бюджетные поступления выросли с 39 млрд юаней в 2009 г. до 128 млрд юаней, среднегодовой рост составил 27%¹⁴. Китай делает ставку на индустриально-экономическое развитие Синьцзяна. В масштабах Центральной Азии СУАР – это регион с крупной и развитой экономикой, где промышленные товары составляют 67% экспорта.

Говоря о роли СУАР во внутрикитайском межрегиональном разделении труда, следует отметить, что в обозримой перспективе основными статьями вывоза региона на внутренний рынок останутся природные ресурсы. В настоящее время эта тенденция закрепляется увеличением поставок нефти и газа, добываемых на территории Синьцзяна, во внутренние районы страны. По мнению официальных властей КНР, поставки природных ресурсов, в частности, по газо-

¹³ Форум по развитию Синьцзяна, КНР. 2015. Урумчи, 2015. С. 15.

¹⁴ Там же.

проводу Тарим–Шанхай, а также по строящемуся газопроводу на юг страны в Гуандун позволят лучше интегрировать экономику СУАР в экономику Китая и в программу ЭПШП.

Предполагается, что по мере наращивания транспортной инфраструктуры и современных средств связи, Синьцзян станет не только крупнейшей хлопководческой, нефтедобывающей и нефтехимической базой страны, но и международным центром торговли Китая со странами Центральной Азии в рамках ЭПШП.

Анализ итогов экономического развития СУАР за десятилетие с 1999 г. по 2014 г. позволяет сделать следующие обобщения.

1. Среднегодовые темпы экономического роста автономного района на рубеже тысячелетия составляли 8,2–8,7%, а в последующий период возросли до 11%. ВРП на душу населения за это время увеличился в пять раз (с 7,4 до 38 тыс. юаней на одного человека в год) и является одним из самых высоких среди 12 провинций и автономных районов Западного Китая. Быстро растет объем привлеченных внутренних и иностранных инвестиций.

2. В настоящее время Синьцзян представляет собой динамично развивающийся регион с огромными разведанными запасами нефти, руд цветных металлов, марганца, графита, слюды, ртути, урана, что в условиях растущих потребностей Китая в природных ресурсах повышает общегосударственное значение региона. Его доля в общекитайской добыче нефти увеличилась почти втрое (с 1990 г. по настоящее время). В 2014 г. СУАР занимал 4-е место в КНР по добыче нефти (29 млн т) и добыче угля (145 млн т) и 1-е место по добыче природного газа (30 млрд куб. м)¹⁵.

3. Быстрыми темпами развивается инфраструктура – нефте- и газопроводы, автомобильные и железные дороги, что создает предпосылки для стабильного экономического роста и выполнения задач развития ЭПШП.

4. Высокие темпы экономического роста сопровождаются созданием новых рабочих мест, что способствует улучшению социальной ситуации в регионе.

Но, несмотря на высокую динамику роста объема ВРП, ВРП на душу населения, внутренних и иностранных инвестиций, достигнутые высокие показатели последних десятилетий и одно из первых

¹⁵ The Facts and Figures on Xinjiang, China. 2014. Beijing: China Intercontinental Press, 2014. P. 94.

мест по уровню экономического развития среди западных регионов КНР, Синьцзян пока еще уступает приморским провинциям. Чтобы приблизиться к их уровню, Синьцзяну необходимо длительное время и немалые инвестиции не только из центрального и местного бюджетов, но и из-за рубежа, которые придут сюда на втором этапе осуществления программы освоения Запада КНР. Синьцзян еще только на пути к тому будущему, когда он встанет во главе экономики Западного Китая и Центральной Азии и превратится в ключевое звено проекта «Пояс и путь».

Создание транспортного коридора Европа–Западный Китай подразумевает возрождение Шелкового пути. Новая трасса – это трансконтинентальный проект, играющий огромную роль в интеграционных проектах государств-участников Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Шелковый путь – это быстрая доставка грузов из Китая в Европу через Казахстан и Россию и обратно.

Как показала практика развития Транссиба в конце XIX – начале XX вв., уже в период строительства железной дороги происходит заселение прилегающей к ней территории по причине экономической притягательности магистрали. Создаются новые рабочие места на строительстве железной дороги, что влечет за собой и развитие других отраслей экономики – торговли, производства продовольствия и организации точек общепита, финансов, услуг, образования, здравоохранения и других. В результате создаются новые поселения вдоль железнодорожной трассы, как это было при строительстве Транссиба, Турксиба (Южная Сибирь–Средняя Азия) и Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). В конечном счете, если посмотреть на плотность населения России в настоящее время, то мы увидим, что зона заселения проходит вдоль железных дорог. В частности, в Западной и Восточной Сибири и на Дальнем Востоке большая часть населения сконцентрирована в зоне Транссибирской магистрали. Такая же ситуация будет наблюдаться и после завершения проекта в 2017 г. в России, Казахстане и КНР, когда значительная часть населения станет проживать в зоне проекта «Пояс и Путь».

В рамках нового экономического пояса в зоне Шелкового пути при наличии серьезных инвестиций в данный проект можно развивать практически любые производства и любую отрасль. Будет воспроизведена ситуация, которая сложилась после завершения строительства Транссиба и КВЖД в начале XX в. Вдоль маршрута Шелкового пути станут расти города, в них будет развиваться инфра-

структура, связанная с логистикой и торговлей: финансы, складское дело, оптовая торговля, гостиничное и ресторанное дело, различные отрасли промышленности, а затем образование и здравоохранение. В таких условиях вполне реально создать зоны свободной торговли в городах по маршруту Шелкового пути.

В столице СУАР организованы и успешно функционируют зоны освоения и зоны новых и высоких технологий государственного значения. Хорошо развита городская и транспортная инфраструктура.

На северо-западе Урумчи расположена **Урумчийская зона технико-экономического освоения – район Тоутуньхэ**. В восточной его части построен комплексный транспортный узел Урумчийской скоростной железной дороги, на севере он примыкает к международному аэропорту Урумчи. Здесь же находится крупнейший железнодорожный сортировочный терминал и крупнейшая в СУАР станция хранения грузов, строится центральная контейнерная станция. Таким образом, подготовлена инфраструктурная зона для включения в проект ЭПШП. В управлении района – территория площадью 280 кв. км; площадь самой зоны составляет 135 кв. км. В 71 населенном пункте проживает 320 тыс. человек¹⁶.

Район освоения Тоутуньхэ интегрирует центр административного управления (местное правительство) и Синьцзянский производственно-строительный корпус (СПСК), центр экспортной обработки товаров на государственном уровне, транспортный узел скоростной железной дороги, торговую зону Байняоху, Синьцзянскую зону программного обеспечения, Тянь-Шаньский парк компьютерной индустрии, университетскую научно-техническую зону, парк для работы с зарубежными студентами, инкубатор технологии бизнеса, парк развития высшего образования, парк по работе с зарубежными казахами, международный туристический центр, международную железнодорожную логистическую зону и другие объекты.

В районе Тоутуньхэ зарегистрировано 588 крупных предприятий, в том числе 116 крупных промышленных предприятий, 40 предприятий с участием иностранного капитала, 46 предприятий новых и высоких технологий, 55 научно-исследовательских институтов. На 54 предприятиях объем валовой промышленной продукции превышает 100 млн юаней; в районе находится 31 государственное предприятие, чистые активы которых преодолели отметку в 8,4 млрд юаней.

¹⁶ Экономическое и социальное развитие Урумчийской зоны технико-экономического освоения района Тоутуньхэ. Урумчи, 2015. С. 1.

В 2014 г. общий объем валовой продукции промышленности района Тоутуньхэ составил 100,5 млрд юаней. Добавленная стоимость в промышленности достигла 15 млрд юаней, инвестиции в основные средства – 36 млрд юаней, а общий объем розничных продаж товаров народного потребления – почти 5 млрд юаней. Финансовые доходы превысили 8,2 млрд юаней, а объем внешней торговли (импорт и экспорт) – 3,4 млрд долл. По качеству окружающей среды район занимает 3-е место среди западных регионов Китая¹⁷.

Согласно стратегической задаче создания в центре СУАР перерабатывающей промышленности, в районе Тоутуньхэ непрерывно совершенствуется современная хозяйственная система, рационализируется размещение хозяйства. Сложилась группа предприятий ветряной электроэнергетики – центральной является научно-техническая компания «Цзиньфэн»; группа металлургических предприятий, где в качестве лидера выступает компания по выплавке стали «Баи»; группа предприятий по производству пищевых продуктов и напитков, где выделяются такие известные бренды, как «Хунъюньхунхэ», «Чжунлянькэлэ», «Каншифу», «Туньи», «Или», «Мэнню», пиво «Усу» и множество других.

В 2013 г. по общему объему производства научно-техническая компания «Цзиньфэн» занимала 1-е место в этой отрасли и 2-е место в мире. В общем объеме производства различных видов сталей в СУАР доля компании «Баи» составила 60%. После проведения специальных совещаний ЦК КПК в Пекине о развитии Синьцзяна в 2010 и 2014 гг. в этом районе (Тоутуньхэ) стали быстро наращиваться мощности автомобилестроения и промышленности по производству механического оборудования; были открыты филиалы более 30 крупных компаний, в числе которых Шанхайская компания «Фольксваген», Шэньсийская автомобильная корпорация, Китайская корпорация тяжелых грузовиков, автомобильная корпорация «Дунфэн», предприятие тяжелой промышленности «Саньи», компания по производству оборудования «Бохай», предприятие по переработке угля «Итай», фабрика биоброжения «Фуфэн» и другие. Общий объем инвестиций для поддержки Синьцзяна превысил 150 млрд юаней. Экологическая составляющая промышленной зоны района отвечает

¹⁷ Экономическое и социальное развитие Урумчийской зоны технико-экономического освоения района Тоутуньхэ. Урумчи, 2015. С. 4.

новым стандартам: площадь озеленения на душу населения достигла 11 кв. м, доля озелененной территории превысила 36%¹⁸.

В 2012–2014 гг. уже проведено финансирование в сумме 6,7 млрд юаней, общая сумма инвестиций составит 42,6 млрд юаней. Завершено строительство 22 участков 9 объектов южной и северной зон развития и шоссейных дорог протяженностью 20 км. Закончено возведение станций для пассажиров шоссейных и железнодорожных веток, трубопровода электроснабжения железной дороги.

Удачным примером шефской помощи восточных провинций западным является ООО Шанхайская автомобильная компания (Синьцзян) «Фольксваген». Совместный договор об ее учреждении был подписан премьер-министрами КНР и Германии в апреле 2012 г. (от имени Шанхайской автомобильной компании и компании «Фольксваген»). Объект официально был введен в эксплуатацию в августе 2013 г. Большое внимание уделяется подготовке и образованию местных работников специалистами из Шанхая. В настоящее время численность персонала составляет более 600 человек, из них 100 сотрудников – инструкторы из Шанхая.

В 2014 г. выпуск автомобилей достиг 10 тыс. штук. Урумчийский завод построен в стандартной комплектации корпорации «Фольксваген», его стоимость составила 2 млрд юаней; выпускается последняя модель седана «Сантана» для продажи в регионы Средней и Западной Азии. Завод занимает площадь в 400 тыс. кв. м (еще 130 тыс. кв. м – на этапе строительства), включая цеха кузовов и общей сборки, цех маркировки, контейнерный парк и центр по отправке готовых автомобилей. Строится станция очистки отработанной воды с использованием биохимических технологий и техники обратного просачивания для ее повторного использования в озеленении и орошении, клининговых работах. В 2012–2016 гг. ООО Шанхайская автомобильная компания «Фольксваген» будет финансировать развития филиала в Синьцзяне на сумму в 6 млн юаней.

Синьцзянский международный логистический центр пищевых продуктов «Дунбао Хайхун» находится в «сердце» зоны экономического и технологического развития Тоутуньхэ, примыкая к скоростной железной дороге. Открыта специальная железнодорожная станция для приема и отправки товаров. (Расстояние от центра города –

¹⁸ Экономическое и социальное развитие Урумчийской зоны технико-экономического освоения района Тоутуньхэ. Урумчи, 2015. С. 5.

13 км, международного аэропорта – 5 км). Центр занимает площадь 500 му, под застройку выделено 600 тыс. кв. м; инвестиции в объект составляют около 2 млрд юаней. Современные складские помещения вместимостью 200 тыс. тонн принимают замороженные пищевые продукты, холодные напитки, овощи и фрукты, кондитерские и хлебобулочные изделия, масла и чай, национальные продукты с местной спецификой. Помимо складского хранения, оказываются услуги по упаковке, погрузке, разгрузке, информационному обеспечению. Деятельность компании распространяется на территорию СУАР, западные и центральные провинции Китая. Логистический центр аккумулирует пищевые продукты со всей страны, перераспределяя эти потоки и также направляя их в регионы Средней и Западной Азии, возрождая в Синьцзяне традиции Великого Шелкового пути на современной основе.

Еще одним важным кластером новых и высоких технологий в области сельского хозяйства является *округ Чанци* (что в переводе с китайского означает «процветающий, благодатный»), уютно расположенный на северном склоне горы Тянь-Шань у южной границы Джунгарской впадины. Его не миновать, продвигаясь по северной ветке Великого Шелкового пути в страны Центральной Азии и Европы. Отсюда всего 35 км до центра столицы СУАР Урумчи и 18 км до Урумчийского международного аэропорта. Скоростное шоссе № 312 государственного значения, Синьцзянская северная железная дорога и второй Евразийский континентальный мост – все эти пути пересекают территорию округа, делая этот важный регион на севере Синьцзяна сердцевиной Экономического пояса Шелкового пути и лидером программы освоения западных районов, особенно с учетом экономической интеграции Урумчи–Чанци.

Округ Чанци основан в 1954 г., занимает территорию в 74 тыс. кв. км с населением 1,6 млн человек. В границах округа расположены три зоны развития государственного значения: Государственная зона промышленного развития и новых и высоких технологий Чанци, Синьцзянская Государственная зона экономического и технологического развития Чжундун и Государственная сельскохозяйственная зона научных технологий Чанци.

В ходе 12-й пятилетки округ Чанци запланировал выполнение и достиг достаточно высоких целей: 1) объем ВРП превысил 100 млрд юаней при ежегодном приросте 16%, и ВРП на душу населения достиг среднего уровня для западных районов страны; 2) доходная

часть бюджета превысила 10 млрд юаней при среднегодовом приросте 25%; 3) объем накопленных инвестиций вырос до 300 млрд юаней в течение пяти лет, увеличиваясь ежегодно на 30%. В 2015 г. чистый доход жителей сельских районов достиг 15 тыс. юаней на душу населения. Располагаемый доход на душу населения городских жителей превысил 23 тыс. юаней при росте на 11% в год.

В целях создания в Чанцзи современной промышленной системы были поставлены три задачи: 1 – кластерное развитие ключевых отраслей, включая современные угольную и химическую промышленность, выплавку и прокат цветных металлов, современное машиностроение, добыча и глубокая переработка нефти и газа, переработка местной сельскохозяйственной продукции, производство новых материалов; 2 – глубокая модернизация сельскохозяйственного производства; 3 – ускоренное развитие современных отраслей сферы обслуживания, прежде всего туризма и логистики.

Государственная сельскохозяйственная зона научных технологий Чанцзи, одна из трех в этом округе, была основана в 2002 г. Она входит в число 64 государственных сельскохозяйственных зон научных технологий в КНР, но является первой в Синьцзяне и занимает 1-е место по уровню развития науки и техники в Китае. Она располагается на площади 340,7 кв. км (включая 28,3 кв. км ключевой зоны и 312,4 кв. км демонстрационной зоны). Транспортное сообщение крайне удобно: скоростное шоссе № 312 государственного значения, второй Евразийский континентальный мост, скоростное шоссе Урумчи–Куйтунь и другие скоростные автодороги (разветвленная сеть скоростных автодорог сооружалась совместно при участии местных властей провинции Ганьсу, СУАР и Внутренней Монголии) пересекают территорию зоны.

Открыв карту Азии, можно увидеть Памирское нагорье, горы Куньлуня и Тянь-Шаня, и еще горы – Алтынтаг, Гималаи, Тангула, Алтай и осознать, что с географической точки зрения *Синьцзян – центр Азии*. При рациональном использовании его географических преимуществ и природных богатств экономику Синьцзяна ждет большое будущее: в скором времени он станет новой точкой экономического роста на Западе страны, крупным промышленным, финансовым и информационным центром на Великом Шелковом пути.

В рамках новой стратегии освоения и развития западных районов Китая, из 12 провинций во главу угла поставлен Синьцзян – как когда-то – экономика Шэньчжэня и развитие района Пудун.

С одной стороны, велика роль Синьцзяна в развитии ЭПШП, поскольку он в силу своего географического положения становится главным звеном в создании инфраструктуры внешнеэкономических связей КНР со странами Европы и Западной Азии, обеспечивающей необходимые коммуникации между Китаем и его многочисленными партнерами. С другой стороны, реализация проекта ЭПШП позволит дать толчок экономическому развитию всего Северо-Запада Китая, и особенно Синьцзяна, что позволит в перспективе сократить разрыв по уровню социально-экономического развития между развитыми приморскими районами и отстающими районами на Северо-Западе КНР. Это позволяет верить в будущее Синьцзяна, который локомотивом потянет за собой Запад, а Запад не просто догонит Восток, но станет и географическим центром, и точкой роста всей Центральной Азии. Огромную роль в быстром росте Запада сыграют инфраструктурные инициативы стратегии ЭПШП.

Парадигма подъема Китая: сначала развивается Восток, потом Запад, который догоняет Восток. И если Шэньчжэнь и Шанхай – символы развития восточного побережья, то Синьцзян – опора роста западных регионов; он будет мостом между Азией и Европой, «караван-сараям» на современных маршрутах Нового Шелкового пути.

В.А. МАТВЕЕВ

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ – ЯДРО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Аннотация. Статья посвящена характеристике стратегического значения Центрально-азиатского региона (ЦАР) для дальнейшего развития Китая. Отмечено, что проект Экономического пояса на Шелковом пути не является автономным: это часть общей стратегической линии Китая на пространстве Евразии. Ввиду этого анализируются стратегии, реализуемые КНР в разных областях ее взаимодействия со странами Центральной Азии.

Обосновывается вывод, что главным мотивом и целью реализации концепции «Экономического пояса Шелкового пути» в ЦАР является региональная интеграция. В долгосрочной перспективе на пространстве Большой Центральной Азии возможно формирование международного экономического региона, с которым связаны надежды дальнейшего взаимодействия Китая с ЦАР.

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

Стратегии Китая

Власти Китая всегда отличались умением активно использовать механизмы стратегического развития. Вхождение в эпоху глобализации и появление сопутствующих ей вызовов требуют от Пекина разработки и реализации на практике новых стратегических концепций для решения как внутренних, так и внешнеполитических задач КНР.

Специфика нынешнего процесса целеполагания в китайской стратегической линии состоит в том, что сегодня, в эпоху глобали-

зации, расширились возможности опоры на целый ряд факторов и внешнего, и внутреннего свойства. По замечанию Я.М. Бергера, в подходах к исследованию Большой стратегии Китая, ее целей и средств реализации, китайские ученые исходят из интегрального единства внутренних и внешних задач, стоящих перед страной¹.

Среди применяемых китайских геополитических стратегий есть две наиболее важные с точки зрения нашей темы: «продвижение на Запад» и «выход вовне». Охарактеризуем каждую из них.

Стратегическая концепция «продвижения на Запад» (си цзинь) в последнее время получила особо широкое распространение в китайских политологических кругах. Ее содержание относится к двум уровням: внутри страны она подразумевает необходимость освоения западных районов, а в международном плане – принципиально более высокую ступень активности КНР в той части евразийского континента, которая лежит к западу от страны. (В последнем случае китайские авторы говорят также о «наращивании открытости» в сторону запада). В этих планах благодаря своим географическим масштабам, намеченным объемам экономического сотрудничества, размаху замыслов Китай выступает как действительно глобальная держава².

Стратегия «продвижения на Запад» имеет четко выраженный геополитический аспект. В условиях американского «возвращения в Азию» и возрождения Вашингтоном политики «сдерживания Китая» Пекин стремится создать за своими границами собственную ресурсную и сбытовую базу, пролегающую от Бирмы до Атлантики. КНР при этом учитывает, что в Европе, несмотря на контроль над ней в военно-оборонной сфере со стороны США–НАТО, у него остается огромное поле деятельности в области экономики.

На западном направлении, как справедливо отмечают китайские специалисты, у КНР в данное время нет ни конфликтов, ни рисков военного противостояния с кем-либо, отсутствует и угроза формирования военных блоков под эгидой США. Поэтому здесь в ответ на основание Соединенными Штатами Транс-тихоокеанского партнерства для Китая открывается возможность широко использовать преимущества его экономики для целей собственного развития и накопления сил.

¹ Бергер Я.М. Экономическая стратегия Китая. М.: ИД «Форум», 2009. С. 22.

² Ларин А.Г., Матвеев В.А. Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шелковый путь» // Проблемы Дальнего Востока, 2014, №5.

Вместе с тем, при продвижении на Запад КНР сталкивается с рядом разнообразных вызовов. Это политическая нестабильность в некоторых государствах, межгосударственные, межэтнические, конфессиональные конфликты. Особенно четко они прослеживаются в ближайшем к Китаю Центрально-азиатском регионе (ЦАР).

Вдобавок имеет место явно негативное отношение к увеличению китайского присутствия в центральной части Азии со стороны других крупных игроков, конкурирующих за влияние в регионе. США предлагают ЦАР свою версию геоэкономической перестройки – «Новый Шелковый путь»; Россия стремится сохранить свое традиционное влияние за счет укрепления Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Евросоюз имеет виды на нефтегазовые ресурсы Центральной Азии (ЦА) как альтернативу российским углеводородам. Есть и иные акторы, стремящиеся активно взаимодействовать со странами региона (Турция, Иран, Япония, Республика Корея).

К этому необходимо добавить восприятие действий Китая частью элит и населения тех или иных стран как разновидности «неоколониализма», «сырьевого грабежа». Все это не благоприятствует безопасности Китая, а главное – сдерживает реализацию его быстрорастущих экономических интересов.

КНР способна дать адекватные ответы на соответствующие вызовы, если станет активно применять имеющиеся в ее распоряжении такие эффективные инструменты, как экономическая мощь; политика, основанная на минимизации противоречий с партнерами; значительный потенциал «мягкой силы».

Очевидно, что нынешняя китайская геополитическая стратегия «продвижения на Запад» составлена под сильным воздействием обострения отношений между Пекином и Вашингтоном в Восточной Азии. Тем не менее, китайские аналитики настаивают: «Вопреки утверждениям некоторых зарубежных ученых, данная стратегия отнюдь не должна рассматриваться как пассивная серия шагов в ответ на американское «возвращение в Азию»; это – самостоятельный стратегический план. Для стратегии «продвижения на Запад» ответ Соединенным Штатам не является главной отправной точкой, так же как выравнивание баланса с США не является ее конечным пунктом»³.

³ Цзе ду: си цзинь ши чжунго диюань чжаньлюэ «цзай пинхэн» бижань чжи цзюй [Комментарий: Продвижение на запад – неизбежный шаг в китайской стратегической перебалансировке] // Цзюньши фэн юнь. URL: http://www.7476.com/wangyouretie/201309249420_2.html. 24.09.2013

В качестве дальнейшей цели, полагают китайские специалисты, стратегия «продвижения на Запад» должна ориентироваться на создание нового, «подлинно открытого» международного порядка. Нужно строить «сообщество единой судьбы», нужно «на основе мирного развития заменить конфликты и соперничество на сотрудничество, поиск взаимной выгоды и общего выигрыша»⁴. Безусловно, эти построения (как и всякие теории, касающиеся будущего) можно упрекнуть в утопичности, идеализме и т.д. Тем не менее, они важны тем, что в процессе «продвижения на Запад» служат Китаю идеологической базой его политики невмешательства во внутренние дела других стран, неучастия в конфликтах и конфронтациях, создания максимально широкой дружеской или, по крайней мере, лояльной среды. К тому же, сами китайские эксперты дополняют свои виртуальные миротворческие конструкции вполне реалистическими призывами: «отбросив иллюзии, повышать комплексную национальную мощь – ибо у кого нет силы, у того нет и права голоса»⁵.

Достаточно активно в отношении соседних стран применяется другая глобальная стратегия Китая, а именно – *стратегия «выхода вовне»*. Согласно ей, обеспечивается участие китайских компаний в освоении зарубежных ресурсов с помощью китайских технологий и китайского же капитала. С сопредельными странами заключены соглашения об экономическом сотрудничестве, и они могут стать партнерами и объектами для прямых инвестиций китайских предприятий.

Стратегия «выхода вовне» является активной государственной стратегией Китая. Ее еще можно назвать стратегией интернационализации ведения хозяйства. Официально стратегия «выхода вовне» была предложена в марте 2000 г. на 3-й сессии ВСНП 9-го созыва, где подчеркивалась необходимость стимулирования внешнего инвестирования успешными предприятиями, способствования международной специализации предприятий, создания сбытовой сети и совершенствования системы производства. Особый упор был сделан на интернационализации функционирования предприятий. Он знаменовал собой концептуальный и практический сдвиг в сторону углубления международного сотрудничества и повышения конкурентоспособности.

⁴ 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

⁵ Там же.

Стратегия реализуется в разных областях внешнеэкономической деятельности: внешней торговле, инвестировании за рубежом, использовании китайской рабочей силы.

Главной ее целью является выход китайских предприятий на внешний рынок, приобретение ресурсов, формирование китайских предприятий как транснациональных и в конечном итоге – достижение ими конкурентоспособности международного уровня.

В настоящее время инвестирование китайских предприятий за рубежом находится в стадии активного развития. При этом, как правило, применяется форма совместных промышленных и торговых предприятий, что позволяет ускорить процесс выхода на внешний рынок. Однако следует отметить формирующуюся тенденцию к созданию самостоятельных унитарных предприятий, которое обеспечивает повышение эффективности китайских предприятий за рубежом. Это особенно характерно для тех предприятий, которые заинтересованы в получении доступа к ресурсной сфере принимающих стран.

В условиях продолжающегося глобального финансового кризиса данная китайская стратегия позволяет расширить спрос стран-партнеров на оборудование и сервисные услуги китайских производителей. Для этого Китай оказывает финансовую поддержку развивающимся странам в виде крупномасштабного кредитного содействия. Таким образом, стратегия «выхода вовне» реализуется путем увеличения капиталовложений за рубежом. За счет переноса хозяйственной деятельности китайских предприятий за границу появляется возможность использования ими местных производственных преимуществ, притом расходы на транспортировку ресурсов в общих затратах на производство товаров сокращаются. Это есть один из реальных путей достижения запланированных темпов роста национальной экономики Китая.

Таким образом, в глобальном плане ряд китайских стратегий не только способствует задействованию возможностей международного сотрудничества, но и отвечает на серьезные вызовы, связанные с включением в мировую экономику. Однако в последнее время дальнейшему поступательному развитию Китая стал препятствовать ряд весьма неблагоприятных внешнеэкономических факторов.

Среди них следует назвать:

1. Повышение градуса напряженности в китайско-американских отношениях. Этому способствуют действия Вашингтона в Азиатско-Тихоокеанском регионе по формированию Транс-тихоокеанского

пояса партнерства с зоной свободной торговли без участия Китая, а также угрозы со стороны США морским коммуникациям КНР.

2. Противодействие приходу в Китай современных западных технологий, инноваций и брендов.

3. Активные действия России по углублению евразийской интеграции, ведущие к повышению таможенных барьеров на китайско-казахстанской границе.

4. Угрозы в сфере энергетической безопасности Китая из-за увеличения волатильности цен на энергоносители на мировом энергетическом рынке и изменения географии поставок нефти и газа.

Указанные угрозы связаны, прежде всего, со сложностями поставки в КНР достаточных объемов энергетических ресурсов, а также с попытками ограничения внешнеторговой экспансии Китая. Кроме того, ряд мировых угроз породил тревожные тенденции и на внутреннем рынке КНР.

Таким образом, 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.

Поэтому одной из важнейших проблем является дефицит высококачественных энергоресурсов в экономике КНР, что непосредственно угрожает стабильности ее энергообеспечения. Энергетические запросы народного хозяйства Китая продолжают расти, и проблема дефицита энергоресурсов будет и впредь обостряться.

Другой серьезной проблемой является малая транспортная доступность основных мировых торговых рынков, на которые во многом ориентируется промышленное производство КНР.

В настоящее время реализуется стратегическая задача превращения Китая в глобальную торговую державу. В целях решения этой задачи необходимо расширение экономического обмена с одним из главных торговых партнеров – Европой, прежде всего – значительное увеличение экспорта китайских товаров. Эта задача не противоречит стратегическому курсу КНР на переориентацию на внутренний рынок в связи с провозглашенной сменой модели экономического развития. Наоборот, она рассматривается как путь, позволяющий 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 осо-

бое значение в условиях обострения геополитического и экономического соперничества с США, которое побуждает Штаты сокращать импорт из КНР и выводить производства с ее территории, а также жестко следить за морскими путями Поднебесной.

При этом 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 первостепенной 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.

В этих целях необходимо активное развитие транспортно-логистической инфраструктуры для обеспечения транзита товаров, формирование устраивающего Китай таможенного и валютного режима при сопутствующем росте объемов торговли с государствами-соседями.

Концепция «Экономического пояса Шелкового пути»

Выдвинутая стратегическая *концепция «Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП)»* как раз и служит обоснованием массивного строительства транспортной инфраструктуры.

Она укладывается в общую идеологию развития региональной экономической кооперации – лейтмотив линии Китая в отношении своих соседей не только на западном направлении, но и на юге (Китай–Бангладеш–Индия–Мьянма) и юго-западе (Китай–Пакистан). Проект «Экономического пояса Шелкового пути» не является автономным: это часть общей политики Китая на пространстве Евразии.

Масштаб задач, стоящих перед стратегией ЭПШП, меняется во времени. Если первоначальная задача ЭПШП ставилась узко и представляла собой новую программу содействия социально-экономическому развитию в центрально-западной части Китая (отстававшей в развитии), то сейчас фокус стратегии смещается на формирование межстранового коллективного механизма по углублению 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, но и в сфере производственной кооперации, услуг и пр.

Один из китайских ученых, разрабатывавших теоретические подходы к концепции ЭПШП, профессор Университета Цинхуа Ху Аньган, учитывая новые геоэкономические условия, выдвинул идею зонирования ЭПШП⁶. На наш взгляд, это сигнализирует о постулировании приоритетов внешнеэкономической стратегии Китая.

Согласно Ху Аньгану, ЭПШП в западном направлении будет состоять из трех зон (табл. 1). «Ядром» проекта является Центральная Азия, следующая зона – прилегающие к «ядру» территории России и стран Южной Азии, Среднего и Ближнего Востока. И последняя по удалению от Китая зона – район освоения, включающий Восточную и Западную Европу, а также Северную Африку.

Таким образом, «ядром» или центральной зоной реализации концепции ЭПШП назначены постсоветские республики Центральной Азии.

Стратегическими целями ЭПШП в Центрально-азиатском регионе являются: безопасность; стабильность; доступ к источникам энергии; расширение торгово-экономических связей.

Эти цели коррелируются с разработанной еще в начале XXI в. стратегией взаимодействия с ЦАР. Задачами центрально-азиатской стратегии КНР, прежде всего – в экономической сфере, где, по мнению китайских экспертов⁷, наиболее выпукло проявляется стратегическое значение Центральной Азии для КНР, называются:

– получение доступа к ресурсному потенциалу Центрально-азиатского региона путем интенсификации торгового обмена и участия в разработке залежей нефти, газа, месторождений других природных ресурсов региона, импорта электроэнергии;

– продвижение товаров на центрально-азиатские рынки, а также на рынки Европы, Ближнего и Среднего Востока транзитом через ЦАР, а в перспективе и переориентация основных евразийских торговых потоков на Китай;

– активное участие в развитии новых трансконтинентальных транспортных коридоров.

⁶ Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун. «Сычоу чжи лу цзинци дай»: чжаньюэ нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин [Экономический пояс Шелкового пути: стратегическое содержание, место и пути осуществления] // Цюйюй юй чэнши цзинци. 2014. № 5. С. 3–13.

⁷ Бао И. Китай: стратегические интересы в Центральной Азии и сотрудничество со странами региона // Центральная Азия и Кавказ. – 2001. – №5(17). – С. 117.

Таблица 1. Экономический анализ Экономического пояса Шелкового пути (2012 г.)⁸

Порядок	Экономический пояс	Стратегические цели	Основные районы	Население (млн чел.)	ВВП (100 млн. долл. США)	ВВП на душу насел. (100 долл. США)	Доля данной страны в мировом экспорте (%)	Доля экспорта в Китае в общем экспорте данной страны (%)	Доля данной 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; торгово-экон. 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; торгово-экономические связи	ЦА, Россия, Индия, Пакистан, Западная Азия	1961,6	78033,2					
			Россия	143,5	20148	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)
Район освоения	Евразийский	Торгово-экон. связи, научно-технологические и образовательные обмены	Пояс, прилегающий к ЦА, Европа, Сев. Африка	2740,7	266758,7					
			ЕС (27 стран)	5039	166037,2	329,5	14,68	8,5(2)	15,38	16,2(1)
			Германия	81,9	33996	415,1	7,65	6,1(3)	6,28	8,6(2)
			Франция	65,7	26129	397,7	3,09	3,05(3)	3,62	8,0(2)
			Англия	63,2	24352	385,1	2,58	3,3(4)	3,71	8,2(3)
			Италия	60,9	20133	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.,

⁸ Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун. Указ.соч. С. 3–13.

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 торгово-промышленного отдела посольства КНР в Узбекистане.

Существенным преимуществом наращивания сотрудничества Китая с ЦА является наличие общей границы. На наш взгляд, именно соседство – ключевая характеристика геоэкономического положения стран. Конечно, сам фактор общей границы автоматически не ведет к интенсивному обмену товарами, услугами, капиталом и рабочей силой на взаимовыгодной основе. Степень и формы сотрудничества граничащих государств во многом зависят от качественного улучшения экономических, политических, институциональных, инфраструктурных, инвестиционных и иных факторов взаимодействия. Для него, кроме политической воли, необходимо упорядочивание определенных условий, среди которых – создание общих эффективных институтов (путем заключения обязывающих договоров о взаимной торговле, создания комиссий по экономическому сотрудничеству и привлекательного инвестиционного климата), региональной инфраструктуры, обеспечивающей движение факторов производства, а также определенных механизмов стимулирования (преференции в доступе на рынки, поощрение региональной специализации и кооперации).

Экономическое взаимодействие Китая с Центральной Азией

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)⁹. Уже в 2013 г. он превысил 50,3 млрд долл., что поставило Китай на первое место среди торговых партнеров Центрально-азиатского региона. Правда, структура торгового обмена между регионом и Китаем отличается однобокостью с преобладанием в центрально-азиатском экспорте топлива и сырья (более 90%), а в импорте – готовой продукции. Поэтому, когда в 2014 г. произошло резкое падение мировых цен на нефть, а следом и на природный газ

⁹ Источник: Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цзюй [Государственное бюро статистики КНР]. URL: <http://data.stats.gov.cn/workspace/index.jsessionid=480C0531DF8743FA75E0E19A32729B5A?m=hgnd>

и многие другие природные ресурсы, последовавшая за этим девальвация национальных валют стран ЦАР изменила стоимостные показатели внешней торговли. Эта особенность внешнеторгового обмена в 2014 г. особо ярко проявилась в коммерции Китая с его главным партнером в регионе – Казахстаном, внешняя торговля которого с КНР пошла на спад (78% от уровня 2013 г.).

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

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
<i>Всего по региону</i>	<i>30,13</i>	<i>39,66</i>	<i>45,95</i>	<i>50,29</i>	<i>45,02</i>
<i>Темп роста</i>		<i>132</i>	<i>116</i>	<i>109</i>	<i>90</i>

Анализ торговли Китая со странами-партнерами из ЦА в последние годы (2010–2014 гг.) выявляет несколько важных тенденций, 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 мирового кризиса в 2015 г. спад внешнеторгового оборота КНР с регионом стал еще более очевиден. Сохранились 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 туркменско-китайских контрактах, и так были ниже мировых¹⁰.

Кроме того, продолжилось снижение цен на металлы, спровоцированное главным образом сокращением спроса со стороны Китая и замедлением темпов роста его экономики. В течение указанного 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, тем не менее, по итогам 2015 г., цена на золото снизилась на 11% – с 1177 до 1050 долл. за унцию¹¹.

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%¹².

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

¹⁰ Мордвинова А.Э. Экономика Центральной Азии в 2015 году. URL: <http://riss.ru/analitics/25391>

¹¹ Там же.

¹² Там же.

Долговременное падение мировых цен на нефть также оказывает негативное воздействие на эффективность разработки нефтяных и газовых месторождений Республики Казахстан (РК), вынуждает выводить из оборота наиболее затратные или приостанавливать освоение новых месторождений. А поскольку китайская доля в нефтяных активах РК 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.

Вывод взаимодействия с центрально-азиатскими партнерами на качественно новый уровень, а именно – на уровень отношений стратегического партнерства, произошел в последние десять лет. 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 туркменско-китайских и киргизско-китайских отношениях¹³.

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 РК – 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 ЦАР. 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 КНР¹⁴.

Огромные валютно-финансовые резервы позволяют Китаю и в условиях мирового финансового кризиса агрессивно скупать при-

¹³ *Сыроежкин К.Л.* Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений (монография). – Астана-Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента, 2014. С. 78.

¹⁴ Там же. С. 72–73.

родные 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.¹⁵

В других странах ЦА (не считая Туркменистана) общий объем китайских инвестиций более чем на порядок 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 ЭППП, 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 Китай¹⁶.

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.)

Год	Страна					
	Казахстан	Туркменистан	Узбекистан	Таджикистан	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	х	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.

Подавляющая часть прямых инвестиций Китая в центрально-азиатский регион в последние четыре года приходится на Казахстан

¹⁵ URL: <http://www.zakon.kz/4693493-jekonomicheskoe-sotrudnichestvo.html>

¹⁶ Кузьмина Е.М. Внешние экономические интересы как фактор экономического развития Центральной Азии: Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2013. С. 246.

(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 в мире. Инвестиционное сотрудничество ведется практически со всеми странами региона и носит обоюдовыгодный и перспективный характер. При этом, используя ресурсный потенциал ЦАР, 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 РК. КНР планирует перенос несколько десятков предприятий на территорию Казахстана в рамках подписанных контрактов на сумму около 14 млрд долл. Это касается открытия промышленных 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 стоимостью¹⁷. 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 (АБР) и Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС).

¹⁷ Кузьмина Е.М. Внешние экономические интересы как фактор экономического развития Центральной Азии: Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2013.

Эксимбанк Китая, через который проводятся основные финансовые вливания в Центральную Азию, уже реализовал свыше 50 социально-экономических проектов в странах региона¹⁸. 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).

Роль Синьцзяна во взаимодействии Китая с Центральной Азией

Развитию Синьцзяна отводится особая роль в проекте ЭПШП ввиду его особого стратегического положения на границе с Центрально-азиатским регионом, масштабы территории и богатства недр. К тому же все транспортные коммуникации Китая в западном направлении проходят через территорию СУАР.

В связи с этим решается задача по превращению Синьцзяна в региональный внешнеэкономический и транспортно-логистический хаб, имеющий уникальное значение для Центрально-азиатского региона. Нужно признать, что по сути этот процесс уже идет.

В настоящее время власти Китая полагают, что развитию СУАР может быть придано существенное ускорение благодаря дальнейшей реализации Программы освоения западных районов страны.

Кроме того, дополнительным импульсом развитию СУАР может служить использование концепции «выхода вовне» западных районов страны, то есть развитие внешнеэкономической деятельности. Согласно концепции, предполагается превращение Синьцзяна в важный экспортно-ориентированный регион КНР.

Для этого имеются все предпосылки: сейчас Синьцзян является важнейшим энергоресурсным регионом, а также основной базой Китая в таких отраслях сельского хозяйства, как хлопководство, животноводство, садоводство, переработка томатов. Кроме того, регион является крупнейшим транспортным узлом КНР.

¹⁸ Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу [Китайское «продвижение на Запад» указывает путь посредством стратегии балансировки]. URL: http://www.qsttheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm

Учитывая вышесказанное, власти Китая планируют дальнейшее развитие в Синьцзяне отраслей промышленности и сельского хозяйства, ориентированных на рынки сопредельных стран, укрепление многоотраслевого сотрудничества с соседними странами, главным образом, в сфере природно-сырьевых и энергетических ресурсов, а также ускорение процесса строительства транспортной инфраструктуры в целях стабилизации грузопотоков с соседними государствами. В итоге предполагается формирование в СУАР международного центра китайской торговли, ориентированного на сотрудничество прежде всего с Центрально-азиатским регионом.

Итак, перспективное экономическое развитие СУАР самым тесным образом связано с развитием ЦА.

Весьма важно, что в целях создания благоприятных условий для привлечения инвестиций стороны планируют обеспечить преференциальный режим капиталовложениям предприятий СУАР в странах ЦА и содействовать разворачиванию сотрудничества между крупными экономическими субъектами сторон.

Сооружение в регионе ключевых объектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры, форсирование строительства как крупных, так и малых гидроэлектрических станций, разработка крупных месторождений полезных ископаемых позволяет китайскому правительству загружать долгосрочными заказами машиностроительный комплекс страны, а также на долгие годы ориентировать центрально-азиатские страны на использование преимущественно китайских технологий.

Постепенно складывается экспортная ориентация Синьцзяна в направлении соседних стран ЦА, и Пекин надеется, что СУАР в перспективе станет играть важную роль в происходящих в ЦА геоэкономических переменах.

А перемены действительно назрели. Как уже указывалось, масштабный мировой экономический кризис вызвал резкое падение ВВП стран Центрально-азиатского региона, в 2015 г. произошла резкая девальвация национальных валют, что усилило негативные эффекты в экономике. Власти стран региона приходят к пониманию необходимости адаптации к изменившейся экономической ситуации. Поэтому в ряде государств ЦА, прежде всего в Казахстане и Узбекистане, ставится стратегическая задача отказа от сырьевого развития при курсе на модернизацию обрабатывающей промышленности и сектора услуг и на встраивание в глобальные производст-

венные цепочки. И здесь их надежды связаны с мощным экономическим потенциалом Китая – с налаживанием тесной кооперации с бурно развивающимся Синьцзяном.

Наиболее перспективным представляется сотрудничество в сферах геологической разведки, добычи и переработки полезных ископаемых, сооружения объектов транспортной инфраструктуры, тепло- и гидроэнергетики, сельского хозяйства.

В целом центрально-азиатские рынки являются для СУАР важнейшим объектом его внешней торговли.

В 2013 г. объем внешней торговли автономного района в целом составил 27,56 млрд долл. Объем торговли с пятью странами Центральной Азии превысил 19 млрд долл. (около четверти стоимости объема российско-китайского товарооборота) и достиг 70% общего внешнеторгового оборота Синьцзяна¹⁹.

СУАР доминировал среди других регионов Китая в торговле с отдельными странами ЦА: его доля достигла 78,2% во внешнеторговом обороте КНР с Киргизией, 75,8% – с Таджикистаном и 44,7% – с Казахстаном (данные за 2012 г.)²⁰.

Установление прямых контактов городов и районов СУАР с сопредельными странами ЦА резко интенсифицировало внешнеэкономические связи Синьцзяна. При этом состояние транспортной сети как с китайской, так и центрально-азиатской стороны оставалось узким местом сотрудничества.

Сложности доступа производителей СУАР к международным рынкам негативно влияют на общую конкурентоспособность производимой в Синьцзяне продукции. Учитывая это, правительство Китая придало приоритетный характер инвестициям в транспортно-логистическую сеть Синьцзяна и сопряженных территорий ЦА.

Итак 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

¹⁹ Объем торговли с пятью странами ЦА составил 70 проц общего внешнеторгового оборота Синьцзяна. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-01/25/content_31304664.htm

²⁰ Синьцзян тунци няньцзянь. [Статистический ежегодник по Синьцзяну] за 2002–2013 гг.

реализация концепции ЭПШП уже началась, если угодно, вступив в «нулевой цикл».

И все же главным мотивом реализации концепции ЭПШП в Центрально-азиатском регионе является не транспорт, а региональная интеграция.

Если проследить ход интеграционных усилий за несколько десятилетий независимости стран ЦА, то можно констатировать, что интеграция в регионе остается фрагментарной. Ряд прошлых попыток регионального объединения стран ЦА не увенчался успехом: здесь определяющими негативными факторами была разновекторность интересов национальных элит, неравноценные экономические возможности стран ЦА, товарная однотипность межстрановой торговли.

Все это делает туманными перспективы интеграции региона. У многих его стран отсутствует стремление к региональному единению, а лидер ЦАР – Казахстан не в состоянии консолидировать государства Центральной Азии.

Учитывая географию торговли и близость товарных экспортных позиций государств ЦА – с одной стороны, и направления инвестиционных потоков – с другой, можно говорить о продолжении центральных тенденций в центрально-азиатском регионе²¹.

Итак, напрашивается вывод о том, что самостоятельно страны ЦАР 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 них предлагает свой проект интеграции: Россия – ЕАЭС, Китай – ЭПШП.

В настоящее время ЕАЭС достиг того уровня интеграции, когда начался процесс формирования единого экономического пространства (правда, с определенными изъятиями). Евразийская интеграция, руководимая Россией, охватывает все больший ареал, однако идет постепенно, крайне неспешно, что связано как с отсутствием необходимых финансовых средств, так и необходимостью адаптации национальных экономик к единым меркам Евразийского союза и поиска компромиссов в национальных приоритетах.

Китай начал экономическое взаимодействие с регионом примерно два десятилетия назад с активизации внешнеторгового обмена товарами, продолжил его оказанием кредитно-инвестиционной под-

²¹ Кузьмина Е.М. Указ. соч. С. 251.

держки, и ныне переходит к формированию специальных экономических зон – не только торгового, но и производственного назначения, и в приграничье, и в глубине центрально-азиатского пространства. Одновременно в странах ЦА на китайские инвестиции реализуется множество инфраструктурных проектов транспортного, телекоммуникационного и энергетического характера. Нельзя сказать, что это только транзитные коммуникации для связи с западной частью Евразии, поскольку внутри центрально-азиатских стран строится множество объектов транспортного и производственного назначения.

В общем, начинает формироваться полюс развития, а точнее – экономический пояс роста в трансграничной китайско-центрально-азиатской полосе. В долгосрочной перспективе здесь видится вполне возможным создание международного экономического региона. Именно с формированием *международного экономического региона* на пространстве Большой Центральной Азии (то есть с прилегающей к ЦА северо-западной частью КНР – Синьцзяном) и связаны надежды дальнейшего со-развития Китая с ЦАР. Варианты соответствующего проекта в настоящее время обсуждаются как китайскими, так и международными экспертами.

А.О. ВИНОГРАДОВ

«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»: ЕВРОПЕЙСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Аннотация. Статья посвящена месту европейских стран в концепции «Один пояс, один путь». Подчеркивается, что европейское наступление Китая предпринято в ответ на активизацию политики США в Азии. Европа является не только конечной точкой нового Шелкового пути, но и объектом в стратегическом противостоянии США и Китая. Отдельно рассматривается роль стран постсоветского пространства – Украины и Белоруссии – в китайской стратегии «продвижения на Запад» и последствия воплощения этой стратегии для России.

Ключевые слова: Китай, Европа, США, Россия, Шелковый путь, стратегия, Си Цзиньпин.

1. У отношений Европы с Китаем – долгая история, включающая в себя и довольно мрачные страницы (в середине и конце XIX – начале XX вв.), которые китайцы отнюдь не склонны забывать. На современном этапе отношения также развивались по-разному. Были и санкции (некоторые, введенные в связи с событиями на площади Тяньаньмэнь в 1989-м г., не отменены до сих пор), и торговые войны (наиболее ожесточенная – в связи с поставками в страны ЕС китайских солнечных батарей – имела место в 2013 г.), и серьезное охлаждение отношений, пик которого пришелся на вторую половину первого десятилетия нашего века (2006–2007 гг.). Однако при этом Европейский Союз как объединение стран по-прежнему является крупнейшим торгово-экономическим партнером КНР – и по объему взаимной торговли (по итогам 2013 г. – 560 млрд долл. против 520 млрд у

США, находящихся на втором месте, и стран АСЕАН – 443 млрд), и по объему взаимных инвестиций. Причем характерно, что сегодня Китай не только продает в европейские страны больше продукции, чем покупает, но и с 2013 г. инвестирует в Европу больше, чем европейцы – в Китай (по данным за 2014 год – почти 11 млрд долл.)¹.

Именно Европа является конечной точкой нового Шелкового пути и главным рынком сбыта китайских товаров. Правда, по поводу конкретного нахождения данной точки существуют различные мнения. Например, первое время (во второй половине 2013 – начале 2014 гг.) в качестве таковой называли Дюссельдорф в Германии – конечную точку железнодорожной магистрали Чунцин–Синьцзян–Европа. После визита Ли Кэцяна в октябре 2014 г. в Италию эта точка сместилась южнее². А после поездки Си Цзиньпина в октябре 2015 г. в Лондон конечная точка явно стала находиться в Великобритании.

Одно время казалось, что переживающая серьезный кризис не только экономики, но и субъектной идентичности, Европа становится для Китая все менее интересной. Делегации ЕС и отдельных европейских стран все чаще (особенно после экономического кризиса 2008 г., затронувшего страны ЕС, пожалуй, в наибольшей степени) выступали в Пекине в роли просителей экономической помощи (не переставая, впрочем, поучать китайцев по поводу прав человека и ситуации в Синьцзяне и Тибете), в то время как Китай в результате того же мирового экономического кризиса упрочил свое положение, окончательно превратился во вторую сверхдержаву и начал осознавать себя именно в этом качестве³. Это особенно ярко проявилось в ходе торговых споров лета 2013 г., которые закончились, по сути, победой Китая.

С весны 2014 г. мы наблюдаем фактически новый этап китайско-европейских отношений, который вполне можно назвать евро-

¹ Чжунхуа жэньминь гунхэго гоцзя цзишицзюй (гоцзяшущюцзюй) [Государственное бюро статистики КНР]. URL: <http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01>

² В комментарии «Жэньминь жибао» по поводу визита Ли Кэцяна так и было написано: «Исторически Италия является конечной точкой сухопутного и морского Шелкового пути. Сегодня Италия вновь может играть роль связующего моста сотрудничества азиатского, европейского и африканского континентов» (Жэньминь жибао. 10.09. 2014). И это действительно так, только в Средние века это была не Италия, а Венецианское королевство – ведущий торговый партнер Китая в Европе.

³ Подробнее об этом см.: Виноградов А.О. Сильный Китай, слабая Европа: о новом соотношении сил в Евразии. Часть I. URL: <http://www.odnako.org/blogs/silniy-kitay-slabaya-evropa-o-novom-sootnoshenii-sil-v-evrazii-chast-i/>; часть II. URL: <http://www.odnako.org/blogs/silniy-kitay-slabaya-evropa-o-novom-sootnoshenii-sil-v-evrazii-chast-ii/>

пейским наступлением Пекина⁴, предпринятым в полном соответствии с китайскими древними военными канонами. Недаром китайские политологи, комментируя в 2014 г. визиты в Европу председателя КНР Си Цзиньпина и премьера Госсовета Ли Кэцзяна, подчеркивали, что европейское наступление является стратегическим решением, предпринятым китайским руководством в ответ на активизацию политики и присутствия США в Восточной и Юго-Восточной Азии и попытки «сдерживания» Китая. «Если США идут на восток, то Китай должен идти на запад», чтобы предотвратить «осаду» со стороны США»⁵.

Только с декабря 2013 г. по начало июля 2014 г. по линии КНР–ЕС состоялось более десятка визитов и встреч на высшем уровне. В Пекине побывали премьер-министр Великобритании, президент Франции, премьер-министр Италии, канцлер и вице-канцлер Германии, президент Португалии, президент Болгарии, премьер-министр Венгрии, президент Хорватии и др. Высшие руководители КНР, в свою очередь, трижды посетили Европу (китайские комментаторы упоминают также поездку члена ПК Политбюро ЦК КПК Лю Юньшаня, состоявшуюся незадолго до визита Ли Кэцзяна).

Из поездок китайских руководителей в Европу в это время, разумеется, необходимо выделить визит Си Цзиньпина в четыре европейские страны в марте 2014 г. Для поездки были выбраны Германия – основной партнер КНР в Европе (на Германию приходится треть китайско-европейской торговли), Франция – традиционный партнер, с которым Китай и китайцев связывает давняя история отношений (Франция была первой западной страной, 50 лет назад установившей отношения с коммунистическим Китаем), Бельгия (где расположена штаб-квартира ЕС), а также Голландия, имеющая второй после Германии объем двусторонней торговли с КНР. Особую важность визиту придавало то, что до этого момента отношения с Европейским Союзом находились преимущественно в компетенции премьер-министра КНР, а не председателя.

Китайские комментаторы объясняли (в том числе, в личных беседах с автором этих строк) данный факт тем, что главным содержанием китайско-европейских отношений вплоть до 2014 г. было экономиче-

⁴ См.: *Виноградов А.О.* Европейское наступление Пекина: стратегия или тактика? // Проблемы Дальнего Востока. 2014. № 5.

⁵ Газета «Аомэнь жибао»: Руководители Китая один за другим наносят визиты в Европу не только ради бизнеса // URL: russian.china.org.cn 25.06.2014

ское сотрудничество, в то время как политический диалог занимал второстепенное место, во многом – по причине недостаточной субъектности самого Евросоюза и нерешенности ряда проблем, оставшихся от прошлого. И поэтому именно премьер Госсовета, а не председатель КНР и Генеральный секретарь ЦК КПК, отвечает за данное направление. Однако с приходом к власти в Пекине нынешнего, пятого поколения китайских руководителей, а особенно – с началом кризиса на Украине и резкими изменениями обстановки в мире (включая рост активности Вашингтона в Азии, направленной на сдерживание Китая), ситуация начинает меняться. И вслед за активизацией внешнеполитической активности Пекина на европейском направлении европейскими делами начинает заниматься лично новый лидер Китая Си Цзиньпин⁶.

Правда, для поездки Си Цзиньпина в Европу в 2014 г. существовал и формальный повод – участие в саммите по ядерной безопасности в Гааге, где высший руководитель КНР провел серию встреч с лидерами различных стран, в том числе с приехавшим на саммит в Европу президентом США Обамой (супруга которого в это время вместе с детьми путешествовала по Китаю).

Комментируя визит, китайские эксперты в области международных отношений подчеркивали те изменения в отношениях двух сторон, которые позволили им выйти на новый уровень – переход от торговли к взаимным инвестициям и активизация стратегического диалога. Но не только – именно здесь впервые было отмечено желание Китая привлечь европейские страны к своему проекту «Нового Шелкового пути», который на тот момент Си Цзиньпин только начал продвигать.

В ходе общения с европейскими лидерами Си Цзиньпин представил китайскую «новую концепцию партнерства», которая, подчеркивая цивилизационные различия между Китаем и европейскими странами, исходит из того, что именно это как раз и обеспечивает взаимодополняемость и является основой для взаимного уважения выбора пути развития. Китайский руководитель специально подчеркнул, что КНР рассматривает сотрудничество с Европой как часть общего евразийского сотрудничества в рамках создания Эко-

⁶ Возможно, это является также следствием резко возросшей, по мнению многих, концентрации реальной власти в сегодняшнем Китае в руках одного лидера и отходом от присущей предыдущему поколению структуры власти в форме «тандема». Кроме того, именно Си Цзиньпин считается автором (или инициатором) концепции «Пояс и путь» и лично занимается ее продвижением в мире.

номического пояса Шелкового пути. Этот новый момент в китайской политике по отношению к странам ЕС нашел отражение и в Совместном заявлении об углублении китайско-европейских отношений всестороннего стратегического партнерства на базе взаимной выгоды и обоюдного выигрыша, опубликованном во время визита Си Цзиньпина в штаб-квартиру Европейского Союза.

Премьер Ли Кэцян, посетивший в июне 2014 г. Великобританию и Грецию, установил, как подчеркивали китайские комментаторы, «рекорд» по количеству и качеству подписанных соглашений⁷. С Великобританией были подписаны соглашения о сотрудничестве в области атомной энергетики (несмотря на то, что контакты в этой области по-прежнему ограничиваются санкциями) и в строительстве высокоскоростных железных дорог (последнее означает, что китайские технологии, многократно опробованные внутри страны, оказались уже востребованы и в самых развитых странах Европы), а также соглашение о постепенном переходе в расчетах с Великобританией на юани и фунты стерлингов и об открытии в Лондоне банковского центра юаневых расчетов. Помимо этого, китайцам удалось договориться с Лондоном по поводу определенного облегчения визового режима для граждан КНР – последние смогут использовать для поездок в Великобританию ирландские и шенгенские визы.

Во время визита в Грецию основное внимание было уделено порту Пирей, которым китайская компания контейнерных перевозок COSCO управляет на правах аренды на 35 лет по договору, заключенному в 2009 г. С 2010 по 2013 гг. китайцы увеличили пропускную способность Пирея с 685 тыс. TEU (единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером) до 2,52 млн, то есть в 3,7 раза⁸. По сравнению с крупнейшими портами мира (шесть из которых находятся в Китае), это немного. Однако по европейским меркам порт Пирея уже вполне сопоставим с другими (крупнейший порт в Европе – Роттердам – 10 млн TEU, в то время как крупнейший российский терминал контейнерных перевозок в Петербурге – не более 500 тыс.). Китай договорился с Грецией о строительстве аэропорта на Крите, а также по поводу виз и прав проживания для китайцев, участвующих в вышеназванных проектах.

⁷ Новые отличительные моменты китайско-европейского сотрудничества // Синьхуа 23.06.2014.

⁸ Визит премьера Ли Кэцяна в Грецию придаст новый импульс китайско-греческому сотрудничеству // Синьхуа. 19.06.2014.

Во время своего второго визита в Европу в октябре 2014 г. Ли Кэцян побывал в Германии, которая по количеству взаимных визитов и уровню двустороннего торгово-экономического сотрудничества является главным партнером Китая среди стран ЕС. Премьер Госсовета КНР принял участие в 6-м Гамбургском саммите в рамках Китайско-европейского форума, в котором участвовали более 500 представителей политических, экономических и научных кругов Китая и Европы (саммит существует с 2004 г. и проводится раз в два года). Ли нанес визит и в Италию, где принял участие в 10 саммите «Азия-Европа» в Милане и выступил с речью перед продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН в Риме. В поездке, которая рассматривалась как важный шаг на пути осуществления подписанной в предыдущем году Программы стратегического сотрудничества КНР и ЕС на 20 лет, Ли Кэцяна сопровождало более десятка министров и заместителей министров правительства КНР, также общавшихся со своими коллегами из Германии и Италии.

Главным отличием этой поездки китайского премьера от предыдущих было то, что Ли Кэцян на пути в Европу заехал в Москву и провел переговоры с руководством РФ. Таким образом Пекин показал, что рассматривает сотрудничество с Западной Европой не как отдельное стратегическое направление, а как часть своих усилий по строительству нового Шелкового пути, как часть евразийского сотрудничества в целом.

2. Главным событием 2015 г. в китайско-европейских отношениях можно считать состоявшийся в октябре визит Си Цзиньпина в Великобританию.

Пятидневный визит китайского лидера, как подчеркивала китайская печать, был «отдельным», то есть Си специально пересек восемь часовых поясов, чтобы побывать в Великобритании⁹. Отдельные визиты – это то, что китайские комментаторы называют «дипломатией ударов по точкам» (по аналогии с боевыми искусствами). Другими словами, это поездки в наиболее важные для Китая в

⁹ «Китайские руководители обычно сочетают свой визит с многосторонними международными конференциями, одновременно посещая несколько стран, чтобы повысить эффективность поездки» (Жэньминь жибао. 2015.21.10), – «особенно тогда, когда это касается Европы» (там же). Вспомним для примера прошлогодний визит Си в Европу – четыре страны (Германия, Франция, Бельгия и Голландия) плюс участие в саммите по ядерной безопасности в Гааге. Здесь отдельный визит, четвертый по счету – до того Си посещал с отдельными визитами только РФ (на Олимпиаду в Сочи), Южную Корею и Монголию. Заметим, что все три эти страны – соседи Китая.

стратегическом плане страны, визит в которые нужно готовить отдельно и особенно тщательно. По мнению директора Китайского института международных проблем Цюй Сина, «дипломатия «удара по точкам» характеризуется быстротой, высокой эффективностью и оперативностью»¹⁰.

Визит явился свидетельством того, что Лондон начинает соперничать с Берлином за место «главного партнера» Китая в Европе. И предпринял для этого ряд важных шагов, прежде всего в сфере финансового сотрудничества, а также покупки новейших китайских технологий (задел был создан, как уже говорилось, в 2014 г. в ходе визита Ли Кэцяна в Лондон).

Великобритания создала первый вне азиатского региона юаневый клиринговый центр, первой среди развитых стран выпустила гособлигации в юанях и поддержала китайский юань в присоединении к валютной корзине МВФ. И первой среди западных держав, как пишут в Китае, «заняла ведущую позицию в вопросе присоединения к Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ)»¹¹ и, несмотря на возражения США, первой подала заявление на присоединение к этому банку, «подготовив другим западным странам путь для присоединения».

Великобритания первой среди развитых стран начала осуществлять совместный проект строительства на своей территории высокоскоростных железных дорог, подписала соглашение с Китаем о сотрудничестве в области атомной энергетики, а в ходе визита Си Цзиньпина было подписано соглашение о сотрудничестве в создании спортивных электромобилей «Рapid-C» на базе «Астон-Мартин» (на 75 млн долл.) с применением китайских технологий производства спортивных электромобилей фирмы Geely. Кстати, знаменитые лондонские такси тоже производятся в Китае (той же Geely).

Китай принимает активное участие в амбициозном проекте нынешнего британского правительства по развитию и реиндустриализации севера страны (Northern Powerhouse), как финансово – Пекин инвестирует в этот проект серьезные суммы, так и технологически – именно Пекин строит высокоскоростные дороги, призванные связать этот когда-то промышленно развитый район с югом страны.

¹⁰ Ван Фан. Дипломатия: от «реагирования до проявления инициативы // Китай. 2014. №12. С. 34.

¹¹ Почему председатель КНР Си Цзиньпин отправился с отдельным визитом в Великобританию? // Жэньминь жибао онлайн. 21.10.2015.

И именно Пекин оказывает содействие в создании на базе пяти городов (Ливерпуль, Манчестер, Лидс, Шеффилд и Ньюкасл) новой городской агломерации и строительстве соответствующей инфраструктуры. В ходе визита Си Цзиньпин вместе с премьером Кэмероном побывал в Манчестере, посетив не только местную академию футбола¹², но и аэропорт, в расширение которого Пекин тоже будет вкладывать деньги. К визиту было приурочено и открытие китайской компанией «Хайнань эрлайнс» прямых рейсов Пекин–Манчестер.

В комментариях британской прессы по поводу визита отмечалось, что Британия тоже осуществляет своего рода «поворот на Восток», к сотрудничеству с Китаем. За последние два года Великобритания обогнала Нидерланды, став вторым крупнейшим торговым партнером Китая в ЕС. Кроме того, Великобритания также стала крупнейшей страной-получателем китайских инвестиций в Евросоюзе¹³.

Британский премьер Дэвид Кэмерон охарактеризовал визит Си Цзиньпина как начало «золотой эры» в британско-китайских отношениях. Не остался в долгу и его визави: Си Цзиньпин заявил, что Соединенное Королевство является «наиболее открытым для Китая западным государством», сделавшим «дальновидный стратегический выбор»¹⁴.

Сотрудничество с Великобританией также привязывается к проекту «Один пояс, один путь». Во время выступления на двустороннем деловом саммите в Лондоне Си подчеркивал, что именно в рамках инициативы «Один пояс, один путь» у двух стран есть широкие возможности для сотрудничества и огромный потенциал. А главное среди «четырех пожеланий» к продолжению взаимного сотрудничества – необходимость «состыковки стратегий». И продолжил говорить о том, что структуры производства Китая и Великобритании в большой степени дополняют друг друга, их концепции открытости рынка близки, они взаимно готовы продвигать свободную торговлю и расширение двусторонних инвестиций. По словам Си, Китай приветствует участие британских инвестиций, технологий, кадров в проекте «Один пояс, один путь», тринадцатом пятилетнем плане,

¹² Крупнейший китайский холдинг в сфере массмедиа China Media Capital приобрел долю в футбольном клубе «Манчестер Сити» и инвестирует в клуб 400 миллионов долл. URL: <http://www.sport-express.ru/se-money/football/news/943346/>

¹³ Великобритания находится в поисках сбалансированных отношений с Китаем и США // Жэньминь жибао онлайн. 22.10.2015.

¹⁴ Там же.

программах «Интернет плюс» и «Сделано в Китае 2025», и готов продолжать предоставлять британским предприятиям необходимую информацию и создавать благоприятные условия для инвестирования. Си Цзиньпин также высоко оценил британскую стратегию «Индустрия Великобритании 2050», подчеркнув, что она «в высокой степени соответствует китайской стратегии развития и промышленной политике, что откроет перед двумя странами огромные возможности»¹⁵.

3. Глобальная стратегия Китая в мире сегодня, по сути, заключается не в том, чтобы вписаться в существующий миропорядок (эта тактика использовалась Пекином на предыдущем этапе, когда основополагающей была установка Дэн Сяопина «не высовываться»), а в создании собственных международных структур и объединений, параллельных существующим¹⁶.

В Европе такая параллельная реальность, независимая от руководства Европейского Союза, существует уже несколько лет. Это успешно функционирующий форум КНР–страны Центральной и Восточной Европы (форум «16+1»).

Пекин некоторое время назад уже без оглядки на Брюссель начал активно налаживать двусторонние экономические связи с проблемными европейскими странами (страны Центральной, Восточной и Южной Европы), вовлекая их в свою орбиту. А с началом второго десятилетия нынешнего века перешел к формированию так называемого субрегионального формата сотрудничества, создав независимый от отношений с Брюсселем форум Китай–страны ЦВЕ со штаб-квартирой (вернее, представительствами стран-участниц) в Пекине.

Заметим, что сотрудничество по линии Китай–ЦВЕ обеими сторонами именуется именно как «двустороннее», а не многостороннее. Другими словами, Китай рассматривает страны ЦВЕ не как членов ЕС, а как отдельную структуру, как особого партнера КНР на европейском направлении. И представители этих стран с такой позицией, пусть с оговорками, но соглашаются¹⁷.

Китайские комментаторы подчеркивали, что «под влиянием глобального финансового кризиса и европейского долгового кризиса

¹⁵ Си Цзиньпин выступил с речью на китайско-британском деловом саммите // Синьхуа. 2015.22.10.

¹⁶ См.: *Виноградов А.О.* Асимметричный ответ, или стратегия Китая в глобальном мире // *Философские науки*. 2015. №1.

¹⁷ См.: *Виноградов А.О.* Китай и страны Европейского Союза во втором десятилетии XXI века // *КНР: политика, экономика, культура*. М.: ИДВ РАН, 2014.

многие страны ЦВЕ столкнулись с финансовым дефицитом, отсталостью инфраструктуры, уменьшением экспорта и другими сложными проблемами». В то время как Китай благодаря своей политике реформ и открытости, проводимой в последние 30 лет, смог накопить к настоящему времени сравнительно большой капитал, овладеть заметными преимуществами в области строительства скоростных железных дорог и автодорог, а также в сфере производства атомной, ветровой, водяной и солнечной энергии.

Именно эта разница и создает «пространство для двустороннего сотрудничества». А взаимодействие между сторонами в соответствующих областях не только помогает урегулировать проблемы развития, с которыми страны ЦВЕ столкнулись, но и благоприятствует экспорту конкурентоспособных товаров и технологий Китая в другие страны.

Формат «16+1» сложился уже на первом саммите Китай–ЦВЕ в 2012 г. На саммите Пекин представлял тогдашний премьер Вэнь Цзябао, а европейскую сторону – премьер-министры Польши (саммит проходил в Варшаве), Боснии и Герцеговины, Хорватии, Чехии, Эстонии, Венгрии, Латвии, Литвы, Македонии, Черногории, Румынии, Сербии, Словакии, Словении, Албании, а также вице-премьер Болгарии. Заметим, что из этого списка Хорватия стала членом ЕС только на следующий год, а еще пять балканских стран до сих пор в ЕС не входят. В последнем (четвертом по счету) саммите, прошедшем в ноябре 2015 г. в Сучжоу, присутствовали также в качестве наблюдателей представители ЕС, Австрии, Греции и Европейского банка реконструкции и развития.

Сценарий данных саммитов довольно прост: сначала выступление китайского премьера на общей встрече с объявлениями о выделении Китаем очередных денег на общие нужды и предложениями очередных крупных проектов сотрудничества. А затем – общение с каждым из участников наедине и обсуждение их конкретных нужд и перспектив двустороннего сотрудничества. На первом форуме Вэнь Цзябао объявил об учреждении Китаем специального кредитного фонда в 10 млрд долл., который будет выделять льготные кредиты на реализацию проектов двустороннего сотрудничества в сфере развития инфраструктуры, высоких технологий, зеленой экономики и т.д., и о том, что Китай построит в каждой из стран ЦВЕ в течение ближайших пяти лет по одному экономико-технологическому парку.

На втором саммите в столице Румынии Бухаресте в ноябре 2013 г. была принята т.н. Бухарестская программа по сотрудничеству между

Китаем и странами ЦВЕ. Китай и Румыния договорились о создании рабочей группы для проведения переговоров по содействию сотрудничеству в сфере инфраструктуры. Китай, Венгрия и Сербия объявили о сотрудничестве по строительству железной дороги между Венгрией и Сербией. Ряд стран выразил готовность развивать сотрудничество с Китаем в области атомной энергетики, гидроэнергетики и тепловой энергетики. А в целом выдвинутый на этом саммите Ли Кэцзяном пакет предложений планировал в течение пяти лет увеличить объем двустороннего товарооборота по линии Китай–ЦВЕ вдвое.

Только на третий по счету саммит, который прошел в декабре 2014 г. в Сербии, были приглашены наблюдатели от ЕС. На саммите договорились о сооружении и финансировании Китаем крупных инфраструктурных проектов вроде важных участков автодорог и железнодорожной линии Будапешт–Белград, а затем и до Македонии.

В ходе четвертого саммита (последнего на данный момент) Ли Кэцзян объявил о планах двукратного увеличения инвестиций Китая в 16 европейских стран, а также годового объема торговли государств, который составляет около 45,5 млрд долл. И подвел некоторые итоги, заявив, что регион Центральной и Восточной Европы станет одним из важных звеньев по осуществлению «китайской мечты» – создания Экономического пояса Шелкового пути: европейские страны подписали с Китаем десятки инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры стран в сфере транспорта, торговли, возобновляемой энергетики, сельского хозяйства, туризма, науки и техники. Страны ЦВЕ были названы комментаторами «инвестиционным преемником Африки».

Встретился с руководителями 16 стран Центральной и Восточной Европы и сам Си Цзиньпин, подчеркнувший, что с момента своего возникновения формат «16+1» кардинально изменил «практику отношений Китай-Европа» и стал новой площадкой сотрудничества «Юг–Юг», имеющей в то же время и черты сотрудничества «Юг–Север». Си даже назвал формат «16+1» «альтернативным путем развития отношений с государствами, с которыми Китай связывает традиционная дружба».

Си Цзиньпин предложил добиться полного сопряжения формата «16+1» и проекта «Пояс и путь»; обеспечить всестороннее сопряжение формата «16+1» с отношениями всеобъемлющего стратегического партнерства Китая и ЕС и, наконец, добиться эффективного сопряжения этого формата с национальной стратегией развития

стран ЦВЕ. После завершения встречи состоялось подписание меморандумов о взаимопонимании по совместному продвижению проекта «Пояс и путь» между Китаем и пятью европейскими странами: Польшей, Сербией, Чехией, Болгарией и Словакией.

Особым аттракционом в рамках саммита была коллективная поездка всех его участников на скоростном поезде из Нанкина в Пекин, призванная еще раз прорекламирровать успехи Китая в строительстве высокоскоростных железных дорог и готовность экспортировать соответствующие технологии и навыки.

Напомню, что именно строительство высокоскоростных железных дорог (а также портов) является ныне одним из главных козырей Пекина в продвижении своих технологий и своих проектов за рубеж. Что касается восточной Европы, то здесь первым железнодорожным проектом Китая стало строительство в 2013 г. железнодорожного маршрута, соединяющего польский город Лодзь и китайскую провинцию Сычуань, время в пути между которыми планируется сократить до 15 дней. Китай также инвестирует в проект развития скоростной железной дороги Белград–Будапешт–Скопье–Афины и модернизацию крупного незамерзающего морского порта в Клайпеде (Литва), на восточном побережье Балтийского моря.

Китайские компании активно и успешно участвуют в инфраструктурных проектах по строительству дорог, мостов, электростанций в Польше, Венгрии, Румынии, Хорватии. Также подписано соглашение о строительстве китайской атомной компанией двух реакторов для единственной АЭС в Румынии, ведутся переговоры по укрупнению порта в Словении.

Помимо этого, Китай намеревается открыть заводы по производству оборудования и материалов для осуществления данных инфраструктурных проектов, а также привлечь китайские компании на территорию стран Центральной и Восточной Европы, через которые пройдут железнодорожные и транспортные магистрали. Это выгодно не только для Пекина, но и для стран ЦВЕ, где местное производство страдает от политики Европейского Союза, лидерам которого (в первую очередь Германии) новые страны ЕС нужны как рынки, а не конкуренты в производственной сфере. Создание производств в странах «Пути», являющееся частью китайской концепции, позволяет странам ЦВЕ смягчить негативные последствия присоединения к ЕС и остановить падение внутренней экономики и жизненного уровня. Для Пекина же торговые отношения с Юго-Восточной Ев-

ропой позволяют обойти по-прежнему действующие антидемпинговые законы ЕС и экспортировать продукцию непосредственно на европейский рынок. Кроме того, выведение за рубеж избыточных мощностей (прежде всего в сферах, обслуживающих инфраструктурные проекты) позволяет решить внутриэкономические проблемы Китая.

Китай инвестирует в гидроэнергетический сектор Албании, Черногории и Боснии и Герцеговины, сектор ветроэнергетики Македонии, Сербии и Хорватии. В 2014 г. Китай подписал соглашение о строительстве крупной угольной электростанции в Румынии с объемом инвестиций около 1 млрд долл., а также создании 3 и 4 объектов румынской атомной электростанции.

Китай также рассчитывает использовать свои инвестиционные возможности для того, чтобы привлечь развитое сельское хозяйство Балканских стран и стран Восточной Европы к обеспечению потребностей растущего китайского рынка продовольствия. И в этом Пекину помогают принятые ЕС санкции против России и ситуация на Украине. Вынужденные как-то компенсировать падение экспорта своей сельскохозяйственной продукции на другие рынки, восточноевропейские и балканские фермеры в 2014–2015 гг. заключили крупные контракты с Китаем на поставку молочных продуктов, мяса, фруктов и овощей.

4. Гибкая политика Китая на европейском направлении сочетает в себе как усилия по организации многосторонних структур, так и активное развитие двусторонних экономических отношений с целью создания в Европе своего рода плацдармов для продвижения своих интересов. В этом отношении, помимо Германии и Великобритании, соревнующихся в последнее время за право называть себя «главным партнером» Пекина в Европе, стоит выделить четыре страны: Грецию, Чехию, Украину и Белоруссию. У каждой из этих стран есть свои причины для активизации контактов с Китаем – как экономические, так и политические.

О Греции было сказано выше в связи с европейской поездкой Ли Кэцзяна в мае 2014 г. Подчеркну лишь, что обустройство порта Пирей идет настолько активно, что Пекин надеется вскоре превратить его в основной пункт своих морских перевозок в Европу. Так что присутствие Греции в качестве наблюдателя на последнем саммите Китай–ЦВЕ представляется отнюдь не случайным.

Что же касается Чехии, то ее президент Милош Земан был единственным представителем высшего руководства стран ЕС, кто при-

существовал на военном параде в Пекине 3 сентября (несмотря на фактический запрет со стороны руководства ЕС). Тогда же между Прагой и Пекином открылось прямое авиасообщение, а Банк Китая объявил о планах открытия в Чехии своих отделений.

Флагманом развития чешско-китайского сотрудничества является корпорация SEFC. Глава корпорации стал советником чешского президента по экономическим вопросам, а в сентябре 2015 г. компания объявила о покупке в центре Праги двух исторических зданий для размещения там своих офисов. Свое влияние в Чехии корпорация подчеркивает такими пиар-ходами, как покупка чешских футбольных команд, а также пивной компании Лобковиц. Кроме этого, корпорацией были приобретены акции в компании Travel Service, которая имеет доли в Чешских авиалиниях, а также доли в компаниях Empresa Media и Medea Group.

Особо следует сказать об активном сотрудничестве Китая с Украиной и Белоруссией – двумя бывшими странами СНГ, одна из которых входит в ЕАЭС.

По заявлению нынешней украинской власти, в марте 2015 г. Китай предоставил Украине кредит на сумму в 15 млрд долл., а также подписал соглашение о реализации на Украине очередного инвестиционного проекта на сумму в 1 млрд долл.

Напомню, что еще в сентябре 2013 г. Украина фактически передала 5% своей территории (около 3 млн га) в аренду Китаю на срок в 50 лет. Территории к востоку от Днепропетровска были переданы госкомпании Xinjiang Production and Construction Corp. (Так для «внешних пользователей» называется производственно-строительный корпус Народно-освободительной армии Китая в Синьцзян-Уйгурском автономном районе) за 1,7 млрд долл. В 2015 г., по сообщению министра аграрной промышленности и продовольствия Украины, товарооборот стран за 7 месяцев увеличился вдвое, до 889,7 млн долл., а Украина стала самым крупным экспортером кукурузы в Китай, заняв более 90% китайского рынка.

В Беларуси в мае 2015 г. было объявлено о предоставлении Китаем около 700 млн долл. инвестиций на развитие строительства и модернизацию белорусской инфраструктуры. Кроме того, Банком развития Китая был выделен кредит в размере около 300 млн долл. В обмен на инвестиции правительство Лукашенко увеличит поставки в КНР калия, который используется в качестве сельскохозяйственного удобрения. Основным проектом сотрудничества двух стран,

как предполагается, должен стать технопарк «Большой Камень». Кроме этого, Беларусь заявила о своем согласии стать центром китайского телевидения на Европу и Россию.

5. Отдельно стоит выделить такой аспект сотрудничества Китая с Европой, как создание совместных финансовых структур в рамках концепции «Один пояс, один путь».

Прежде всего это, конечно, участие европейских стран в созданном Китае для продвижения концепции «Один пояс, один путь» Азиатском Банке инфраструктурных инвестиций.

Тот факт (довольно неожиданный для многих, прежде всего для руководства США и МВФ, пытавшихся даже надавить на европейские страны в этом вопросе), что ведущие европейские страны присоединились к китайской инициативе по созданию АБИИ и вошли в число учредителей Банка, можно считать большим успехом китайской дипломатии и глобальной политики. И это при том, что доли европейских стран в этом банке не являются значительными и им не предоставлено права голоса¹⁸.

В ответ на это Китай в сентябре 2015 г. во время встречи в рамках Диалога по экономике и торговле заявил о присоединении к Европейскому инвестиционному плану и готовности внести свой вклад в этот план в размере 315 млрд евро. Заметим, что ведущие страны Европы на данный момент объявили о намного более скромных суммах вкладов – Германия, Франция, Италия и Польша – по 8 млрд евро, Великобритания – чуть более 8 млрд евро (6 млрд фунтов), Испания – 1,5 млрд евро. Китай первым среди стран, не входящих в состав Европейского Союза, выразил готовность внести свой вклад в инвестиционный план ЕС, причем в таком значительном размере. Стороны договорились создать совместную рабочую группу, в которую войдут представители китайского Фонда Шелкового пути, Еврокомиссии и создаваемого Европейского инвестиционного банка.

Естественно, что этот процесс сопровождается присоединением Китая к Европейскому банку реконструкции и развития. 15 января 2016 г. премьер Ли Кэцян на встрече в Пекине с президентом Европейского банка реконструкции и развития Сумой Чакрабати под-

¹⁸ Распределение голосов в АБИИ (официальное начало работы банка 16 января 2016 года):

Китай – 26,06%; Индия – 7,51; Россия – 5,93; Германия – 4,15; Южная Корея – 3,50; Австралия – 3,46; Франция – 3,19; Индонезия – 3,17; Бразилия – 3,02; Великобритания – 2,91%. Доля акций: Китай – 30,34; Индия – 8,52; Россия – 6,66%.

черкнул, что визит главы ЕБРР в Китай означает официальное вступление КНР в состав ЕБРР и открытие новой главы в истории двустороннего сотрудничества. По словам Ли Кэцзяна, «Китай намерен совместно с ЕБРР укреплять сотрудничество в сфере финансирования, добиваться усиления стыковки по таким программам, как инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века и международное сотрудничество в области производственных мощностей, активно расширять сотрудничество с рынками третьих стран, оказывать поддержку углублению взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и Европой»¹⁹.

6. Сегодняшняя Европа, находящаяся в глубоком кризисе как политических институтов, так и культурной идентичности, является из одним из главных объектов глобального противостояния США и Китая²⁰. При этом европейское «контрнаступление» Пекина, принятое последним в ответ на активизацию политики США в Азии и подверстанное под общую концепцию «Один пояс, один путь», можно считать в высшей степени успешным. И в этом заслуга нынешнего руководства Китая, правильно оценившего ситуацию и в мире, и конкретно на европейском континенте.

С началом обострения отношений европейских стран с Россией, последовавшим после событий на Украине, кризис Европейского Союза вступил в острую фазу (некоторые из политологов, в том числе в Китае, считают, что в завершающую, вслед за которой следует распад ЕС на национальные государства). Принятие под давлением США антироссийских санкций, бьющих прежде всего по экономике самой Европы, наложилось на существовавшие и до того противоречия между старыми и новыми членами ЕС и усугубило трудности в экономике последних. К этому добавилась кризис осени 2015 г., связанный с мигрантами и еще больше обостривший противоречия внутри ЕС. И данный кризис продолжает углубляться, перспектив его решения в рамках существующих структур Европейского Союза на сегодняшний момент не видно. В этих условиях сотрудничество европейских стран с Китаем, как на двусторонней, так и на многосторонней основе, представляется им, по сути, единственным выходом из сложившейся ситуации. Или, по крайней мере,

¹⁹ Ли Кэцян встретился с главой ЕБРР. URL: russian.china.org.cn [сайт]. 2016. 16 янв.

²⁰ Подробнее см.: Виноградов А.О. Европа и Россия в глобальном противостоянии США и Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVIII. М.: ИДВ РАН, 2013.

тем путем, который может несколько смягчить существующие многочисленные проблемы.

При этом Китай, как представляется, фактически начинает играть для европейских стран ту роль, которая раньше принадлежала Россия – альтернативы безоговорочному следованию в фарватере политики США. И это касается как ведущих стран Евросоюза – Германии, Великобритании и Франции, так и новых членов ЕС, стран Центральной и Восточной Европы, недовольных своим местом в Европейском Союзе. К последним с готовностью присоединяются и страны Южной Европы, также испытывающие недовольство диктатом со стороны европейского начальства.

Польша, Венгрия, Чехия, Греция, Словения, Румыния одна за другой переходят в стан «евроскептиков», крайне недовольных своим положением в рамках Европейского Союза. Однако дрейфуют они не в сторону старого партнера – России, а в сторону Китая. Несмотря на модный ныне термин «путинизация» (независимое поведение «а ля Путин» отдельных европейских лидеров – Урбана, Дуды и других), путь к тесному сотрудничеству с Россией для этих стран, по сути, закрыт – слишком велики политические риски. Опасность столкнуться с жесткой реакцией как со стороны США, так и со стороны Брюсселя (вплоть до санкций) – вполне реальна. А вот налаживание более тесных отношений с Китаем – другое дело. С Китаем готовы сотрудничать все, в том числе лидеры ЕС, наперебой стремящиеся стать «главным партнером» Пекина в Европе, даже такая страна традиционного евроатлантизма, как Великобритания. И участвовать в китайских проектах в рамках общей стратегии «Один пояс, один путь». К тому же Китай, в отличие от России, готов платить. Как в форме кредитов, так и в форме инвестиций в производство, необходимое для стабилизации экономического положения европейских стран.

Для России, при всех ее хороших отношениях с Китаем, это означает дальнейшую потерю рычагов влияния в Европе. Тем более, что по пути стран-членов ЕС все больше идут и страны, бывшие когда-то в сфере влияния РФ – Украина, Белоруссия и Прибалтика²¹.

²¹ В рамках присоединения к концепции «Один пояс, один путь» прибалтийские страны соревнуются между собой за возможность стать для Китая логистическим центром, имеющим выход к морю. При этом Латвия и Эстония рассчитывают хотя бы частично заместить «уплывающие» российские грузы товарами из Казахстана и Китая. Пока в борьбе за «шелковый» грузопоток лидирует Литва: в конце 2015 г.

И если в случае с Украиной и странами Балтии надежды на то, что старые экономические связи могут как-то повлиять на политику местного руководства, становятся все более призрачными, то в случае с Белоруссией, вошедшей в Евразийский экономический союз, активная политика президента Лукашенко по превращению страны в главный «транзитный хаб на пути товаров из КНР в Европу»²² ставит под сомнение российские инициативы по созданию общего экономического пространства и таможенной зоны. Или, во всяком случае, заставляет серьезно корректировать их, как в рамках отношений с Минском, так и в рамках отношений с Астаной, также активно дрейфующей в сторону Китая. Китайские проекты и их популярность среди ближайших союзников РФ ставят руководство РФ перед сложным выбором – или продолжать настаивать на приоритете российских проектов, или смириться с ролью «второстепенного партнера», попробовав компенсировать свои потери возможными выгодами от присоединения к китайским проектам. Впрочем, не похоже, чтобы нынешнее российское руководство осознавало необходимость данного выбора.

подписаны соглашения между китайской промышленной корпорацией China Merchants Group (CMG) и Клайпедской свободной экономической зоной, а также Клайпедским государственным морским портом. Китайская корпорация планирует построить в Клайпедзе индустриально-логистический парк, а также инвестировать в порт Клайпеды и стать управляющим одного из терминалов. Кроме того, китайская сторона договорилась с Lietuvos geležinkeliai (АО «Литовские железные дороги») о создании в Литве совместного предприятия, которое будет отвечать за экспедирование грузов между Литвой, Белоруссией и КНР. URL: <http://regnum.ru/news/economy/2049222.html>

²² Власти Беларуси неоднократно делали громкие заявления о том, что могут стать китайским форпостом в Европе, чему благоприятствует положение страны между ЕС и Россией. См., например: Лукашенко предложил сделать из Белоруссии рупор китайской пропаганды – сайт «Южный Китай», 06.04.2015. URL: <http://southinvest.com/node/1474>

С. В. УЯНАЕВ

ИНИЦИАТИВА «СТЕПНОЙ ПУТЬ» И ИДЕЯ ВОЗРОЖДЕНИЯ ВЕЛИКОГО ЧАЙНОГО ПУТИ КАК СОСТАВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОНЦЕПЦИИ «ПОЯС И ПУТЬ»

Аннотация. В статье рассматриваются различные аспекты формирования и содержание выдвинутого Монголией проекта «Степной путь», а также китайской идеи возрождения Великого чайного пути, который три столетия назад соединял Китай и Россию через территорию нынешней Монголии. Оба проекта анализируются в качестве естественных составных частей стратегической программы построения Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века, которая является лейтмотивом нынешней внутренней и внешней политики КНР. 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», маршруты, цели, интересы.

Начало 2010-х гг. текущего столетия стало временем выдвижения рядом государств Евразии крупных интеграционных инициатив. Общим моментом практически для каждой из них стал поиск новых импульсов для социально-экономического развития, которые могут быть реализованы на путях диверсифицированного сотрудничества между странами региона.

После ряда подготовительных этапов в стадию практического осуществления вступил российский проект создания Евразийского

экономического союза (ЕАЭС). Широкою международную известность получила (и продолжает ее наращивать) китайская концепция «Экономический пояс Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» (упрощенно – «Пояс и путь»). Однако этими двумя крупными пунктами список не исчерпывается. Так, предметом обсуждений и объектом последующей реализации стали также инициированная Монголией идея Степного пути, а также продвигаемая той же китайской стороной идея возрождения существовавшего несколько столетий назад Великого чайного пути.

Единый контекст

Если говорить отдельно о двух последних инициативах – «степной» монгольской и китайской «чайной» – трудно не заметить их тесной взаимосвязи с системной концепцией КНР «Пояс и путь».

Во-первых, все три идеи появились примерно одновременно, в частности, монгольский проект увидел свет вскоре после того, как осенью 2013 г. с идеей «Пояс и путь» выступил Председатель КНР¹.

Во-вторых, чуть ранее именно Си Цзиньпин, говоря в ходе визита в Москву о задаче стимулирования интеграционных связей и о значении российско-китайских нефтегазовых трубопроводов, напомнил о «Великом чайном пути длиной в 10 тысяч ли» («Ван ли ча дао»), который еще с XVII века был свидетелем добрых отношений между Китаем и Россией². Причем, связывая их, путь этот пролегал, добавим, через нынешнюю Монголию.

Наконец, в-третьих, несколько забегаая вперед, отметим, что многие идеи, связанные с проектами Степного пути и нового Чайного пути, в конце марта 2015 г. нашли отражение в китайской правительственной концепции «Один пояс, один путь»³. В этом официальном документе, ставшем, по сути, рамочной программой этого

¹ Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете. Астана. 9 октября 2013 г. URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm>

² Выступление Си Цзиньпина в МГИМО, 22 марта 2013 г. (Видео) URL: <https://www.youtube.com/watch?v=3jw1US3TksY&feature=youtu.be>

³ Документ, опубликованный 28 марта и изданный «с санкции Госсовета КНР» Госкомитетом по делам развития и реформ и двумя Министерствами – иностранными 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>

масштабного проекта, прямо, в частности, указано на экономический коридор Китай–Монголия–Россия как на неотъемлемую составную часть всего проекта⁴. Будем при этом иметь в виду, что значительный участок Великого чайного пути (кит. – Вань ли ча дао) совпадает с географией именно этого коридора.

Показательно, что в ходе обсуждений, которые по теме «Пояс–путь» ведутся ныне в академическом сообществе Китая, ведущие эксперты твердо настаивают на историческом единстве зародившихся еще до нашей эры древних Шелковых путей и более поздних «чайных» маршрутов через Монголию и Россию⁵. Тем самым нынешнее «возрождение Шелкового пути», его новое, расширительное прочтение автоматически переносится и на Великий чайный путь.

Вспомним и оглашенные Председателем КНР осенью 2013 г. в Астане «пять направлений сотрудничества» в рамках Экономического пояса Шелкового пути (согласование стратегий, торговля, транспорт, финансы и инвестиции, людские контакты). Нельзя не заметить, что сама философия многопрофильного развития через региональное сотрудничество, заложенная в общей идее «Пояса–пути», наглядно проявляется и в «Степном», и в «Чайном» проектах. Это делает оправданным и необходимым рассмотрение последних в едином и естественном контексте евроазиатских интеграционных начинаний, в частности, в прочной увязке с государственной концепцией КНР «Один пояс, один путь».

Через Гоби и Хинган: проект «Степной путь»

Монгольская инициатива под названием «Степной путь» получила начальные очертания и первую известность весной–летом 2014 г., то есть спустя несколько месяцев после выступления Председателя КНР в Астане, в котором была представлена идея Экономического пояса Шелкового пути.

Появившись, по сути, в развитие масштабного проекта КНР, идея Степного пути де-факто приобрела форму задачи по созданию

⁴ См. сноску 3. Раздел III. «Основные концепции».

⁵ Эту точку зрения, выступая за официальное включение проекта «Ван ли ча дао» в правительственную программу «Пояса и пути», высказывает, в частности, ведущий специалист Центра изучения проблем развития при Госсовете КНР, заслуженный ветеран правительственного экспертного «щеха» КНР г-жа Ли Сибо. См.: *Ли Сибо. Размышления о включении Чайного пути в стратегию «Один пояс, один путь» // Материалы Четвертого саммита мэров городов Китая, Монголии и России «Чайный путь и развитие городов», Китай, пров.Цзянси, г. Яншань, 16–17 января 2016 г.*

зоны *трехстороннего сотрудничества между Монголией, Китаем и Россией*, где узловым фактором подразумевалось промежуточное, а потому в экономическом контексте связующее географическое положение Монголии.

«Соль» монгольского предложения – упор на развитие диверсифицированной трансграничной инфраструктуры, когда в рамках совместных проектов территорию страны пересекли бы пять современных коммуникационных линий. «Через Гоби и Хинган» (вспомним название советского кинофильма) должны быть проложены, по мысли авторов, высокоскоростная автодорога протяженностью 997 км, 1100-километровая электрифицированная железная дорога (вкуче с расширением общей сети стальных магистралей страны), линии электропередач, газо- и нефтепроводы. Общий объем инвестиций в эти проекты должен составить примерно 50 млрд долл.⁶ Составной частью идеи стали также стимулирование торгового обмена, а также мобилизация возможностей сферы туризма. Тем самым реализация «Степного» проекта нацеливалась на создание условий для ощутимого толчка для развития национальной экономики.

Как подчеркивал в заявлении для прессы по итогам переговоров с В.В. Путиным в Улан-Баторе (сентябрь 2014 г.) президент Монголии Цахиагийн Элбэгдорж, монгольская сторона, ознакомив российского руководителя с инициативой «Степной путь», видит преимущества своих трансграничных трубопроводных и других инфраструктурных проектов в том, что «это – и обеспечение безопасности, и краткость пути». Благоприятными для строительства магистралей считаются и собственно «степные условия»⁷.

Российский президент в ответ назвал важной задачу «активизировать сотрудничество в развитии транспортной инфраструктуры Монголии»⁸, а неделей позже на саммите ШОС в столице Таджикистана отметил, что «географическая близость Монголии, России и КНР позволяют осуществлять хорошие, долгосрочные проекты в области инфраструктуры, энергетики, горнодобывающей промышленности»⁹.

Идея Степного пути прямо или косвенно обсуждалась и на монгольско-китайских переговорах, в частности, на четырех личных

⁶ Степной путь соединит Монголию с Китаем и Россией. URL: <http://www.moscow-mongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliyu-s-kitaem-i-rossiej.html>

⁷ URL: <http://ria.ru/world/20140903/1022578864.html#ixzz3y5rJoWaY>

⁸ URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/46552>

⁹ URL: <http://kremlin.ru/catalog/persons/167/events/46599>

встречах Ц. Элбэгдоржа и Си Цзиньпина, прошедших с мая 2014 по ноябрь 2015 гг. «Обе стороны поддерживают проведение предложенной Монголией трехсторонней встречи руководителей Китая, Монголии и России, продвижение сотрудничества трех государств», – говорилось в совместном документе по итогам визита в Монголию Председателя КНР в августе 2014 г.¹⁰

В ходе состоявшегося через год с небольшим ответного визита Президента Монголии в Пекин китайское руководство выразило надежду на появление большего числа проектов в рамках китайской инициативы по возрождению Великого Шелкового пути и монгольского проекта «Степной путь», а лидеры двух стран вновь обсудили перспективы создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия¹¹.

Идея Степного пути была, таким образом, с интересом воспринята в Китае и России. Причем (и это было принципиально важным) политики и эксперты всех трех стран продемонстрировали понимание, что целесообразно совместными усилиями продвигаться к взаимовыгодному сопряжению евразийских инициатив каждой из них, включая российский проект ЕАЭС и идею РФ о трансевразийском транспортном коридоре, а также китайскую концепцию «Пояс и путь».

На этом позитивном фоне в сентябре 2014 г. по инициативе монгольской стороны на полях саммита ШОС в Душанбе прошла первая встреча высших руководителей Монголии, России и Китая, на которой был достигнут консенсус относительно выработки комплексного проекта по созданию экономического коридора Китай–Монголия–Россия, который означал бы сооружение упомянутых трансграничных коммуникационных линий. Кроме того, как было отмечено в Душанбе, задачей является развитие сопутствующей сервисной, торгово-производственной инфраструктуры, а также продвижение туризма и других культурно-гуманитарных связей. Важно, что руководители РФ и КНР официально высказались в поддержку монгольской инициативы. По словам Президента России, «наладить постоянный диалог мы считаем важным, целесообразным и полезным». Председатель КНР твердо заявил выразил уверенность, что трехсторонняя встреча «заложит прочную основу для будущего развития более тесных отношений трех сторон»¹².

¹⁰ URL: <http://www.russianfareast-news.ru/news/detail.php?ID=77746>

¹¹ URL: <http://www.cntv.ru/2015/11/10/VIDE1447166759360247.shtml>

¹² Переговоры с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Цахиагийном Элбэгдоржем. URL: <http://kremlin.ru/catalog/persons/167/events/46599>;

При этом руководители РФ и КНР внесли собственные предложения: В.В. Путин высказался в пользу строительства новой железной дороги по части территории России, Монголии и Китая, прокладки линии ЛЭП через территорию Монголии, указал, таким образом, на возможность соединения Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Степного пути с определенными российскими проектами. В аналогичном плане высказался и Си Цзиньпин, вновь отметивший совпадение стратегий развития трех стран, а также подчеркнувший, в частности, целесообразность исследования возможностей строительства трехсторонней трансграничной электроэнергетической сети¹³.

Важным фактором успеха этих планов было признано совпадение общих политических позиций трех стран, выступающих за справедливый многополярный мир. Кроме того, развитию трехстороннего диалога способствует позитивный, стратегический характер двусторонних отношений между тремя странами.

По итогам встречи в Душанбе вскоре заработал консультационный механизм трехстороннего сотрудничества на уровне заместителей глав внешнеполитических ведомств трех стран. Иными словами, трехсторонний саммит в Душанбе, по существу, дал старт работе структуре китайско-монгольско-российского взаимодействия и сотрудничества (далее – КМР) или, по версии монгольской стороны, Улан-Баторского диалога по экономическим, культурно-гуманитарным и другим вопросам.

Достигнутые в Душанбе договоренности получили ощутимый импульс в ходе второй трехсторонней встречи, прошедшей в июле 2015 г. на полях саммита ШОС в российской Уфе. Главным итогом стало подписание важного документа – *Меморандума о взаимопонимании по разработке Программы создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия*, где в рамочном плане прописаны приоритетные направления взаимодействия в целом: политика, безопасность, экономика, приграничные и межрегиональные связи, наука и техника, гуманитарная сфера, международные дела¹⁴. Рос-

см. также: М. Гольман. «Треугольник»: Россия–Монголия–Китай. URL: <http://ru.journal-neo.org/2014/10/27/treugol-nik-rossiya-mongoliya-kitaj/>

¹³ Там же.

¹⁴ URL: <http://economy.gov.ru/minec/press/news/2015090706>; Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией по разработке Программы создания экономического коридора Россия–

сийской стороной была также предложен к рассмотрению проект *Среднесрочной дорожной карты трехстороннего сотрудничества*¹⁵. Как подчеркнул В.В. Путин, такой специальный документ позволяет «закрепить всеобъемлющий характер трехстороннего взаимодействия».

Трехсторонний саммит в столице Башкирии, по сути, стал новым подтверждением намерения сторон найти оптимальное сочетание уже упомянутых евразийских стратегий каждой из трех стран. В этом контексте заслуживающим внимания можно считать слова, сказанные Си Цзиньпином, который, касаясь, в частности, российских подходов, четко отметил задачу найти сопряжение концепции «Пояс-путь» с важной для РФ Евразийской зоной сотрудничества на базе Транссиба¹⁶. Кроме того был подписан ряд профильных документов: соглашение о сотрудничестве в области развития пунктов пропуска через госграницу и меморандум о создании благоприятных условий для развития торговли.¹⁷

В рамках общей стратегии в Уфе говорили и о проработке по линии соответствующих ведомств ряда уже конкретных проектов – о строительстве транзитной линии электропередач из России в КНР по территории Монголии, создании трехсторонней транспортно-логистической компании, формировании транспортного коридора на базе Улан-Баторской железной дороги, запуске туристического маршрута Пекин–Улан–Батор–Чита–Иркутск. Важной площадкой сотрудничества и реализации трехсторонних проектов была названа Шанхайская организация сотрудничества.

Трехсторонняя переговорная площадка, автоматически превращаясь в платформу реализации инициативы «Степной путь», постепенно наполняется все новым содержанием. За неполный год после

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>

¹⁵ Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией на среднесрочную перспективу. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jF9vhkLz06L18dUCuntCCJ7n099fAfxk.pdf>

¹⁶ См.: URL: <http://ru.journal-neo.org/2015/08/12/mechanizm-trehstoronnih-vstrech-v-dejstvii/>

¹⁷ Россия, Китай и Монголия подписали договор о развитии пограничных КПП. URL: <http://izvestia.ru/news/588625>

первой встречи высших руководителей в Душанбе состоялось три раунда консультаций на уровне заместителей министров иностранных дел. В мае 2015 г., так же в Уфе, прошла первая встреча глав транспортных ведомств. Состоялся ряд встреч по линии трехстороннего координационного совета по сотрудничеству в области туризма.

Показательным примером расширения и углубления трехстороннего диалога явилось также создание в сентябре 2015 г. в Улан-Баторе трехсторонней Ассоциации экспертных центров, задачей которой будет совместная работа по выработке предложений правительственным органам с целью продвижения трехстороннего сотрудничества в различных сферах. Соучредителями Ассоциации стали Монгольская Академия наук, Центр изучения проблем развития при правительстве провинции Внутренняя Монголия (КНР) и Институт Дальнего Востока Российской академии наук. В столице Монголии была проведена и первая конференция этой совместной академической структуры. В ней приняли участие представители нескольких десятков профильных научных организаций трех стран. Состоялись предметные обсуждения потенциала и перспектив трехстороннего взаимодействия.

Великий чайный путь – история, мост в сегодняшний день

Как указано выше, идея возрождения Великого чайного пути стала обретать все более осязаемое звучание после того, как в контексте двустороннего и многостороннего сотрудничества о ней в марте 2013 г. напомнил Председатель КНР. Причем, с оглашением и дальнейшим развитием концепции «Пояс и путь» внимание, проявляемое в КНР к «Чайному» проекту лишь непрерывно возрастало.

Это, как очевидно, отражало основной импульс к оживлению вековых чайных маршрутов – поставленную китайским руководством задачу вовлечь в продвижение своей программы широкой международной экономической интеграции (или программы усиления выхода за рубеж, каковой, по сути, и является концепция «Пояс и путь») максимально возможные инструменты. К слову, прагматичную роль такого же инструмента в КНР, как очевидно, усматривают и в проектах «Степной путь» и КМР (китайско-монгольско-российское сотрудничество), участвуя в которых, Китай рассчитывает, в частности, усилить и закрепить свои позиции на ресурсно-сырьевых и сбытовых рынках Монголии. Узловое значение в этих планах (как это имеет место и в отношении многих других стран –

потенциальных участников проекта «Пояс и путь») имеют соображения «развязки» внутриэкономических проблем за счет усиления экспорта накопившихся в Китае излишних товаров и производственных мощностей, рабочей силы и инвестиций.

Каковы исторические корни «чайной» идеи? Ответ на этот вопрос, познавательный сам по себе, интересен еще и потому, что способен пролить дополнительный свет на цели и смысл Чайного пути в его нынешней, «второй жизни».

Современные источники приводят информацию о разных маршрутах доставки китайского чая в соседние страны. Так, говорится о существовавшей с VII–X веков так называемой древней Конной чайной дороге (Ча Ма Дао), по которой навьюченные чаем караваны шли горными тропами из провинций Юннань и Сычуань в Тибет и далее – в Непал и Индию. Осуществлявшийся при этом торговый обмен был примером своего рода бартера – китайский чай меняли на тибетских лошадях. В Лхасу ежегодно в те времена доставлялось свыше 7 тонн чая¹⁸.

Однако был и северный маршрут, благодаря которому с чаем как раз познакомилась и Россия. Как караванный чайный путь между Азией и Европой, он возник в XVIII–XIX веках и, собственно, именно он подразумевается ныне под термином «Великий чайный путь». Русский маршрут пересекал территорию нынешней Монголии и через Россию шел в Европу. Его протяженность только от Пекина до Москвы составляла приблизительно 9000 км, а по объемам торгового оборота он лишь немногим уступал традиционным (и торговавшим многими другими товарами) маршрутам Шелкового пути, пролежавшим через Центральную Азию и Ближний Восток.

Российский чайный путь начинался одновременно в нескольких городах провинций Хубэй (нынешние Ухань, Чибби), Фуцзянь (Уишань) и Цзяньси (Яншань). Далее он разделялся на несколько сухопутных и водных маршрутов, которые проходили более чем через 150 городов трех стран. Общую линию можно прочертить от указанных провинций до Пекина, далее – до Хух-Хото, Урги (ныне Улан-Батора), Дархана, Троицкосавска (ныне Кяхты).

Кяхта некогда была главным торговым центром Чайного пути – не зря его называли «Российской столицей чая». От Кяхты маршрут следовал до Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ) и далее до Красно-

¹⁸ Древний Чайный путь. URL:<http://russian.cri.cn/1001/2011/12/28/1s409698.htm>

ярска, Нижнего Новгорода, Москвы и Санкт-Петербурга. Из Москвы радиальные пути шли на юг, север и запад страны.

Можно добавить, что, кроме этого маршрута на запад России, существовал и водно-сухопутный маршрут, который уходил на российский северо-восток. Он шел по реке Янцзы до Шанхая, далее – через Льюйшунь, Шэньян в нынешний Забайкальск. В Верхнеудинске (Улан-Удэ) этот маршрут соединялся с описанным выше трансмонгольским путем, а затем пролегал на северо-восток, вдоль реки Лена, через Якутск и далее – на Аляску.

Некоторое количество чая перевозили также по маршруту Великого Шелкового пути (через Среднюю Азию). Позже часть чая стали переправлять в Россию морским путем через Суэцкий канал и Одессу. В Приморье чай доставляли через Владивосток. В другие страны чай попадал морским путем. Из Шанхая маршруты шли в Лондон, Ливерпуль, Бостон.

В 1787 году в России была основана первая чаеоторговая компания «Перлов с сыновьями». Несколько позже появляется обособленный клан торговцев чаем – «чайники». С этого времени чай начинают продавать не только в столицах и близких к ним городам, но и в других регионах России.

Но нельзя забывать, что это был «мост с двусторонним движением». Российские товары тоже пользовались большим спросом в Китае, особенно во входившей тогда в ее состав Монголии, и успешно конкурировали с продукцией английских, голландских и других европейских производителей. В обратном направлении по Чайному пути шли выделанные кожи, галантерея, мануфактура, трикотаж, сукно, пенька, бакалея, тюменские ковры, томская крупчатка, мед, масло, мороженая рыба (стерлядь, сиг, нельма), мыло, железные изделия, скобяной товар и прочее.

Очень важным для русской чайной истории стал 1903 г.: завершилось строительство Транссибирской магистрали, что положило конец караванной торговле. Вместе с тем, благодаря скорости доставки, чай в России значительно дешевеет, а его употребление становится массовым. По некоторым участкам Чайного пути в дальнейшем пролегли железнодорожные и автомобильные дороги, а города, оставшиеся в стороне от новых путей и дорог, пришли в упадок.

О тех временах напоминают множество памятников, объектов материальной культуры, письменные свидетельства и фотографии

современников. Во многих городах созданы музеи, другие культурно-экскурсионные, связанные с чаем¹⁹.

Перебрасывая смысловой «мост» в сегодняшний день и сопрягая «степную» и «чайную» идеи, нельзя не заметить, что приведенная география прохождения Великого чайного пути длиной в 10 тысяч ли ясно показывает (и об этом также говорилось выше), что существенной своей частью он приходится на непосредственную зону трехстороннего сотрудничества Китай–Монголия–Россия. В этом 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»/структура сотрудничества Монголия–КНР–РФ («Улан-баторский диалог») можно практически поставить знак равенства.

Однако, безусловно, у концепции «Чайной дороги» есть особенности, хотя бы потому, что она далеко простирается по обе стороны за пределы монгольской дистанции и связанного с ней Степного пути.

Разумеется, во многом новый «чайный» проект находится в становлении. Но уже вырисовываются определенные собственные механизмы и целевые задачи.

Похоже, что ключевая роль в институционализации проекта сегодня в Китае отводится Всекитайскому обществу содействия культуре (CCPS)²⁰. Эта созданная в начале 1990 гг. формально неправительственная организация объединяет видных деятелей культуры, общественных деятелей, многих известных дипломатов в отставке, в недавнем прошлом возглавлявших китайские посольства во многих странах, включенных ныне в концепцию «Пояс и путь».

Пользуясь серьезной государственной поддержкой, Общество в марте 2014 г. создало специальную структуру – Консорциум «Великого чайного пути». После этого проведен уже ряд значимых мероприятий, в частности, 5-й Международный Чайный форум в г. Чиб

¹⁹ См.: Исторические прогулки по Великому чайному пути с Чжао Вэньяо. 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>

²⁰ В оригинальном варианте – Чжунхуа вэньхуа цуцзиньхуй; англоязычное название – Chinese Culture Promotion Society (CCPS).

(провинция Хубэй, ноябрь 2015 г.)²¹, 4-я встреча мэров городов вдоль Великого чайного пути (г. Яншань, юг провинции Цзянси, январь 2016 г.)²².

На оба этих мероприятия были приглашены российская и монгольская делегации, причем в г. Яншань произошло по-своему знаковое событие – подписан трехсторонний Меморандум о сотрудничестве между ССРС и двумя другими аналогичными структурами – Обществом мира и дружбы Монголии и уходящей корнями еще в Союз советских обществ дружбы (ССОД) Российской ассоциацией международных связей (РАМС). Де-факто была создана трехсторонняя партнерская структура, действующая на паритетных началах и призванная совместными усилиями продвигать проект сотрудничества вдоль линии Великого чайного пути. В частности, речь идет о продолжении практики организации площадки для диалога мэров расположенных здесь городов, которые (теперь – под трехсторонней эгидой) проведут очередную встречу в провинции Шаньси (г. Цзинцзун).

Основные тематические направления, формирующиеся в трехстороннем «чайном» формате, пока, похоже, группируются вокруг культурно-гуманитарных вопросов, в том числе темы туризма. Хотя экспертные оценки, которые озвучивались в тех же Чжиби и Яншань, касались перспектив и более широкого профиля сотрудничества, приближая его к формату представленного выше трехстороннего «Улан-баторского диалога» (КМР).

Так или иначе, на начальном этапе стороны больше обсуждают проекты в области людских контактов, распространения сближающего народы духа древней чайной культуры, взаимного ознакомления с культурно-историческим наследием вдоль многовекового

²¹ Данное крупное международное мероприятие с участием делегаций многих стран-производителей, а также экспортеров и импортеров чая проводится с 2005 г. и в предыдущий период было сконцентрировано на сотрудничестве профильных специалистов. В Чжиби платформа Форума была значительно расширена за счет вовлечения вопросов возрождения Великого Чайного пути и, таким образом, «выхода» предмета обсуждений за сугубо профессиональные рамки, в плоскость более широкого контекста сотрудничества. В составе российских участников находились представители РАМС и ИДВ РАН.

²² О проведенной в уезде Яншань встрече на сайте URL: http://polpred.com/?ns=1&ns_id=1614852. Оригинал сообщения – на сайте russian.china.org.cn, 16.01.2016; о предыдущих встречах мэров: URL: <http://russian.people.com.cn/31516/7857795.html>; URL: http://ru.milestea.gov.cn/news_323/chinanew/201309/t20130906_344.html; URL: <http://ruchina.org/china-article/china/379.html>

Чайного пути. Так, одним из пилотных начинаний в этом направлении было решено сделать многомесячный автопробег, который стартовал 17 января 2015 г. в г. Яншань. Последующим маршрутом пробег имел Монголию, а в качестве конечного пункта – летний Санкт-Петербург.

Сотрудничество на российском участке

Однако ясно, подчеркнем это лишний раз, что лишь трансмонгольской зоной и тяготеющими к ней приграничными районами Великий чайный путь не исчерпывается. Он охватывает обширные российские территории, через которые два с лишним столетия назад, как напомнил тот же автопробег, «чайные маршруты» доходили вплоть Москвы и северной российской столицы.

Какими могут быть перспективы сотрудничества на российском участке?

Есть немалые 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*.

Действительно, возьмем такие действующие двусторонние документы, как Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009–2018 гг.), как Меморандум о взаимодействии между российским Поволжьем и районами 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, разнообразить их содержание, в том числе за счет гуманитарных связей – вот одна из задач, которую может ставить перед собой современная концепция Чайного пути. Такой подход тем более перспективен, поскольку обе упомянутые Программы сотрудничества включены в официальную Программу «Один пояс, один путь», опубликованную в КНР в марте 2015 г. О намерении считать сотрудничество по подъему Сибири и Дальнего Востока частью сопряжения евразийских проектов РФ и КНР не раз говорили руководители обеих стран.

Интересен и такой факт. Из полутора сотен документов о сотрудничестве, подписанных в последние два года руководителями

наших стран в рамках пяти российско-китайских саммитов в период с июня 2012 по сентябрь 2015 г., почти треть непосредственно касается проектов, в которые вовлечены территории и предприятия по линии Чайного пути. Это и комплексные документы о сотрудничестве между приграничными и внутренними регионами, и проекты совместных производств. Это и совместные планы в сфере инфраструктуры, и многое другое²³.

Достаточно сказать, что наиболее часто упоминаемый проект сопряжения евразийских экономических планов двух стран – строительство ВСМ Москва–Казань в качестве участка Трансевразийского моста в рамках ЭПШП – также полностью укладывается в географическую линию Чайного пути.

Дать этим и другим проектам новый импульс, разнообразить их содержание, включая гуманитарную и другие составляющие – вот одна из задач, которую может включить в себя современная концепция Чайного пути на ее российском участке. К слову, позитивный пример здесь существует уже сейчас: пущен туристический поезд «Чайный путь» из КНР в Россию (из Маньчжоули через Читу и Забайкальск в Иркутск), который пользуется растущей популярностью и вносит вклад в укрепление связей на народном уровне. Опыт вполне может быть использован и на традиционном участке Великого чайного пути через Эрлян, Улан-Батор, Кяхту и Улан-Удэ.

Иными словами, в целом оценивая нишу, которую проект «Великий чайный путь», по мысли его инициаторов и участников, может занимать в складывающейся системе евразийских проектов, можно указать триединую задачу.

Во-первых, выдвинутый Китаем и уже поэтому вплетенный в общую ткань ЭПШП, Чайный путь в рамках своей географии ориентируется на общие цели этого головного проекта, сосредотачиваясь, в частности, на теме культурно-гуманитарного сотрудничества, туризма и т.п.

²³ В числе документов такого рода – заключенные в последнее время Меморандумы между Минвостокразвития РФ и Минкоммерции КНР, между правительствами Татарстана и Хунани, Пермского края, Башкирии и Цзянси; между компаниями «КАМАЗ» и «HAWTAI Motors Group», «Евроцемент групп-Ульяновскцемент» и China Triumph International Engineering, ООО «Байкальская горная компания» и инвестиционным фондом КНР «HOPU Investments», «Уралвагонзаводом» и »Jizhou Zhongyi FRP Co. Ltd.» и т.д. Показательными инфраструктурными проектами сотрудничества являются, к примеру, мост Хэйхэ–Благовещенск, железнодорожная линия Элегест–Кызыл–Курагино, Дальневосточный порт.

Во-вторых, в силу, опять же, географии и совпадающего состава участников, «чайный проект» служит, по существу, дополнительной площадкой трехстороннего сотрудничества Китая, Монголии и России, в том числе – в рамках задачи создания соответствующего экономического коридора и инициативы «Степной путь».

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

Понятно, что, как и любое масштабное дело, сотрудничество по современному оживлению Великого чайного пути, превращению его в линию, которая будет стимулировать динамичное и разноплановое развитие прилегающих территорий с целью вывода их на уровень передовых народнохозяйственных кластеров – это задача, не имеющая автоматических решений. Причем, в полной мере сказанное касается и трехстороннего сотрудничества по проекту «Степной путь».

Для того, чтобы реализовать очевидный потенциал проекта, требуется немалая работа, преодоление ряда вызовов. Речь идет о совместимости способов хозяйствования, о необходимости взаимного учета потребностей и конкретных региональных и страновых условий, в частности – о направлениях и объемах инвестиций, о ситуации на рынке труда, о «притирке» законодательных, тарифных и других норм.

На этом направлении 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, где позиции РФ видятся несколько менее уязвимыми). Однако главное – не допустить ситуации, когда потенциальные бонусы приглашения России к возрождению Чайного пути (и сотрудничеству в формате КМР) сыграли бы роль своеобразных «отступных», стали бы своего рода платой за ее самоустранение (или некие необязательные уступки) на других географических и инфраструктурно-логистических направлениях евразийской интеграции.

В частности, в ходе неизбежного поиска компромиссов при сопряжении национальных евразийских интеграционных стратегий для Москвы, исходя из ее долговременных стратегических интересов, было бы опрометчивым ослабление внимания к центрально-

азиатскому вектору проекта «Пояс и путь». Между тем именно здесь в последнее время Китай, используя, в том числе, прагматично-конъюнктурные соображения ряда стран, все более активно участвует в альтернативных России трансевразийских транспортных проектах.

Так, в СМИ все чаще пишут о намерении Китая продвигать стыковку концепции «Экономический пояс Шелкового пути» с казахстанской стратегией «Светлый путь», выдвинутой в ноябре 2015 г. и предусматривающей сооружение через южный Казахстан, в обход России, транс-каспийского коридора из Китая в Европу, следующего далее через Азербайджан, Грузию, Турцию.²⁴ В этих целях (китайские эксперты определяют их как перевозку китайских грузов в Южную Европу по наиболее короткому маршруту) продвигается и совместный для этой группы стран проект «Шелковый ветер», который уже выходит на этапы начальной реализации с прохождением первых тестовых поездов (пока до Баку и Тбилиси)²⁵.

Более того, в конце ноября 2014 г. в Стамбуле был учрежден соответствующий консорциум с участием транспортно-логистических компаний Китая, Казахстана, Азербайджана и Грузии, а также фирм Турции на началах ассоциативного членства²⁶. И хотя до полноценного использования этой южной альтернативы российскому маршруту, похоже, еще далеко (практически все поезда из Китая в Европу – в последние годы в среднем по три состава на каждые два дня²⁷ – после казахстанского участка уходят на российские железные дороги) ситуация постепенно может меняться.

Тем не менее, шансы развития, заключенные в сопряжении евразийских проектов Китая, России, Монголии, других стран региона, в том числе возможности сотрудничества в рамках Степного пути, обновленного Великого чайного пути, говорят в пользу оправданности и целесообразности совместной работы.

²⁴ URL: <http://www.moscowmongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliyu-s-kitaem-i-rossiej.html>

²⁵ Окно в Европу: как Китай запустил новый Шелковый путь в обход России. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>

²⁶ Казахские герои всегда идут в обход. URL: <http://kolokolrussia.ru/evraziya/kazahskie-geroi-vsegda-idut-v-obhod#hcq=fBZMHAp>

²⁷ За первую половину 2015 г. в европейском направлении из Китая было отправлено 200 составов (практически все через Россию и Беларусь). URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, концепция «Экономического пояса Шелкового пути» вызвана к жизни стремлением руководства КНР резко активизировать внешнеэкономическую деятельность с тем, чтобы привести ее в соответствие с возросшими возможностями и потребностями страны и обеспечить достижение поставленной Пекином цели – построения богатого и сильного современного государства с относительно высоким уровнем жизни населения.

Выдвижение концепции свидетельствует о том, что Китай, превратившись в одну из ведущих мировых держав, теперь намеревается повернуть в сторону своих интересов экономику всего евроазиатского континента. В геоэкономическом отношении упор сделан на Центральную Азию – регион, который призван служить Китаю ценным источником энергоресурсов, рынком сбыта товаров и объектом капиталовложений. Не менее важно, что от состояния дел в регионе существенно зависит возможность предотвращения террористических акций и сохранения стабильности в национальных районах Западного Китая.

Внутри самой КНР, где к строительству «Пояса и пути» подключены все ее регионы, в число основных задач в рамках данной концепции входит дальнейшее повышение роли Синьцзяна как международного инфраструктурного и логистического узла трансъевразийских коридоров и подъем его хозяйства посредством экономической интеграции с Центральной Азией.

В своей концепции Нового Шелкового пути Китай предлагает странам Азии и Европы кардинальное углубление экономического

сотрудничества по таким стратегическим направлениям, как строительство транспортных сетей, создание благоприятных условий для торговли и инвестиций вплоть до свободного передвижения капиталов и т.д. Успеху экономической деятельности должно способствовать сближение государств в политической сфере и с другой стороны – развертывание многообразного гуманитарного взаимодействия между народами. Последнее, даже при наличии значительных цивилизационных различий, должно привести к более глубокому взаимопониманию между партнерами, а также способствовать усилению «мягкого» влияния Китая на континенте. Понятно, что увеличение китайского присутствия в экономике (а как дополнительный фактор – и в массовом сознании) зарубежных обществ влечет за собой и соответствующие геополитические последствия. Китай постепенно выходит на роль самой влиятельной державы в ЦА, а в перспективе, как полагают некоторые эксперты, может выступить в качестве противовеса американскому доминированию в Европе.

Новый проект охватывает едва ли не все направления и сферы экономического сотрудничества, но его основу составляет экспорт китайского капитала, в том числе – в виде технологий, оборудования, рабочей силы и т.д. Среди разнообразных форм предоставления капитала – кредитов, приобретения пакетов акций и т.п., вплоть до покупки зарубежных компаний – основной является осуществление совместных проектов. Китайский инвестиционный потенциал превратился в один из крупнейших в мире и продолжает расти высокими темпами, в то время как политика правительства КНР и ситуация в мировой экономике благоприятствуют его экспансии «вовне». Наиболее заметная, но не самая большая по объемам сфера приложения китайских инвестиций – транспортно-инфраструктурное строительство. Китай стремится, действуя совместно с национальным капиталом других стран, расширить и модернизировать евразийскую инфраструктурную сеть, повысить пропускную способность трансевразийских магистралей, проложить новые коридоры – все это представлено как каркас будущего Экономического пояса Шелкового пути.

Именно возможность получения китайских инвестиций делает концепцию Экономического пояса Шелкового пути столь привлекательной для многих стран – и развитых, и, особенно, развивающихся, более остро испытывающих нехватку капиталов. После провозглашения новой концепции эта возможность обеспечила руководителям КНР повсеместный успех их зарубежных визитов, сопровождавшихся заключением крупных пакетов экономических соглашений.

С другой стороны, разворачивая широким фронтом экономическое наступление, Китай неизбежно сталкивается с ростом обеспокоенности в ряде стран, предвидящих будущее обострение конкуренции за ресурсы и рынки. Действия Китая воспринимаются подчас как разновидность неокOLONиализма, как «выкачивание сырьевых богатств». Центральная идеологическая задача концепции «Путь и пояс» как раз в том и состоит, чтобы воспрепятствовать накоплению недовольства, убедить другие государства, что Китай, несмотря на его превосходство в национальной мощи, предлагает для всех участников проекта сотрудничество на основе принципов «общего выигрыша», «совместного строительства и использования», что развитие Китая несет благо всему человечеству. По большому счету эти положения адекватны и вполне действенны, поскольку интересы КНР и многих других стран на современном этапе развития мировой экономики во многом совпадают.

Концепции «Экономического пояса Шелкового пути», а точнее, всему проекту «Пояс и путь» придан благородный пафос – призыв к человечеству совместными усилиями построить новую экономическую систему – «воплощение мечты мирового сообщества». Нетрудно различить здесь ноту идеализма, однако это не умаляет конструктивной ценности концепции.

Взаимоотношения России с Китаем по поводу «Экономического пояса Шелкового пути» развиваются в свете тезиса о сопряжении процессов строительства «Пояса» и ЕАЭС, который придает обоим этим проектам роль и значение механизмов евразийской интеграции, представляя одну и другую державы как равноправных партнеров, параллельно разворачивающих интеграционный процесс на большей части континента. Такой подход, удовлетворяющий обе стороны, по-видимому, особенно значим для Москвы – экономически более слабого участника тандема «Москва–Пекин». Материальный субстрат сопряжения укладывается в рамки общего содержания концепции ЭППП: это – углубление экономического взаимодействия с Китаем как единственным реальным представителем проекта Экономического пояса Шелкового пути, в двустороннем или многостороннем формате.

На практике абсолютно преобладающим является двусторонний межстрановой формат: Россия (или какой-либо другой член ЕАЭС) и с другой стороны – Китай. Именно в рамках такого формата осуществляется реальный экономический обмен, сердцевину которого,

в свою очередь, составляют совместные проекты с участием китайского капитала. Что же касается гораздо более сложного формата ЕАЭС–Китай, то его освоение пока находится в зачаточном состоянии. Продуктивность диалога в этом формате лимитируется противоположным подходом сторон к проблеме таможенных барьеров, образующих фундамент Евразийского экономического союза.

Строительство Экономического пояса Шелкового пути и сопряжение его с ЕАЭС предоставляют РФ новые шансы, но и ставят ее перед серьезными вызовами. Выигрышем для России явились, в первую очередь, масштабные соглашения в инвестиционной и финансовой сферах, подписанные в ходе визитов Си Цзиньпина в Москву и В.В. Путина в Пекин в связи с Днями Победы, а также другие договоренности, в частности, достигнутые на первом Экономическом форуме во Владивостоке.

Далее, Россия уже самым активным образом участвует в работе транспортной инфраструктуры Шелкового пути в качестве транзитера. Последующее более энергичное использование российской части магистрали Китай–Казахстан–Европа с ее необходимой модернизацией может дать РФ, помимо увеличения прямых доходов от транзита, еще и возможность интенсификации внутренних маршрутов, а также толчок к развитию прилегающих территорий.

Наконец, для России открываются вполне реальные шансы создания на Дальнем Востоке интегрированной с Китаем транспортной системы, которая позволила бы повысить транзитный потенциал Транссиба и БАМа в восточном направлении с использованием российских морских портов. К этому настойчиво призывает президент В.В. Путин. В более далекой перспективе просматривается, в случае необходимости, расширение трансграничной инфраструктурной сети посредством строительства Степного пути и Чайного пути.

В более широком плане для России было бы чрезвычайно важно подключить к Новому Шелковому пути Сибирь и Дальний Восток, для чего необходимо создать там благоприятный инвестиционный климат для китайского (и вообще иностранного) капитала, и не только в «добычных» отраслях хозяйства.

Вызовы для России видятся в следующем.

1. Нарращивание экономического присутствия Китая в регионе – в форме ли строительства Шелкового пути, или в любой другой – способно существенно увеличить экономическое и геополитическое влияние КНР в Центральной Азии, тогда как относительное влияние

России при этом неизбежно будет сокращаться. Это касается и ШОС, и ЕАЭС. Китай расширяет свои экономические позиции и в Европе, тогда как хозяйственные связи России с европейскими странами находятся на небывало низком уровне.

2. Транссибирский евразийский коридор в силу своих дефектов ныне теряет очки в соревновании с магистралью Китай–Казахстан–Россия–Европа и утрачивает транзитное значение. Эта тенденция чревата для России самыми серьезными потерями.

Строительство Нового Шелкового пути превращается в одно из важнейших течений международной жизни. Как на это реагировать России?

С нашей точки зрения, в современной ситуации при сложившемся соотношении сил Россия не располагает сколько-нибудь широким пространством для маневра. По-видимому, ей остается только принять новый порядок вещей и дальше действовать, используя по максимуму открывающиеся шансы. При этом обязательными условиями, как и прежде, являются углубление всеобъемлющего партнерства с Китаем, а с другой стороны – укрепление ЕАЭС, несмотря на то, что в известной мере эти два условия противоречат друг другу. Стратегическая линия, на наш взгляд, должна заключаться в том, чтобы удержаться на позициях, которые мы еще сохраняем, в ожидании того момента, когда (и если) в России начнется экономический подъем на основе новой волны индустриализации.

SUMMARY

The «New Silk Road» Project and its Significance for Russia / Ed. by V.Ye. PETROVSKY (Executive editor), A.G. LARIN (Compilation), E.I. SAFRONOVA. Moscow: DeLi plus, 2016.

The offered collection of articles is devoted to the topic of the day – the Chinese «Silk Road Economic Belt» (SREB) concept which spreads on almost all states of the Eurasian continent and some countries of Northern Africa as well. The concept envisages the deepening of economic cooperation (integration) of its member countries along with their political and humanitarian rapprochement and in the long term aims at the establishment of a more accomplished pattern of economic relations.

So far Russia's approach to the formation of the Economic Belt has been defined by the idea of the SREB's conjugation with the Eurasian Economic Union with a focus on the creation of a common Eurasian economic space. The cooperation with the SREB project opens for Russia new opportunities and challenges, motivating the Russian Federation to search its optimal cooperation strategy.

The book discusses various facets of the concept as a whole entity as well as some of the most important aspects of the Silk Road project. Till now the Silk Road Economic Belt has been examined on the academic level only in a few published articles.

Keywords: Economic Belt, Silk Road, «One Belt, One Road», conjugation of the EAEU and Silk Road, Far East – Siberia – Silk Road, Eurasian Routs – Silk Road, Silk Road – «Soft Power», Steppe Rout, Tea Road.

I. Concept of the «Silk Road Economic Belt» and Its Main Facets

Sergey V. UYANAIEV. THE PRC'S «ONE BELT, ONE ROAD» INITIATIVE: EVOLUTION, DOCUMENTS AND VIEW FROM RUSSIA

The article is focused on geographic scope, main objectives, principles and methods of the implementation of China's initiative named «Silk Road of Economic Belt and Maritime Silk Road of the 21st century». The author analyzes the «Concept and Action plan» adopted by China's government in March 2015, examines probabilities of further evolution of the project and explores opportunities and challenges facing the Russian-Chinese cooperation in relevant context.

Keywords: China, initiative, Silk Road, belt, concept, free trade, co-operation, Russia, transport infrastructure, challenges, perspectives.

Alexander G. LARIN. THE «SILK ROAD ECONOMIC BELT»: ECONOMIC CONTENT, STRUCTURE, IDEOLOGY

The main economic content of the SREB is the expansion of Chinese capital particularly but not only in transport projects. The structure of the Economic Belt organically includes all associations existing within its bounds but does not imply any kind of their transformation. The main ideological task of the SREB concept is to convince the partners of China's adherence to the principle of «mutual benefit» and to remove their concerns about China's probable dominance to the detriment of the weaker states.

Keywords: economic content of SREB, structure of the SREB, ideology of the SREB.

Sergey L. SAZONOV. EURASIAN TRANSIT TRANSPORT ROUTES OF THE PRC

The author outlines new Chinese project «Silk Road Economic Belt» and presents comprehensive analysis of the project's internal content and its transportation aspect as well. The article examines three routes of the PRC's Eurasian Highway being focused on Chinese Silk Road projects. It characterizes Russian approaches to the Chinese projects in the context of national interests of the Russian Federation.

Keywords: China, Silk Road Economic Belt, Eurasia, economic interests, Russia, Central Asia, highways, integration, South Asia, North-East Asia, geopolitics, Chinese strategy.

Elena I. SAFRONOVA. «ONE BELT, ONE ROAD» STRATEGY AS A CARRIER OF CHINESE «SOFT POWER»

The paper attempts to show both the importance of the «One Belt, One Road» Strategy from the standpoint of humanitarian relations and the role of the Project as an instrument of the Chinese «soft power» as well. The author analyzes reasons for the promotion of the Project and its sense as a Chinese «soft power» carrier. The author also characterizes risks and difficulties which the Strategy might encounter in the course of its implementation.

Keywords: China (PRC), «One Belt, One Road» Strategy, Silk Road Economic Belt (SREB), 21st Century Maritime Silk Road (MSR-21), «soft power», humanitarian relations, public diplomacy, economic diplomacy, stages of economic integration, regionalism, international image of a state.

II. «Silk Road Economic Belt»: Regional and National Dimensions

Alexander G. LARIN. CONJUGATION OF THE EAEU AND THE NEW SILK ROAD: CHANCES AND CHALLENGES FOR RUSSIA

The conjugation of these two integration projects primarily means bilateral cooperation between Russia, other members of the EAEU with China; and primarily it implies deals with the participation of Chinese investment. A minor share of the conjugation process seems to fall on the collective dialogue between the EAEU member states and China. Progress towards the establishment of a common free trade zone is a case of a distant future. The conjugation carries new opportunities and challenges for Russia. The opportunities include large-scale cooperation in modernization and operation of transport infrastructure while challenges marginalization of the Trans-Siberian railway and further alteration of the balance of power in Central Asia in favor of China.

Keywords: EAEU and Silk Road conjugation, SREB and benefits for Russia; SREB and challenges for Russia.

Andrey V. OSTROVSKIY. HOW TO CONNECT SIBERIA AND FAR EAST TO THE SILK ROAD?

In this article the author analyses the economic situation in the Russian Far East and prospects for its development according to three scenarios, which were proposed during «the brain attack» at the Social Sciences Branch of the Russian Academy of Sciences in August, 2011. Though the territories of the Russian Far East have no direct conjunctions with the «Economic Belt of the Silk Road» project, the author considers that the high speed railway «Moscow-Peking» alongside the route of «The Silk Road» with its high connectivity with transport infrastructure of North-East China will help to develop trade and economic relations between Russia and China.

Keywords: Far East, «Silk Road Economic Belt» project, transport infrastructure, concept «One Belt, One Road», North-East China, Eurasian Economic Union.

Elena S. BAZHENOVA. SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF XINJIANG – A KEY POINT ON THE SILK ROAD

The main importance of the «Silk Road Economic Belt» is that the great project represents a development program for Xinjiang – a key point along the Great Silk Road. The accomplishment of the project will help to eliminate the gap between Eastern and Western provinces of China and enable the PRC to become one of the leading world powers.

Keywords: development, economic belt, Silk Road, infrastructure, key point.

Vladimir A. MATVEEV. CENTRAL ASIA: THE CORE OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT

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.

Andrey O. VINOGRADOV. «ONE BELT, ONE ROAD»: THE EUROPEAN DIMENSION

The article is devoted to the role of the European countries in the «One Belt, One Road» concept. The author argues that the offensive in Europe is taken by China in response to the intensification of US policy in Asia. Europe is not only the final point of the New Silk Road, but also the object of the strategic confrontation between the US and China. The author also examines the role of post-Soviet countries – Ukraine and Belarus – in the Chinese «Go West» strategy and the consequences of implementing this strategy for Russia.

Keywords: China, Europe, USA, Russia, Silk Road, strategy, Xi Jinping.

Sergey V. UYANAIEV. THE «STEPPE ROUTE» INITIATIVE AND THE IDEA OF THE «GREAT TEA ROAD» RESTORATION AS INTEGRAL PARTS OF THE «ONE BELT, ONE ROAD» CONCEPT

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 which three centuries ago through the territory of nowadays Mongolia connected China and

Russia. 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» which forms the main trend of the current domestic and foreign policy of the PRC. The conclusion is made that the participation of the Russian Federation in these projects is inevitable but this should be done on an 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Баженова Елена Степановна (Elena S. BAZHENOVA), кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра политических исследований и прогнозов Института Дальнего Востока РАН. E-mail: bazhenova-elena@yandex.ru

Виноградов Андрей Олегович (Andrey O. VINOGRADOV), кандидат исторических наук, ведущий научных сотрудник Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений Института Дальнего Востока РАН. E-mail: vinandr@mail.ru

Ларин Александр Георгиевич (Alexander G. LARIN), кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений Института Дальнего Востока РАН. E-mail: aleklarin@yandex.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

Островский Андрей Владимирович (Andrey V. OSTROVSKIY), доктор экономических наук, заместитель директора Института Дальнего Востока РАН, руководитель Центра социально-экономических исследований Китая ИДВ РАН. E-mail: ostrovski@ifes-ras.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-ras.ru

Уянаев Сергей Владимирович (Sergey V. UYANAEV), кандидат исторических наук, заместитель директора Института Дальнего Востока РАН, руководитель Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений ИДВ РАН. E-mail: svuyav@yahoo.com

Научное издание

Новый Шелковый путь и его значение для России

На обложке — карта основных перспективных направлений
Экономической полосы Шелкового пути.
(Источник: клуб «Валдай»)

Главный редактор *О. В. Саламаха*
Редактор *Г. И. Елагин*
Художественный редактор *Н. И. Смирнова*
Художник *Л. Б. Саламаха*

Подписано в печать 16.06.16. Формат 60×90 1/16. Бумага офсет № 1.
Гарнитура «Таймс». Усл.-печ. 14,6 л. Уч.-изд. 12,8 л.
Тираж 300 экз. (1-й завод 1–150 экз.). Заказ №

Издательство «Дели плюс». 141111, г. Москва, 3-й проезд Перова поля, 8,
Бизнес-центр «Перово Поле», офис 412, (495) 646-24-43, www.deli.ru

Отпечатано в Книжной типографии «Буки Веди»,
119049, г. Москва, Партийный пер., д. 1, кор. 58, стр. 1. Тел. (495) 926-63-96