

Россия и Китай в системе китайского мега-проекта «Один Пояс – Один Путь»¹

Статья подготовлена в рамках проекта РГНФ/РФФИ № 16-07-00024

Проблематика китайского мега – проекта с каждым днем стремительно набирает обороты. Россию это ускорение пока затрагивает лишь частично. В основном, несмотря на небольшое замедление своего роста, бурлит и фонтанирует идеями, деньгами и проектами сам Китай, которые частично перепадают «первоочередным» - центрально-азиатским государствам, через которые регионально и начинается собственно Великий Путь.

Россия предлагает свой вариант «сопряжения» трех проектов – ЭПШП, Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) и ШОС, который политически 8 мая 2015 года, в Москве был официально принят лидерами двух стран - В.В.Путиным и Си Цзиньпином в форме «Совместного Заявления».² Другое дело, что за формальной стороной подписанных документов кроется масса нерешенных вопросов, как на двустороннем (российско-китайском), так и многостороннем уровне с участием государств региона Центральной Азии. Причем, большинство из них (нерешенных вопросов) касается в основном двух тем – транспорта и углеводородов.

Как известно, идет активное строительство высокоскоростной ж/д Москва – Казань и др. Возникает (на экспертном уровне) необходимость диверсифицировать тематику китайского мега - проекта и попытаться ее как-то структурировать. Явно просматриваются два ключевых компонента –

¹ Статья подготовлена в рамках проекта РГНФ/РФФИ № 16-07-00024

² <http://kremlin.ru/supplement/4971>

транспорт и углеводородная энергетика в региональном (центрально-азиатском) измерении. Другими словами, мы имеем виртуальный треугольник «РФ – Центральная Азия – КНР», содержание, которого видится в основном пока транспортно-энергетическое (плюс СП по переработке сырья, развитие местной / легкой промышленности, освоение гидроресурсов и пр.). Причем, пока все это в идеале. Так как до практической реализации и полноценного наполнения реальными проектами данного контента еще очень далеко.

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем и другими центрально-азиатскими странами наталкивается на желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового («своего») евразийского коридора, который бы стал источником поступления валюты за счёт перевозки транзитных грузов.

Очевидно, что последствия создания новых транзитных коридоров, включая дальнейшую коммуникацию с государствами-членами ШОС, состыковки с железнодорожными магистралями КНР, составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки.³

Китайские коллеги и формально, и неформально поддерживают идею создания Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Пекин-Москва. Возможно, что этот проект теоретически может дать взаимную выгоду. Он явно расширяет экспортный рынок китайской высокотехнологичной продукции, оптимизирует структуру товарооборота между Китаем и Россией. Россия приобретает уникальный опыт и технологии строительства и модернизации высокоскоростных железных дорог.

³ С.Г.Лузянин, Н.К.Семенова. Россия – Китай – Центральная Азия: транспортные и энергетические интересы // Обозреватель / Observer, №2.- 2016 с. – 56 – 57

По мнению отдельных российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает.⁴

При этом большинство российских ученых все-таки считают, что перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы как в регионе АТР, так и Центральной Азии чрезвычайно важны и необходимы. Это дает шанс начать создание высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использование того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно.

⁴ Сазонов С.Л. Россия-Китай : сотрудничество в области транспорта.-М.:ИДВ.Кругъ.2012. С.220.