

Поглощение, сопряжение или конфликт? ШОС, китайский проект «Шелкового Пути и ЕАЭС: варианты взаимодействия в Евразии»²

Часть II (Работа выполнена при поддержке РФФИ /РГНФ , проект № 16-07-00024)

1.«Шелковый путь»- мониторинг реализации проекта (2015-2016гг.) Структура и инвестиции

Очевидно, что кроме потенциальных рисков, изложенных в 1 Части, Пояс объективно несет конструктивный экономический заряд. Он, в частности, предусматривает активную инвестиционную и торгово-экономическую политику в отношении вовлеченных групп, включая расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей. В перспективе объединенная транспортная сеть, как считают в Пекине, позволит создать транспортный коридор от АТР до стран Западной Европы.

Создаваемая сеть объединит 18 азиатских и европейских стран общей площадью 50 млн км² с населением в 3 млрд человек³. За прошедшие десять лет ежегодный рост товарооборота Китая со странами, расположенными вдоль «ЭПП», составлял около 19%, а в 2014 г. объем торговли Китая со этими странами превысил \$600 млрд⁴.

Концепция экономического пояса «Великого шелкового пути» означает, что Китай рассматривает регион Центральной Азии значительно шире в экономическом и интеграционном плане, чем остальные региональные участники. Фактически, предлагается мегапроект

¹ Сергей Геннадьевич Лузянин, д.и.н., профессор, директор Института Дальнего Востока (ИДВ РАН)

² Работа выполнена при поддержке РФФИ /РГНФ , проект № 16-07-00024

³ Zhao Shengnan, Zhao Yinan, Mo Jingxi (China Daily). Facts to boost economic cooperation URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-11/29/content_17139294.htm.

⁴ Li meets APEC Finance Ministers Meeting's delegations heads in Beijing URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1021/c102839-8797994.html>.

экономического соразвития от Восточной Азии до Европы и Китай выступает как главный исполнитель и вдохновитель этого проекта. Речь не идет о создании некой евразийской зоны свободной торговли, а скорее о развитии экономик и транспортных / инфраструктурных проектов при помощи КНР в Евразии.

По мнению руководства Китая, созданный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в \$100 млрд будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион⁵.

Ли Кэцян отметил, что «АБИИ будет отличаться от АБР и ВБ, которые являются политизированными институтами и выступают в качестве государственных агентов. Предоставление кредитов со стороны АБИИ не будет обуславливаться выполнением целого ряда требований, как это делают упомянутые банки»⁶. Еще в конце 2014 г. министр финансов КНР Лоу Цзивэй заявил, что размер взноса Китая в уставной фонд АБИИ составит \$50 млрд.

В марте 2015 г. количество членов АБИИ увеличилось до 27 членов, когда Новая Зеландия, Саудовская Аравия, Таджикистан, Мальдивская Республика и Великобритания выразили желание вступить в АБИИ⁷. Анализируя состав стран – членов АБИИ, нетрудно заметить, что Пекин достаточно умело вовлекает в орбиту выгодной финансовой кооперации своих региональных противников, с которыми в политическом плане у него имеются определенные разногласия (Вьетнам и Филиппины – спорные

⁵President hails regional trade move URL: http://www.china.org.cn/world/2014-11/11/content_34019514.htm.

⁶*Bai Shi*. Free Trade for the Future. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm.

⁷Chronology of China's «Belt and Road» initiatives URL: http://en.people.cn/n/2015/0205/c_90785-8846469.html; AIB will learn from other multilateral institutions: China URL: http://en.ce.cn/main/latest/201503/14/t20150314_4818282.shtml.

острова в Южно-Китайском море, Индия – пограничные споры и региональное соперничество и др.). Подобная политика китайского вовлечения свидетельствует о гибкости стратегической линии КНР и попытках на примере проекта АБИИ и Пояса возродить западного олиберального принципа – доминирование экономических интересов над политическими. Одно время этот подход перестал работать, но в случае с КНР он (этот подход) явно проходит новое рождение.

Проекты Пояса и Пути усилят процесс «выхода за рубеж» прямых китайских инвестиций (ПЗИ)⁸, призванных нарастить объемы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост объемов внешней торговли КНР.

Можно предположить, что инфраструктурный аспект будет составлять стержень китайской инициативы⁹. Реализация транспортных проектов в рамках Пояса позволит обеспечить усиление экономического и, следовательно, политического влияния Китая в странах Центральной, Западной, Южной и Юго–Восточной Азии, Закавказья, Восточной Европы. Географическая близость ЦА, относительная политическая стабильность в регионе, реальная возможность создания транспортных коридоров с учетом проводимого центрально-азиатскими государствами курса на диверсификацию экспортных поставок.

Очевидно, что интеграционный аспект в китайском проекте не главный параметр. В классических вариантах (ЕС, АСЕАН), возможно, он даже не будет активно присутствовать, поскольку полномасштабную интеграцию 21

⁸На втором Новогоднем инвестиционном форуме (январь 2015 г.) Председатель КНР прямо заявил, что «китайские ПЗИ являются стержнем создания «пояса и пути» (Overseas investment as key in «belt and road» URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/17/t20150117_4366509.shtml).

⁹Silk Road Fund to start investment soon URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0312/c90778-8862274.html>.

государства сложно полностью реализовать. К тому же, Китай это делает независимо от данного проекта – существует около 20 свободных экономических зон с разными государствами в разных форматах.

Кроме инфраструктурного / транспортного компонента, нельзя исключить реализации широкой инвестиционной / целевой программы, направленной на содействие внутреннему социально-экономическому развитию стран-партнеров по «Великому шелковому пути», включая практику товарных и иных кредитов. Очевидно, что на это будут потрачены огромные финансовые средства.

2. Транспортные маршруты ЭПШП. Модели 2015 - 2017

Инвестиции, как подчеркивает ряд китайских экспертов, будут направлены на улучшение транспортной сети центральных и западных китайских провинций развитие инфраструктуры стран Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии и части европейских стран¹⁰. В ноябре 2014 г. правительство г. Фучжоу (Фуцзянь) совместно с региональным филиалом Банка КНР и фондом развития «Китай-Африка» приняли решение о создании фонда финансирования «МШП-21 в.» в размере 10 млрд юаней (\$1,6 млрд), а правительство провинции Гуандун выразило желание стать соинвестором этого Фонда¹¹.

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум – ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7–8%¹². В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры будет оцениваться в \$5,3 трлн, составив 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства. Причем 50%

¹⁰Zhao Yinan, Zhao Yanrong (China Daily USA). Beijing poised to sign historic treaty URL: http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-11/13/content_18908668.htm.

¹¹Experts say «Maritime Silk Road» will stimulate economic potential of developing countries URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0209/c90778-8848205.html>.

¹²Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025 URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.shtml.

инвестиций в развитие этого рынка (\$2,65 трлн) будет инвестировано Китаем¹³.

Согласно рекомендациям специалистов АБР, азиатским странам в период 2010–2030 гг. следует инвестировать более \$8 трлн в развитие своей инфраструктуры. Аналитики ВБ заявляют, что для ликвидации инфраструктурных ограничений страны Южной Азии в течение ближайших десяти лет должны ежегодно инвестировать \$250 млрд в развитие своих транспортных сетей, а страны Восточной Азии – \$600 млрд¹⁴. Однако ни ВБ, ни АБР не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов.

Китай активно рекламирует Евроазиатскую транспортную магистраль (ЕТМ), подчеркивая, что этот маршрут имеет интернациональный характер и учитывает интересы многих евроазиатских стран. В настоящее время просматривается три маршрута евразийской магистрали.

Если структурировать основные маршруты ЭПП, можно выделить, как минимум, 6 «коридоров»: 1) планируемый высокоскоростной железнодорожный коридор «Пекин – Москва»; 2) связка «Китай – Монголия – Россия»; 3) «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»; 4) «Китай – Индокитайский полуостров»; 5) «Китай – Пакистан»; 6) «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма».

Хотя, среди российских и китайских ученых существуют и иные маршрутные «расклады»¹⁵, в целом логистика и общая направленность представленных маршрутов в принципе совпадают. Причем, данная сеть в КНР получила уже некую концептуализацию: «дунвэнь – бэйцян – нанься – сицзинь» (东稳 北强 南下 西进): «стабилизироваться на востоке –

¹³Asia infrastructure boom boon for China URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml.

¹⁴China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0917/c90883-8783570.html>.

¹⁵ Лузянин С.Г., Сазонов С.Л. Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Обозреватель / Observer/- №5 (304).- Май 2015.- С.40-43

укрепляться на севере – спускаться на юге – продвигаться на западе». Пока она (формула) не является официальной доктриной и ее скорее можно интерпретировать как долговременную стратегию транспортного выхода за пределы Поднебесной, активно реализуемую председателем Си Цзиньпином.

Очевидно, что для России актуальным представляется фраза – «укрепляться на севере», что означает, скорее всего, желание Пекина постепенно и надолго создавать в России (на севере) транспортно-логистические центры, инвестировать капиталы в инфраструктурные проекты, что отвечает и российским интересам.

Северный маршрут

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 обходит 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.

В течение долгого времени КПП Алашанькоу–Достык был единственным железнодорожным переходом на китайско-казахстанской границе. В 2013 г. был достроен 293-км участок железной дороги из Казахстана Жетыген–Алтынколь–Хоргос, и казахстанская железная дорога соединилась с 286-км железнодорожной магистралью Цзинхэ-Инин-Хоргос.

Справка. Хоргос превратился в международный центр приграничного сотрудничества. Его общая площадь составляет 5,28 км² (площадь китайской части – 3,43 км², казахстанской – 1,85 км²)¹⁶. КПП Хоргос расположен в 378 км от Алматы и обладает более явными географическими

¹⁶Wang Yi. China's development makes for a better world URL: http://www.china.org.cn/opinion/2014-01/14/content_31183371_2.htm.

преимуществами по сравнению с КПП Алашанькоу. Хоргос является центром кратчайшего расстояния от Западного Китая до одного из главных городов Центральной Азии. КПП Хоргос, ставший воротами нового дублирующего железнодорожного транзитного маршрута на запад через казахстанскую территорию, позволил обеспечить в 2013 г. перевозку железнодорожным транспортом около 1,6 млн т грузов¹⁷. С 2014 г. статус железнодорожного КПП Хоргос–Алтынколь был повышен с двустороннего до международного, и, по расчетам, к 2017 г. он обеспечит увеличение объема транзита по казахстанской территории на 25% до 5 млн т¹⁸, а к 2020 г. – до 20 млн т¹⁹.

Вторая ветка северного маршрута ЕТМ идет по маршруту: Хоргос, минуя территорию РФ, 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 3,5-тыс. км маршрут называют Транскаспийским транспортным коридором. Южно-кавказская железная дорога и параллельная ей автомобильная магистраль соединяют порт Баку с черноморскими портами Поти и Батуми. С вводом в действие в 2015 г. новой железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс²⁰ значение этого коридора (иначе TRACECA), представляющего собой возможного конкурента Транссибирской магистрали, может возрасти. Сегодня ведутся работы по расширению морского порта Актау – конечного пункта северного казахстанского маршрута ЕТМ в западном направлении, динамично развивается казахстанский торговый флот²¹. По сообщению руководителя

¹⁷Freight Boom URL: http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2013-12/30/content_588032.htm.

¹⁸China-central Asia trade seeing fast growth URL: <http://english.people.com.cn/business/8535474.html>.

¹⁹Hou 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_2.htm.

²⁰Экономическая полоса Шелкового пути. Мнения послов зарубежных стран // Китай. Май 2014, № 5 (103). С. 21.

²¹Ионова Е. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. 2014. I

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 грузопотока²². Однако, возможность полноценной эксплуатации второй ветки северного маршрута ЕТМ вряд ли реализуема, поскольку предполагает многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных потоков, что неизбежно приводит к затягиванию сроков доставки и увеличению стоимости транспортировки.

Центральный маршрут

По замыслам китайского руководства, центральный маршрут ЕТМ составляет 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 залива²³. 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 странами²⁴.

Справка. В 2013 г. товарооборот КНР со странами Евросоюза превысил \$580 млрд, а к 2020 г. стороны намереваются довести объем двусторонней торговли до \$1 трлн. В конце 2013 г. были достигнуты

(XXII). С. 72.

²²Порт Актау – мультимодальный хаб. URL: <http://ogni.kz/rubrika/ekonomika/port-aktau-multi-modalnyy-khab.html>.

²³Song Jingli (Chinadaily.com.cn). Logistics expo to revive ancient Silk Road trade URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-04/22/content_17453984.htm.

²⁴Li's Euro-Asia trip to boost cooperation, common development URL: <http://english.people.com.cn/102774/8459744.html>.

*договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции*²⁵.

Центральный маршрут ЕТМ в направлении Китай–Казахстан–Узбекистан–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 Бандер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, в страны Южной и Юго-Восточной Азии. В 2011 г. Казахстан завершил строительство своего участка железнодорожной магистрали, а в мае 2013 г. был введен в эксплуатацию туркмено-казахстанский участок евроазиатского железнодорожного коридора²⁶.

Если Казахстан самостоятельно осуществлял сооружение своего участка магистрали, то строительство 325-км железной дороги Этрек-Берекет в Туркмении вдоль восточного побережья Каспийского моря было передано китайским и иранским подрядчикам²⁷. Строительства туркменского участка протяженностью обошлось в \$700 млн, а финансирование работ осуществлялось коммерческими банками КНР и АБР²⁸.

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 от Казахстана через Туркменистан до провинции Гулистан на севере Ирана составляет более 926 км, из которых 146 км проходят по казахстанской территории, более 700 км –

²⁵China, CEE countries eye co-op with new railway // http://www.china.org.cn/business/2013-11/26/content_30713119.htm.

²⁶Президенты Туркменистана, Ирана и Казахстана открыли железную дорогу URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1205/c31519-8818458.html>.

²⁷Ввод железнодорожной магистрали «Казахстан–Туркменистан–Иран» позволит экспортировать продукцию в страны Персидского залива URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1205/c31519-8818452.html>.

²⁸Policy banks to lead Silk Road infrastructure fund URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/05/content_18867962.htm.

по туркменской и 80 км – по иранской²⁹. В Казахстане рассчитывают, что азиатский грузопоток, перевозимый по центральному маршруту, будет генерироваться преимущественно на территории КНР и Казахстана 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 составит более 10 млн т, а в перспективе может превысить 20 млн т³⁰.

Южный маршрут

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 Гвадар. Город Кашгар (Каши) расположен гораздо ближе к странам Центральной и Южной Азии, чем Урумчи.

Справка. Порт Гвадар, построенный с помощью китайских инвестиций и сданный в эксплуатацию в 2007 г., находится в стратегически важном «горлышке» Персидского залива. Он расположен на расстоянии в 72 км от границы с Ираном и 400 км от главного мирового коридора перевозки нефти – Ормузского пролива, по которому осуществляется до 80% импортных поставок нефти в КНР³¹.

Китай предусматривает строительство автомобильной магистрали и нефтепровода Кашгар–Исламабад–Карачи–Гвадар, проходящих параллельно железной дороге³². Вследствие плохого качества автомобильных дорог из

²⁹Открылся железнодорожный коридор «Север–Юг», связавший Иран, Туркменистан и Казахстан URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1204/c31519-8818170.html>.

³⁰The revival of the Silk Road: perspectives from point of view of Kazakhstan-China cooperation URL: <http://english.people.com.cn/102774/8470618.html>.

³¹Китай проектирует нефтяной «Шелковый путь» с целью решения «Малаккской дилеммы» URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-02/07/content_27911256.htm.

³²Zhao Yinan (*Chinadaily.com.cn*) China and Pakistan to develop plan for economic corridor URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/boao2014/2014-04/10/content_17425489.htm.

Пакистана в КНР сегодня подавляющая часть торговли между двумя странами осуществляется морским путем. Ежегодно сухопутным транспортом перевозится лишь 100 тыс. т грузов³³. Прокладка железной дороги из Кашгара в Гвадар позволит сократить время транспортировки грузов до 10 дней (по сравнению с 30 днями морским путем). В случае реализации транспортных проектов, глубоководный пакистанский порт Гвадар станет важной артерией для транспортировки сырой нефти Ближнего Востока в КНР по суше в обход Малаккского пролива, а у Китая появится возможность экспортировать свои товары в арабские страны³⁴.

«Одна из особенностей южной ветки ЭШП, - справедливо отмечает российский исследователь А.В.Афонасьева, - состоит в том, что эта магистраль берет начало на крупнейшей «малой родине» зарубежных китайцев – в провинции Гуандун, которая в свое время экономически поднялась главным образом благодаря инвестициям и пожертвованиям *хуацяо*. ... *Хуацяо* присутствуют и ведут хозяйственную деятельность и на пакистанском участке южной ветки ЭШП, причем главным двигателем развития Шелкового пути являются крупные китайские госкорпорации и государственный капитал, осуществляющие вывод избыточных производств с территории КНР и обеспечивающие строительство...китайско-пакистанского экономического коридора, призванного закрепить влияние КНР в Азии и обеспечить продвижение интересов китайского бизнеса на Ближнем Востоке и в Африке».³⁵

Резюмируя варианты создания Евразийской Магистрали (ЕТМ), очевидно, что – это стратегия диверсификации транспортного освоения континента. При этом, существует ряд препятствий на пути превращения ЕТМ в полноценный евразийский маршрут. Развитие евразийского транзита

³³Объем 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.

³⁴Pak-China leaders focusing on economic ties (Embassy of Pakistan) URL: http://europe.chinadaily.com.cn/world/2013-03/29/content_16357525.htm.

³⁵ Афонасьева А.В. Роль зарубежных китайцев в развитии южной ветки Экономического пояса Шелкового пути // Проблемы Дальнего Востока, 2016.- №6.- С.113.

сдерживается вследствие слабого технического состояния участков ЕТМ, проходящих по территории стран ЦА. Транзитные тарифы в странах центрально-азиатского региона недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большому затягиванию реальных сроков доставки товаров.

По мнению экспертов Пекинского Университета транспорта, вышеперечисленные причины порождают ситуацию, когда многие китайские экспортные грузы, включая произведенные в западных провинциях КНР, перевозятся по железной дороге на восток к китайским портам для их дальнейшей морской транспортировки в Европу³⁶. По оценкам китайских специалистов, для приведения в надлежащее состояние только железнодорожной инфраструктуры стран ЦА, потребуются инвестиции в объеме более 10 трлн юаней³⁷.

3. Российский интерес. Экономическое, транспортное и гуманитарное измерения

Выдвинутая Си Цзиньпином идея Пояса первоначально воспринималась в России и ряде других стран с некоторой настороженностью. Отдельные российские эксперты даже говорили о том, что китайский проект - это реакция КНР на неповоротливость и медленное развитие ШОС, что «Шелковый путь» - вариант более эффективного развития Центральной Азии и соседних регионов.

В настоящее время выяснилось, что ситуация не столь критична. Действительно, проект Си Цзиньпина чрезвычайно амбициозен, рассчитан на длительную перспективу и отражает темпы и характер геополитического возвышения Китая как новой, растущей сверхдержавы. В условиях

³⁶*Xin Dingding (China Daily)*. Wheels turning to create New Silk Road URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content_12334699.htm.

³⁷*Deng Yaqing*. A Shared Path. While all concerned countries hope to benefit from the Silk Road Economic Belt, China needs to take on the role of coordinator URL: http://www.bjreview.com/business/txt/2014-07/07/content_628061_3.htm.

реализации сухопутного проекта «Великого шелкового пути» четко просматриваются долговременные евразийские задачи Китая.

С другой стороны, очевидно, что он (проект) пока не направлен и не подрывает два других – развитие ШОС, где КНР и РФ остаются ключевыми игроками и созданный (1 января 2015 г.) Евразийский экономический союз (ЕАЭС). При этом, китайские проекты (Пояс и Путь) остаются некоей важной стратегической инициативой руководства, но не институализированы.

Специфика российско-китайского и центрально-азиатского сопряжения содержит ясные экономико-географические контуры и, помимо прочего, достаточно подробные указания на задачи отдельных регионов Китая в реализации проекта. Например, провинциям верхнего и среднего течения Янцзы рекомендуется сотрудничать с их партнерами в Поволжье. В целом же внутренние районы страны ориентируются на сотрудничество с центральной, южной и западной частями Азии, роль «окна и авангарда» на западном сухопутном направлении («поясе») отводится Синьцзян-Уйгурскому автономному району.

Таким образом, Россия здесь совсем не пассивный наблюдатель как в рамках многостороннего, так и двустороннего формата отношений с КНР. В условиях активного продвижения Китаем своего проекта РФ заинтересована в формате ШОС в поиске (на экспертном и политическом уровнях) форм, путей и вариантов взаимодействия / сближения Организации с «шелковым проектом». Российский интерес рельефно просматривается и на треках взаимодействия ШОС с Евразийским Экономическим Союзом (ЕАЭС) и «Шелковым путем». При этом в данном процессе возможны различные варианты / сценарии – а) развитие интеграции / сближения по «северному маршруту»: ШОС – ЕАЭС, включая усиление Евразийского Банка Развития за счет интеграции китайских ресурсов. Б) «Южный сценарий» - ШОС – «Шелковый путь», который, однако, просматривается, как более поздний по

возможным срокам и возможностям реализации. Не исключен и вариант параллельного развития трех проектов.

Использование «мягкой силы» на пространстве ШОС. Поиск нестандартных, но эффективных средств разрядки напряженности на мировой арене, а также путей утверждения своего международного имиджа дружественного геополитического партнера обусловил использование Китаем «мягкой силы» в качестве формы глобального взаимодействия, механизма эффективного и при этом несилового разрешения разногласий и конфликтов.

Учитывая, что концептуальное обеспечение внешних и внутренних инициатив КНР является важным целевым направлением идеологической работы китайского руководства, реализация стратегии ЭПШП представляет собой мощный «мягкосиловой» ресурс страны. Особой чертой экономической дипломатии КНР стало широкое использование потенциала культурной общности Китая с окружающими его странами. Пекин нацелился на формирование нового типа региональной интеграции, подразумевающего создание азиатского сообщества на базе не только торговых, энергетических и инфраструктурных связей, но и сходства исторических и культурных факторов. Ключевой теоретической опорой такой интеграции служит целый ряд новых социо-культурных и имиджевых концепций: «китайская мечта», «азиатско-тихоокеанская мечта», «новый тип отношений между крупными державами», «сообщество общей судьбы», целью которых является укрепление доверия между Китаем и его азиатскими соседями, а также создание обновленного образа Китая.

Для нивелирования обеспокоенности государств-соседей ростом ВПК Китая, Пекин ежегодно тратит от 10 до 12,5 млрд долл. на цели «внешней пропаганды» - распространение знаний о китайской культуре, истории, экономической модели развития - по каналам Институтов Конфуция, СМИ, телевизионного вещания на многих языках мира. Кроме этого китайское руководство осознает, что к региональному и глобальному лидерству

необходимо идти в окружении партнеров, сотрудничество с которыми закрепляется не только экономическими связями, но и временем, обычаями и социо-культурной общностью. Развиваясь сам, Китай одновременно культивирует и внешнюю партнерскую среду, причем делает это целеустремленно и последовательно. Страны, расположенные вдоль ЭПШП призваны стать важной частью такой поддерживающей среды. Если она будет успешно создана, то это станет явным достижением «мягкой силы» Китая.

Хотя Пекин признает традиционные интересы РФ в ЦА, социально-экономическая зависимость наименее успешных центрально-азиатских стран от отношений с Китаем очевидна уже сейчас. Ни культурно, ни даже мировоззренчески КНР пока не составляет России конкуренции в ЦА, но по объемам и темпам прироста экономических связей РФ значительно уступает КНР. Можно предположить, что выдвижение концепции ЭПШП показывает стремление Пекина укрепить свои позиции в ЦА, предлагая альтернативу недостаточно энергично развиваемому экономическому компоненту ШОС.

«Мягкосиловой» смысл стратегии ЭПШП заключается и в том, что в случае ее успеха, Китай убедит соседей в миролюбии и конструктивности его намерений, что позволит снизить их мотивацию искать защиты у США и создавать антикитайскую политико-экономическую коалицию стран, опасющихся бурного роста Китая и его действий в Восточно-китайском и Южно-китайском морях.

Реализация проекта ЭПШП способствует практическому продвижению китайской модели социально-экономического развития. За массивным 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 привлекательной для развивающихся стран модели социально-экономического развития попадет в соседние государства. Более того, ЭПШП может способствовать формированию

прокитайской ориентации внешнеполитического курса стран, вовлеченных в проект. И на настоящий момент Пекин уже достиг успеха в том плане, что центрально-азиатские государства вряд ли будут следовать антикитайской линии Вашингтона в обозримом будущем.

В свете всего вышеизложенного для национальных интересов России видится необходимым нарастить собственные усилия для сбалансирования «мягкосиловых» действий Китая и поддержания гуманитарного присутствия в ЦА. Затраты на культурно-гуманитарное сотрудничество гораздо менее объемны, чем затраты на экономическое взаимодействие, при этом они способны быть вполне эффективными. Поддержание позитивного образа России на центрально-азиатском направлении необходимо, чтобы не потерять то социо-культурное влияние в регионе, которым Москва еще обладает.

В этой связи особо актуальным выглядит тезис российского эксперта Е.И.Сафроновой о возможностях эволюции мягкой силы (МС) в связи с реализацией проекта ЭПШП и возникновением определенных вызовов России и другим участникам проекта. «...Можно предположить,- пишет Е.А.Сафронова,- 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 патронатом, пока привлекают далеко не каждого мирового актора»³⁸.

Другим слабым местом китайского шелкового проекта является его фактическая незащищенность от растущих вызовов терроризма и

³⁸ Е.И.Сафронова. Стратегия «Один пояс, один путь» как носитель «мягкой силы» Китая.- В кн.: Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е.Петровского (отв. Ред.), А.Г.Ларина (сос.), Е.И.Сафроновой.- М.: ДеЛи плюс,2016.- С.108

экстремизма. Китайских ресурсов явно недостаточно, чтобы полностью нейтрализовать потенциальные вызовы и угрозы международного терроризма, особенно с учетом проникновения боевиков ИГИЛ в Афганистан и потенциальные зоны прохождения Пути.

Аспект безопасности в транспортной сфере в Евразии, по словам известного эксперта-синолога И.Е. Денисова, является самым непроработанным, причем именно с этой стороны и возможны наибольшие риски. Они связаны не только с неопределенностью вокруг будущего Афганистана, активностью в регионе экстремистских сил, наркотрафиком и трансграничной преступностью, но и со сложными отношениями между самими государствами, лежащими вдоль ЭШП, а также с политической нестабильностью в ряде этих стран.

Данный набор узких мест, похоже, многими не принимается во внимание, хотя одного взгляда на линии маршрута транспортных коридоров, пересекающих почти весь евразийский материк, включая Центральную Азию и Ближний Восток, достаточно, чтобы стало ясно, что авторы проекта должны были в первую очередь подумать о риск-менеджменте³⁹.

Долгосрочность действующих и осуществление перспективных проектов Пояса и Пути находится в прямой зависимости от обеспечения их безопасности. Каким образом Китай гарантирует безопасность своих проектов? Причем, если сами риски китайская экспертиза оценивает вполне адекватно, то способы управления ими пока видятся в полуфантастическом ключе. Выглядит это примерно так: поскольку концепция Шелкового пути основана на равноправии, уважении интересов и стремлении к всеобщему выигрышу, и отвергает мышление холодной войны, это, мол, неизбежно приведет автоматически к возникновению новых правил и стандартов. А

³⁹ Денисов И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути/ [http:// www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315](http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315)

механизм конфронтации и конкуренции сменится механизмом долгосрочного сотрудничества, считают китайские аналитики⁴⁰.

Конечно, такой упрощенный взгляд очень далек от действительности и может быть условно применен только, как говорится, в «мирное время». Но в сегодняшней сложной обстановке, когда менее чем за два года, экстремистская организация «Исламское государство» (ИГИЛ) стала главной террористической угрозой, организацией, противопоставившей себя традиционному миропорядку последних десятилетий, наблюдается накал общей обстановки и учащение беспорядков на Ближнем Востоке, что стало благодатной почвой, благоприятным пространством для развития терроризма в общем и целом⁴¹.

Китайское руководство вынуждено идти по «российскому пути», то есть издать ряд законов⁴² о борьбе с внешними террористическими угрозами⁴³, по которым китайские специальные вооруженные силы будут иметь право действовать за пределами границ Поднебесной, упреждая возможные террористические акты ИГИЛ и других экстремистов для защиты наиболее уязвимых зон ЭПШП и других важных экономических объектов.

Россию и Китаю так же беспокоят скрытые конфликты в отношении ряда государств ЦА, вопросы территориального размежевания Каспийского моря, распределение воды и гидроэнергетических ресурсов.

В этой связи для Центральной Азии подтверждается гипотеза А.Д.Богатурова о том, что в современных условиях масштабные энергетические (вероятно, и транспортные) проекты будут перманентно провоцировать международные конфликты, чью географическую

⁴⁰ Денисов И.Е. Путешествие на запад. Экономический пояс Шелкового пути – воплощение "китайской мечты" в международном формате / <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1427186400>

⁴¹ Ли Вэй Международная борьба с терроризмом должна стать более действенной и эффективной / «Жэньминь жибао онлайн». 11.01.2016 г.

⁴² Китай впервые принял закон о борьбе с терроризмом / <http://izvestia.ru/news/600625#ixzz3y9yhK581>

⁴³ В конце 2015 года в Китае был принят "Закон о борьбе с терроризмом КНР", в котором закреплено, что в соответствии с принципом верховенства закона и неотвратимости наказания за совершённые преступления, решимость Китая в борьбе с терроризмом была и остаётся непоколебимой. Китай будет не только продолжать придерживаться курса противостояния и искоренения терроризма, представляющего угрозу национальной и региональной безопасности, но и активно участвовать в международной борьбе с терроризмом, исходя из общих интересов всего международного сообщества / <http://russian.cri.cn/841/2016/01/12/1s571475.htm>

конфигурацию будет сложно прогнозировать в отрыве от анализа политических рисков вдоль маршрутов пролегания трубопроводов. Не исключено, что новые газо- и нефтетрубопроводы в нынешнем веке дополнительно обострят и без того нестабильную ситуацию в регионе Центральной Азии и других зонах пролегания трубопроводов и новых транспортных маршрутов⁴⁴.

Резюме

- В условиях экономических трудностей (западных санкций, неустойчивости валют и др.) для России проект ЭПШП в 2017 - 2020 гг. будет сохранять свою актуальность и экономическую целесообразность, развиваясь, скорее всего, в рамках «очаговой стратегии», т.е. реализации выборочных (точечных), наиболее важных на данном этапе (для РФ) проектов.

- Очевидно, что в связи с наличием мощного китайского финансово-политического ресурса (Азиатского Банка Инфраструктурных Инвестиций и др.). проект ЭПШП, так или иначе, будет стимулировать развитие российского транспортного трека. Хотя здесь возможны технологические и маршрутные «нестыковки» - от ширины планируемой китайской колеи, до географических направлений, большинство которых пойдут, либо полностью минуя Россию, либо проходя лишь половину ее территории (модернизация ж/д «Москва – Пекин» через Казахстан).

- Наличие определенных экономических противоречий в рамках реализации сопряжения совершенно не означает возможности возникновения каких – либо транспортных или иных «экономических войн» между Москвой и Пекином. Ресурсы стратегического партнерства и сложившиеся институциональные механизмы двусторонних и многосторонних форматов с

⁴⁴ Богатуров А.Д. Россия в глобальной системе обеспечения энергетической безопасности // Южный фланг СНГ. Центральная Азия – Каспий – Кавказ: энергетика и политика. Вып. 2 / Под ред. А.В. Мальгина и М.М. Наринского. М., 2005. С. 12.

участием РФ и КНР не позволяют говорить об исключительно негативных сценариях.

- С большой вероятностью, Россия, будет использовать возможности китайских предложений с учетом своих национально-экономических интересов. Скорее всего, транспортное измерение может стать центральным на ближайшую и более отдаленную перспективу в плане практической реализации стратегии сопряжения.