

Сергей Геннадьевич ЛУЗЯНИН,
доктор исторических наук, профессор,
директор Института Дальнего Востока
Российской академии наук

Связанные одним поясом

DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-41-59

АННОТАЦИЯ. *Статья посвящена теме сопряжения китайского проекта Экономического пояса Шёлкового пути с Шанхайской организацией сотрудничества и российскими интеграционными проектами на постсоветском пространстве, ключевым из которых выступает Евразийский экономический союз. Китайская инициатива имеет торговое, инвестиционное, транспортно-инфраструктурное, культурное и гуманитарное измерение. Автор рассматривает проблему сопряжения под несколькими углами зрения. В сфере его внимания находятся такие её аспекты, как состояние российской научной экспертизы и анализ возможностей использования проекта ЭПШП с целью социально-экономического оздоровления Центральной Азии, Сибири и дальневосточных регионов России. Особый акцент сделан на проблеме безопасности, которая явно недооценивалась Китаем на раннем этапе реализации программы совместного экономического развития евразийских государств. Под угрозами тако-*

го рода понимаются международный терроризм, внутривнутриполитическая нестабильность стран-участниц проекта ЭПШП, трансграничная преступность и торговля наркотиками. Автор делает вывод, что проект может принести долгосрочные положительные результаты для китайской внешней политики лишь в том случае, если Пекин в области безопасности будет опираться на содействие Москвы и ведомые ею региональные международные организации. В результате становится реальным достижение подлинной кооперации усилий государств с различным экономическим потенциалом. Внутри этой кооперации финансовые и технологические ресурсы Китая могут быть более эффективно использованы для преодоления экономической изоляции центральноазиатских государств и выправления пространственных дисбалансов экономического развития России, а военно-политические гарантии со стороны Москвы обеспечат надёжный и благоприятный фон для освоения китайских инвестиций.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: сотрудничество, политика, Китай, интеграция, Евразия, инфраструктура, Россия, конкуренция, безопасность.

Современные российско-китайские отношения вышли на исторически беспрецедентный уровень доверия и взаимопонимания, с чем соглашаются как российские, так и китайские эксперты. Тем не менее это не означает, что всё сложности в двусторонних отношениях исчезли. Напротив, усложнение и диверсификация контактов между Россией и Китаем порождают всё больше дискуссий как о привычных проблемах в двусторонних отношениях, так и о новых вызовах. Эти процессы происходят на фоне роста интереса к потенциалу Евразии. За последние несколько лет на этой территории было запущено несколько новых интеграционных инициатив. При этом конкретный пакет планов, составляющих суть ЭПШП, сводится к торговым, инвестиционным, транспортным, инфраструктурным и гуманитарным проектам.

С учетом усилий России по развитию взаимодействия на евразийском пространстве, в том числе в рамках ЕАЭС¹, становится ясно, что Экономический пояс Шёлкового пути как флагманский китайский проект в Евразии находится в центре внимания российских экспертов. В последние годы ими озвучивались самые разные мнения по теме участия России в широко разрекламированной китайской инициативе. При этом высказываемые мнения варьировались от сдержанно-положительных до острокритических. Важно подчеркнуть, что риск внутривосточной де-

стабилизации стран-участников ЭПШП и проблема международной безопасности имеют самое прямое отношение к проблеме долгосрочных стратегических последствий проникновения Китая в Центральную Азию.

На страницах данной статьи мы предпримем попытку, во-первых, выделить в первую очередь те китайские проекты, которые в рамках сопряжения ЭПШП и ЕАЭС имели бы для России наибольшее социально-экономическое значение. Во-вторых, постараемся осветить основные тенденции их научно-экспертного сопровождения в российской информационной среде. И, наконец, предложим общий прогноз возможных внешнеполитических последствий проекта ЭПШП с точки зрения государственных интересов России.

Китай и Россия: в поиске точек сопряжения

Для России, у которой остаются системные, стратегические интересы в Центральной Азии, большое значение имеет само наличие концепции ЭПШП. Предлагаемый проект совместного экономического развития на пространстве от Восточной Азии до Европы объединит 21 государство. Китай выступает в роли главного исполнителя и вдохновителя этой инициативы. Речь не идёт о создании некоей евразийской зоны свободной торговли, а скорее о развитии экономик и транспортных проектов при помощи КНР в Евразии.

Проекты инициативы «Один пояс, Один путь» усилят процесс «выхода за рубеж» прямых китайских инвестиций, призванных нарастить объёмы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать

¹ Так, стало известно, что 5 октября будут начаты переговоры о ЗСТ между ЕАЭС и Южной Кореей.

евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Можно предположить, что инфраструктурный аспект будет составлять стержень китайской инициативы. Реализация транспортных проектов в рамках ЭПШП позволит обеспечить усиление экономического и, следовательно, политического влияния Китая в странах Центральной, Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, Закавказья, Восточной Европы [Лузянин С.Г., Сазонов С.Л., 2015: 40-41].

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум – ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7–8%². В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры будут оцениваться в \$5,3 трлн, составив 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства.

Специфика российско-китайского и центральноазиатского «сопряжения» (对接) содержит некоторые экономико-географические контуры и задачи для отдельных регионов Китая и России, которые могут быть взяты для первоначального анализа. Например, провинциям верхнего и среднего течения Янцзы рекомендуется сотрудничать с их партнёрами 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 отводится Синьцзян-Уйгурскому автономному району. Более того, А.Т. Габуев в своих работах подчёркивает, что центральноазиатские и евразийские инициативы КНР

во многом связаны именно с необходимостью использования дополнительных внешних ресурсов для развития западных провинций страны и создания новых рабочих мест. Интенсификация же подобного сотрудничества может не только сократить отток населения из этих регионов, но и способствовать росту их благосостояния³.

Для России в рамках вхождения в ЭПШП важным представляется привлечение мощного банковского сектора КНР. Известно, что помимо Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, в рамках которого действует Фонд Шёлкового пути, к реализации ЭПШП привлечены Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк. Одним из ключевых компонентов китайского проекта является строительство новых и модернизация старых железных дорог в Евразии и других частях света как начальный компонент реализации транспортных проектов.

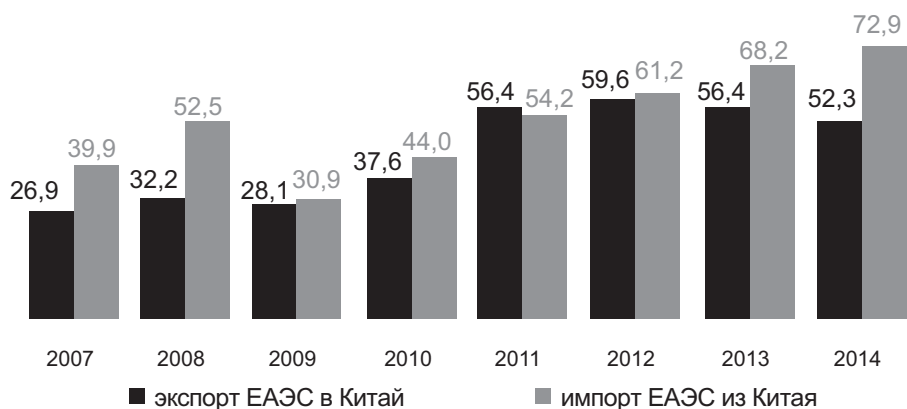
Общие географические контуры ЭПШП, включая железнодорожные, автомобильные и морские пути, а также круг вовлекаемых евразийских и европейских стран, в России хорошо известны [Сазонов, 2016: 58-84]. Основные параметры потенциальных маршрутов отображены на нижеприведённой карте 1.

В перспективе объединённая транспортная сеть, как считают в Пекине, позволит создать транспортный коридор от Азиатско-Тихоокеанского региона до стран Западной Европы. Создаваемая сеть объединит 18 азиатских и европейских стран общей

² Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025 // http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.sh (Дата обращения: 12.10.2016).

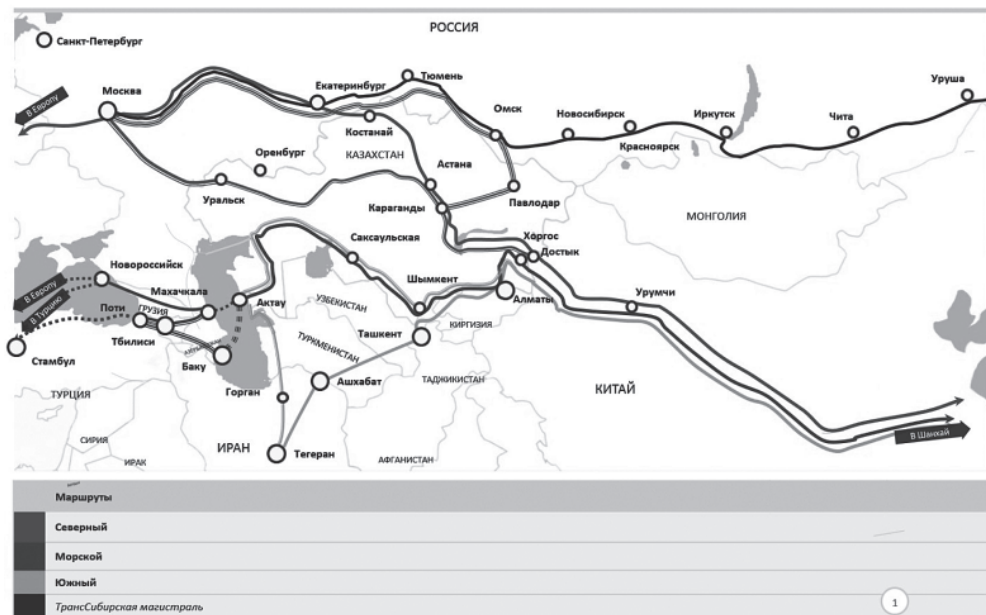
³ К Великому Океану-3. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств // <http://ru.valdaiclub.com/files/11300/> (Дата обращения: 12.10.2016).

График 1. Экспорт ЕАЭС в Китай, импорт ЕАЭС из Китая



Источник: Доклад «Экономический пояс евразийской интеграции» (сформирован фондом «Росконгресс», Всероссийской академией внешней торговли и Исследовательским центром ИТИ – International Trade and Integration) / под редакцией к. э. н. П. Кадочникова (ВABT), д. э. н. В. Саламатова (ИТИ), д. э. н. А.Спартак (ВABT, ВНИКИ). См.: «ЕАЭС и Шёлковый путь: новый мировой порядок». Вести Экономика // <http://www.vestifinance.ru/articles/71847> (Дата обращения: 12.10.2016).

Карта 1. Маршруты ЭПШП



Источник: Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» «К великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств» / под ред. С.А. Караганова. М., 2015.

площадью 50 млн км² с населением 3 млрд человек [Лузянин С.Г., Сазонов С.Л., 2015:39]. За прошедшие десять лет ежегодный рост товарооборота Китая со странами, расположенными вдоль ЭПШП, составлял около 19%, а в 2014 г. объём торговли Китая с этими странами превысил \$600 млрд⁴. В более узком формате, в проекции российских транспортных интересов на регион Центральной Азии и другие сопредельные районы, инфраструктурную часть ЭПШП можно представить следующей картой (карта 2).

Россия особенно нуждается в преодолении пространственных дисбалансов экономического развития. Началом российско-китайского сотрудничества в этой сфере стали совместный проект строительства скоростной железной дороги Москва – Казань и планируемая модернизация Транссибирской магистрали, включая казахстанский и китайский участки. Если объединить все железнодорожные «коридоры» ЭПШП с российскими, можно представить следующую картину «железнодорожной Евразии» (карта 3).

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем и другими странами региона наталкивается на желание стран Центральной Азии использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора, который бы стал источником поступления валюты за счёт перевозки транзитных грузов. Очевидно, что создание новых транзитных коридоров, включая дальнейшую коммуникацию с государствами-членами ШОС, со-

стыковки с железнодорожными магистралями КНР, составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счёт сравнительно низкого тарифа на перевозки [Лузянин С.Г., Семенова Н.К., 2016: 57].

Нельзя не учитывать и более высокую рентабельность работы ж/д транспорта внутри КНР, которая является аргументом в пользу китайских маршрутов и технологий доставки. Как отмечал бывший глава ОАО «РЖД» В.И. Якунин, «на сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч» [Якунин В.И., 2008: 141].

Для российских интересов важен также проект шоссейной дороги «Западная Европа – Западный Китай», часть которой должна пройти через территорию России и выйти в Финляндию; судьба данного проекта до сих пор окончательно не определена. Между тем он мог бы облегчить экспорт китайских товаров в Европу через российскую территорию, в результате Россия могла бы получать дополнительные транзитные доходы. Российскую часть проекта планируется реализовать к 2020 г.⁵ Это весьма чувствительный вопрос и для Казахстана, и для общего характера сотрудничества в рамках ЕАЭС и ЭПШП.

Строительство системы высокоскоростных железных дорог в рамках проекта «Один пояс, Один путь» облегчит доступ к системе международной торговли государствам Центральной Азии и Монголии, не имеющим выхода к морю, а также малонаселённым и сла-

⁴ Li meets APEC Finance Ministers Meeting's delegations heads in Beijing // .com.cn/n/2014/1021/c102839-8797994 (Дата обращения: 12.10.2016).

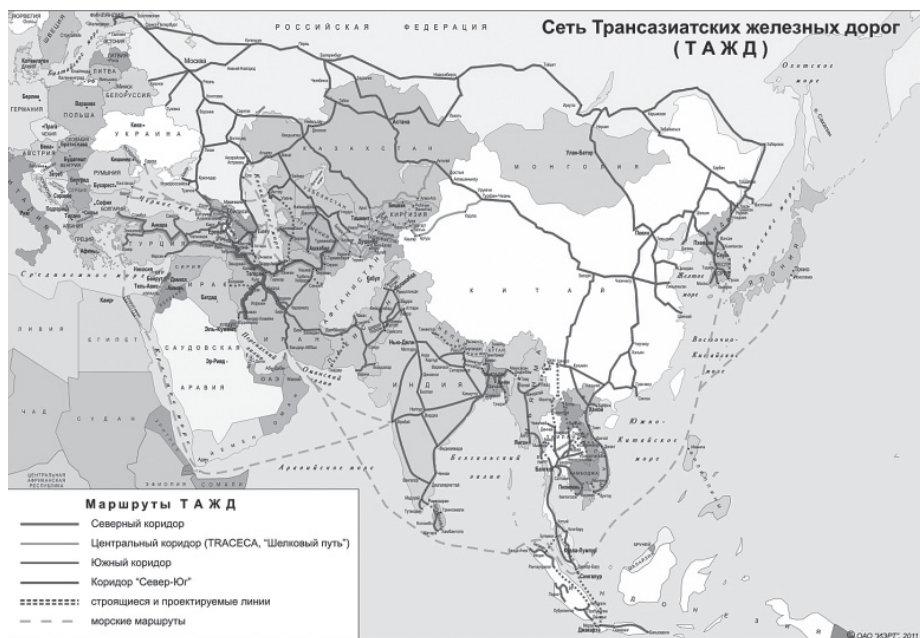
⁵ Шадрин Т. От Европы до Китая проложат дорогу // <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site> (Дата обращения: 12.10.2016).

Карта 2. Основные перспективные направления ЭПШП



Источник: Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» «К великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств» / под ред. С.А. Караганова. М., 2015.

Карта 3. Сеть Трансзиатских железных дорог



Источник: Россия: тенденции и перспективы развития. Выпуск 7. Часть 1. [См.: Шаропов С.Н., 2012].

боразвитым регионам России. Таким образом, будет создан сухопутный коридор экономического развития, соединяющий Европу и Азию. С этой точки зрения проект ЭПШП по определению построен на идее сопряжения существующих на сегодня в Евразии экономических блоков.

В настоящее время просматривается несколько маршрутов Евразийской транспортной магистрали (ЕТМ) ЭПШП. Северный маршрут ЕТМ ведёт из Урумчи в Казахстан через Джунгарские ворота, пересекает Семиречье и через Алматы доходит до Шымкента (ранее Чимкент). После этого он расходится на две ветки. Первая ветка обходит Каспийское море с севера через Актюбинск и Уральск, где соединяется с транспортными коммуникациями России по маршруту Урумчи (КНР) – Алашанькоу – Достык (Казахстан) – Казань – Москва – Брест – страны Европы. Далее через железные дороги России она выходит в Европу (см. карты 1 и 2). В течение долгого времени КПП Алашанькоу – Достык был 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. Вторая ветка северного маршрута ЕТМ Хоргос – Достык – Жезказган – Саксаульская – Бейнеу – Актау идёт по маршруту из Хоргоса, минуя территорию России, через казахстанскую территорию выходит к Каспийскому морю к порту Актау. Здесь берёт начало паромная переправа на Баку, а в Казахстане этот маршрут длиной

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. С вводом в действие в 2015 г. новой железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс [Экономическая полоса..., 2014: 21] значение этого коридора (иначе TRACECA), представляющего собой возможного конкурента Транссибирской магистрали, может возрасти.

На сегодняшний день ведутся работы по расширению морского порта Актау, который является конечным пунктом северного казахстанского маршрута ЕТМ в западном направлении. Кроме того, активно развивается торговый флот Казахстана [Ионова Е., 2014:72]. По опубликованным данным, «общий объем грузов, перевозимый в Каспийском море в водном сообщении, превышает 30 млн т, а доля порта Актау составляет 29% от общего объема грузопотока» [Сазонов, 2016: 61]. Несмотря на это, эксперты считают, что возможность полноценной эксплуатации второй ветки северного маршрута ЕТМ вряд ли реализуема, поскольку это предполагает многочисленные мультимодальные перегрузки транзитных потоков. Это сопряжено с затягиванием сроков доставки и увеличением стоимости транспортировки.

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 протяжённость железной дороги от Казахстана через Туркменистан до провинции Гули-

стан на севере Ирана составляет более 926 км. Грузопоток, перевозимый по центральному маршруту, будет генерироваться преимущественно на территории КНР и Казахстана и направляться в Иран, Турцию и далее в Европу. По предварительным данным, возможные объёмы грузоперевозок по центральному маршруту ЕТМ на пятый год эксплуатации железнодорожной магистрали составят более 10 млн т, а в перспективе могут превысить 20 млн т. [Лузянин С.Г., Сазонов С.Л., 2015: 41-43].

Важная роль отводится и так называемому Южному маршруту ЕТМ, в рамках которого предусматривается строительство автомобильной магистрали и нефтепровода Кашгар – Исламабад – Карачи – Гвадар, проходящих параллельно железной дороге. Вследствие плохого качества автомобильных дорог из Пакистана в КНР сегодня подавляющая часть торговли между двумя странами осуществляется морским путём. Ежегодно сухопутным транспортом перевозится лишь 100 тыс. т грузов⁶. Прокладка железной дороги из Кашгара в Гвадар позволит сократить время транспортировки грузов до 10 дней по сравнению с 30 днями морским путём. 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 страны.

Резюмируя варианты создания Евразийской транспортной магистрали,

очевидно, что это стратегия диверсификации транспортного освоения континента. При этом существует ряд препятствий на пути превращения ЕТМ в полноценный евразийский маршрут. Развитие евразийского транзита сдерживается вследствие слабого технического состояния участков ЕТМ, проходящих по территории стран Центральной Азии. Транзитные тарифы в странах центральноазиатского региона недостаточно гармонизированы, состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные сроки перевозки грузов, а многократное пересечение границ приводит к большему затягиванию реальных сроков доставки товаров. Суммируя вышеизложенное, можно свести основные евразийские транспортные и энергетические «коридоры» в единую карту 4.

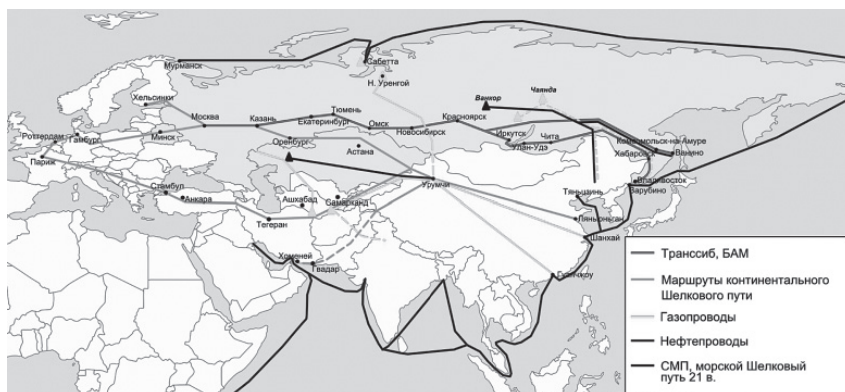
Для более полной картины китайской «шёлковой стратегии» следует учитывать и наличие южных, сухопутных и морских путей и коридоров, которые отображены на карте 5.

Таким образом, Россия в рамках многостороннего и двустороннего форматов отношений с КНР в условиях реализации ЭПШП не окажется в роли пассивного наблюдателя. Она заинтересована в интенсификации процессов сопряжения между ЭПШП, ЕАЭС и ШОС. Российский интерес рельефно просматривается на характере взаимодействия ШОС с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) и «Шёлковым путём».

При этом в данном процессе возможны различные варианты и сценарии. Во-первых, развитие интеграции по «северному маршруту»: ШОС – ЕАЭС, включая усиление Евразийского банка развития за счет интеграции китайских ресурсов. Во-вторых, «Южный

⁶ Объем торговли с пятью странами ЦА составил 70% общего внешнеторгового оборота Синьцзяна // http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-01/25/content_31304664 (Дата обращения: 12.10.2016).

Карта 4. Евразийские транспортные и энергетические «коридоры»



Источник: Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» «К великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств» / под ред. С.А. Караганова. М., 2015.

Карта 5. Сеть железных дорог Юго-Восточной Азии как продолжение Морского Шёлкового пути XXI века



Источник: Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» «К великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств» / под ред. С.А. Караганова. М., 2015.

сценарий» – ШОС – «Шёлковый путь», который, однако, просматривается как более поздний по возможным срокам в связи с трудностями реализации. Не исключён и вариант параллельного развития трёх проектов. В последние годы российские эксперты стали активно разрабатывать проблематику треугольника «Россия – Монголия – Китай» как потенциальной части восточноазиатского «куска» ЭПШП.

Неуклонное расширение и развитие политических, торгово-экономических, культурных и гуманитарных связей базируются на солидной правовой основе, сформированной более чем ста действующими договорами и соглашениями. В результате серии визитов монгольских руководителей в КНР и китайских в Монголию за 20 лет двусторонние отношения были подняты на качественно новый уровень стратегического партнёрства.

В связи с этим для России чрезвычайно важно политически и экономически объединить три двусторонние модели стратегического партнёрства – российско-китайскую, монголо-китайскую и российско-монгольскую – в стратегический треугольник «Россия – Монголия – Китай», который бы создавал совместную трёхстороннюю зону экономической и транспортной кооперации. Китайский проект «Экономического пояса Шёлкового пути» и монгольский «Степной путь» по логистике и евразийской направленности органично дополняют друг друга.

Идея стыковки ЕАЭС и ЭПШП состоит в совместном развитии некоторых зон и проектов с целью роста производства на российской и китайской территориях, а также создания совместных российско-китайских предприятий. Интерес для сторон также представляет так

называемый замороженный ЭПШП – северные маршруты с использованием Северного морского пути⁷.

Транспортное поле России, Китая и Центральной Азии в 2016–2020 гг. будет, скорее всего, развиваться более интенсивно в связи с наличием мощного китайского финансово-политического ресурса. ЭПШП так или иначе будет стимулировать развитие транспортных коридоров по нескольким направлениям, включая прежде всего евразийское. Хотя и 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 её территории. Очевидно, что ЭПШП открывает перед различными странами различный набор возможностей в зависимости от уровня их экономического развития. Россия в этих условиях должна найти свою нишу, возможность адаптации и применения к российским условиям сложного рельефа китайских технологий строительства высокоскоростных железных дорог. В данном случае могут обсуждаться конкретные инфраструктурные проекты, механизмы взаимной защиты инвестиций и сближения нормативной базы в отдельных отраслях, поскольку без детализации по проектам стыковка ЕАЭС и ЭПШП так и останется лозунгом.

Широкая палитра экспертных мнений

Если говорить о восприятии китайской инициативы в российском научном сообществе, нельзя не упомянуть,

⁷ Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад РСМД №25-2015 / С.Г. Лузянин (рук.) и др.: Х. Чжао (рук.) и др. (Гл. ред. И.С. Иванов). М., 2016. С. 43.

что основное внимание в спорах и дискуссиях уделяется именно сопряжению ЕАЭС и ЭПШП. При этом аналитические статьи на данную тему появляются не только в академических журналах, но и на сайтах экспертных площадок: Международного дискуссионного клуба «Валдай», Российского совета по международным делам, Московского центра Карнеги и др. Поскольку публикуемые ими материалы в силу специфики более приближены к актуальным событиям, то на их примере можно отчётливо проследить, как менялась динамика отношения к сопряжению ЕАЭС и ЭПШП со времени заявления о реализации данной инициативы. При этом если ранее в работах наблюдались скорее размытые, а порой и откровенно скептические оценки её будущего, то в последнее время – особенно после того, как во время визита В.В. Путина в КНР в июне 2016 года был заключён ряд прорывных соглашений в области торгово-экономического сотрудничества, даже у тех авторов, которые изначально были настроены критически, стали слышаться более оптимистичные оценки.

К примеру, авторы публикаций дискуссионного клуба «Валдай» последовательно придерживаются точки зрения, что данный проект стратегически важен для обеих сторон. По их мнению, ЕАЭС и ЭПШП дополняют друг друга и не являются конкурентами, так как ориентированы на разные направления. Этот тезис обосновывался как через рассмотрение «идейной» составляющей сотрудничества, так и путём анализа его практических аспектов в политической, торгово-экономической и транспортно-логистической сферах⁸.

⁸ К Великому Океану-3. Экономический пояс Шёлкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств // <http://ru.valdaiclub.com/files/11300/> (Дата обращения: 12.10.2016).

Публикации Московского центра Карнеги по поводу ЭПШП, сотрудничества России и Китая в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП до недавнего времени носили проблемно-критический характер. Однако в последних публикациях его основных авторов, в частности, А.Т. Габуева, можно отметить большую уверенность в жизнеспособности названных инициатив, а также свидетельства того, что оболочка постепенно наполняется содержанием.

Определённую популярность среди российских учёных по-прежнему имеет точка зрения о неизбежности конкуренции России и Китая в Центральной Азии. Отталкиваясь от данного тезиса, некоторые авторы аргументируют мысль о невыгодности сопряжения ЕАЭС и ЭПШП для России. В сложившихся условиях, по их мнению, будет происходить увеличение китайского присутствия в регионе, что в стратегической перспективе может навредить интересам России. Реагируя на подобные интерпретации, необходимо принимать во внимание тот факт, что помешать росту китайского влияния в текущих политических и экономических условиях вряд ли возможно. В то же время отказ от многостороннего диалога, включающего Россию, может привести к тому, что всё взаимодействие сведётся к двусторонним или даже многосторонним формам сотрудничества Китая со странами Центральной Азии, а Россия будет исключена из процесса принятия решений о развитии региона, который напрямую связан с её национальными интересами.

Российский совет по международным делам как крупнейшая аналитическая платформа объединял представителей разных мнений о будущем

проекта, провоцируя не только «заочную» дискуссию в ответ на публикации, но и организуя мероприятия с целью обсуждения наиболее актуальных вопросов российско-китайской повестки. В частности, 30-31 мая 2016 года на площадке РСМД состоялась Вторая международная конференция «Россия и Китай: к новому качеству двусторонних отношений», где обменивались мнениями представители академического сообщества, государственной власти и бизнеса.

Обозначенными примерами тема не исчерпывается. Если посмотреть программы профильных конференций, то можно отметить, что ЭПШП всё чаще становится популярной темой докладов на различных мероприятиях в различных университетах и научных учреждениях, таких как НИУ ВШЭ, МГИМО, ИДВ РАН и ДВФУ.

В российском экспертном сообществе рассматривают несколько составляющих ЭПШП: транспортную, банковскую, инвестиционную, торговую, туристическую и гуманитарную. В то же время процесс сопряжения с позиций социально-экономического взаимодействия (на примерах ЕАЭС, ЭПШП и ШОС и других «стыков») пока представлен в российских работах схематично. Отдельные российские эксперты, такие как А.Г. Ларин и И.Е. Денисов, пытаются осветить проблемные компоненты российско-китайского или китайско-центральноазиатского сопряжения. Однако целостной картины ещё не сложилось. Это проявляется на примере не только оценки успехов и перспектив сопряжения как такового, но и всего «поворота российской внешней политики на Восток» в целом. Достаточно увидеть в СМИ и аналитических центрах

такие заголовки, как «Недоворот на Восток» (2015 г.)⁹, «Поворот в никуда: итоги азиатской политики России в 2015 году» (2015 г.)¹⁰, которые мелькали на фоне сообщений официальных лиц и ряда экспертов о том, что поворот на Восток – это если не свершившийся факт, то явно обозначившаяся тенденция, которая носит не ситуационный, а долговременный характер¹¹. В то же время даже у критически настроенных авторов в 2016 году, помимо очевидных сложностей, отмечаются и явные успехи российской политики, что подкрепляется и реальными практически шагами со стороны министерств и ответственных ведомств России: с каждым днём растёт количество проектов и контактов с азиатскими партнёрами.

Если же говорить о проблематике восприятия сопряжения в российском экспертном сообществе, хотелось бы отметить, что на данном этапе пока также отсутствует полное понимание характера и направленности «внутренних» механизмов такого сопряжения и возможных внешних вызовов и угроз для подобного проекта. Это и вызовы исламского фундаментализма, и гипотетические варианты экономического поглощения Китаем части Евразии, а также возможные конфликты интересов России, Китая, Индии, Пакистана, Афганистана и Казахстана в ходе реализации предполагаемого сопряжения.

⁹ Коростиков М. Недоворот на Восток // Коммерсант, 25.12.2015 // <http://kommersant.ru/doc/2884691> (Дата обращения: 12.10.2016).

¹⁰ Габуев А.Т. Поворот в никуда // Московский Центр Карнеги // <http://carnegie.ru/commentary/2015/12/29/ru-62369/ieo2> (Дата обращения: 12.10.2016).

¹¹ См.: С.А. Караганов. Поворот к Азии: история политической идеи // <http://www.globalaffairs.ru/pubcol/Povorot-k-Azii-istoriya-politicheskoi-idei-17919> (Дата обращения: 12.10.2016).

Стратегические дивиденды и возможные риски

Идея превращения Евразии из «моста» в самостоятельное международно-политическое сообщество представляется весьма перспективной. Она даёт возможность по-новому структурировать и прогнозировать евразийскую систему международно-экономических отношений, выделяя как двусторонние, так и многосторонние форматы. В геополитическом плане уже сегодня рельефно просматривается обновлённое российское позиционирование в Евразии. Многие российские эксперты подчёркивают, что идея ЭПШП в форме сухопутного сочленения Китая и Европы в обход России ущербна географически и стратегически, прежде всего для самого Китая¹².

Процессы сближения китайского проекта ЭПШП и ЕАЭС неизбежно вызовут смену геополитических акцентов в Евразии. Политическая карта евразийского пространства уже сегодня читается иначе, чем 5–10 лет назад. Вес и роль ключевых игроков – России и Китая постепенно усиливается, что особенно актуально для Москвы в условиях сохраняющейся конфронтации с Вашингтоном и Брюсселем.

В евразийском регионе формируются условия для дальнейшей реализации идеи совместного развития Китая, России и центральноазиатских стран. Это важно и для экономики региона, и для его безопасности, обеспечение которой из-за провальной политики США в Афганистане и роста угроз со стороны различных экстремистских группировок

является всё более серьезной проблемой.

Угроза террористических и рост антикитайских настроений в ряде государств Центральной Азии подтверждают необходимость активизации усилий сторон по обеспечению региональной безопасности. Россия имеет большой опыт работы в этой сфере. Она вместе с ОДКБ является единственной силой, способной обеспечить региональную безопасность в критической ситуации.

Следующим шагом по реализации совместного видения будущего евразийского континента могла бы стать российско-китайская концепция комплексного развития Большой Евразии, которая бы включала в себя как экономические вопросы, так и вопросы безопасности. Евразия без разделительных линий и торговых, миграционных, политических, культурных, межконфессиональных барьеров означает новое качество отношений между государствами. В достижении этой цели «континентальное партнёрство» двух членов Совета безопасности ООН с близкими взглядами на проблемы современного мира могло бы сыграть решающую роль. Повышается востребованность и таких механизмов международной безопасности, как ОДКБ и ШОС. О серьёзности намерений сторон свидетельствует, в частности, подписанное в ходе визита В.В. Путина в Китай в июне 2016 года «Совместное заявление Евразийской экономической комиссии и Министерства коммерции Китайской Народной Республики об официальном запуске переговоров по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и Китайской Народной Республикой».

¹² Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шёлковое наступление Китая (11.01.2016) // http://www.perspektivy.info/oikumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (Дата обращения: 12.10.2016).

Российско-китайские политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем тем не менее не гарантируют отсутствия рисков в будущем. Прекрасно это понимая, российская сторона прилагает усилия для подведения под политические отношения прочной экономической основы. Пока это в основном осуществляется путем экстенсивного наращивания вывоза топлива и сырья¹³, хотя со стороны представителей российского руководства всё чаще звучат заявления об «облагораживании структуры российско-китайского товарооборота», что во многом связано с экономической ситуацией в России. Вследствие снижения цен некоторые российские товары в последнее время стали более конкурентоспособными. Кроме того, рабочая сила в России на данный момент дешевле, чем в КНР, хотя ещё несколько лет назад ситуация была принципиально иной.

Возвышение Китая – это объективная реальность, в целом отвечающая интересам России. Именно на глобальном и военно-политическом уровнях, в сфере безопасности, координации позиции в СБ ООН, проведении совместных военных учений у России с КНР образовалось больше точек совпадения и общих интересов, чем на менее развитом двустороннем и многостороннем торгово-экономическом пространстве. На сегодняшний день, чтобы полностью нейтрализовать потенциальные вызовы и угрозы международного терроризма, одних китайских ресурсов явно недостаточно, особенно с учётом проникновения боевиков ИГИЛ в Аф-

ганистан и потенциальные зоны прохождения ЭПШП.

Большинство российских экспертов считает, что в сегодняшней сложной обстановке, когда менее чем за два года экстремистская ИГИЛ стала главной террористической угрозой, организацией, противопоставившей себя традиционному миропорядку последних десятилетий, происходит своеобразное «окружение» ЭПШП террористическими силами, особенно в регионах Центральной Азии и Афганистана, Пакистана, районах Ближнего и Среднего Востока [Лузянин С.Г., Семенова Н.К., 2016: 61].

Успешная операция российских Воздушно-космических сил (ВКС) в Сирии против ИГИЛ и его союзников стала показательной в плане упреждения ударов боевиков по регионам Центральной Азии. Возможно, что именно это косвенно повлияло и на эволюцию китайской позиции относительно перехода к более активным мерам против боевиков, причём не только в КНР, но и за её пределами. Кроме того, с учётом сирийских событий и недавних терактов в Казахстане и Киргизии Китай заметно больше внимания стал уделять вопросам безопасности в регионе, особенно учитывая тот факт, что нападение в Бишкеке произошло недалеко от китайского посольства. В этом смысле повышается роль российско-китайского взаимодействия в рамках данного вопроса. Во-первых, у России заметно больше опыта в вопросах борьбы с терроризмом, к тому же у сторон уже есть успешный опыт взаимодействия в рамках ШОС; во-вторых – Китай явно не хотел бы столкнуться с этими проблемами без поддержки других региональных держав; в-третьих, Китай настроен максимально нивелировать риски фи-

¹³ Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шёлковое наступление Китая (11.01.2016) // http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (Дата обращения: 12.10.2016).

нансовых потерь из-за потенциальной угрозы террористических атак на территориях, где он реализует проекты ЭПШП; в-четвёртых, стабильная ситуация в Центральной Азии определенно положительно повлияет на террористическую обстановку внутри Синьцзян-Уйгурского автономного района. Россию и Китай также беспокоят скрытые конфликты в отношениях ряда государств Средней Азии, вопросы разграничения акватории Каспийского моря, распределение воды и гидроэнергетических ресурсов [см.: Аристова Л.Б., Семенова Н.К., 2014:41-71].

В связи с этим для Центральной Азии и других беспокойных регионов подтверждается гипотеза проф. А.Д. Богатурова о том, что в современных условиях масштабные энергетические и транспортные проекты будут перманентно провоцировать международные конфликты, чью географическую конфигурацию будет сложно прогнозировать в отрыве от анализа политических рисков вдоль маршрутов пролегания трубопроводов [Богатуров А.Д., 2005: 12].

По-прежнему высоко оценивается вероятность дестабилизации обстановки в Афганистане. Талибский фактор в условиях вывода американских войск из страны только усиливается, угрожая слиться с ИГИЛ. Сохраняется взрывоопасная и не контролируемая официальным Исламабадом обстановка в зоне афгано-пакистанской границы. При этом включение Индии и Пакистана в ШОС теоретически может работать как на укрепление региональной безопасности, так и на её расшатывание, учитывая незавершённый характер территориальных споров Дели и Исламабада. Многое будет зависеть от согласованной линии Москвы и Пекина

в отношении новых членов Организации.

В связи с этим более подробного рассмотрения заслуживает ранее отмечавшаяся необходимость пересмотра роли ШОС в региональных делах, возникающая в связи с осуществлением проекта ЭПШП и его сопряжением с ЕАЭС. С одной стороны, с учётом количества вызовов безопасности в регионе существуют явные предпосылки для увеличения роли ШОС в региональных делах. С другой стороны, появление новых инициатив и институтов требует более чёткого разделения обязанностей между странами региона. С учётом большого экономического веса того же ЭПШП роль ШОС, которая тоже частично обладает подобными функциями, явно нуждается в пояснении. Более того, среди некоторых исследователей даже есть точка зрения, что Китай создал ЭПШП из-за неудачных попыток реализации «экономического измерения» ШОС.

Среди отдельных российских военных экспертов – специалистов по ШОС и ОДКБ – давно сложилась точка зрения, связанная с качественным усилением военно-политической составляющей без изменения статуса организации. Одним из первых её подробно обосновал ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН, генерал-лейтенант А.Ф. Клименко [Лузянин С.Г., 2015:10-12]. Доводы А.Ф. Клименко, с одной стороны, чрезвычайно актуальны и необходимы с учётом текущего момента. С другой стороны, основным препятствием их полной реализации является даже не внешняя критика западных оппонентов, а то, что, следуя этим путём, ШОС неформально может превратиться в блоковую военную структуру.

Серьёзным политическим и военным усилением ШОС в условиях потенциальных конфликтов с отрядами ИГИЛ могла бы стать интеграция в неё Ирана¹⁴. Заметим, что аргумент А.В. Лукина относительно антитеррористического потенциала шиитского Ирана в борьбе с ИГИЛ в контексте проблем безопасности ЭПШП на пространствах Ближнего и Среднего Востока в настоящее время и, видимо, в ближайшем будущем представляется чрезвычайно актуальным как для России, так и для Китая.

Аспект безопасности остаётся наименее проработанным элементом стратегии ЭПШП. Причём именно с этой стороны и возможны наибольшие риски. Они связаны не только с неопределённостью ситуации вокруг Афганистана, активностью в регионе экстремистских сил, наркотрафиком и трансграничной преступностью, но и со сложными отношениями между самими государствами, лежащими вдоль ЭПШП, 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 именно об этом¹⁵.

¹⁴ Лукин А.В. Шанхайская организация сотрудничества: в поисках новой роли // Россия в глобальной политике. 9 июля 2015 // <http://www.globalaffairs.ru/valday/Shankhaiskaya-organizatsiya-sotrudnichestva-v-poiskakh-novoi-rol-17573> (Дата обращения: 12.10.2016).

¹⁵ Денисов И.Е. Пекин выйдет из тени по Шёлковому пути // <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315> (Дата обращения: 12.10.2016).

Итак, в российско-китайских отношениях по-прежнему существует большая доля неопределённости¹⁶, которая во многом обусловлена необходимостью поиска новых подходов в условиях качественно нового уровня сотрудничества. Присоединение к ЭПШП открывает для России новые возможности. Главной из них может стать превращение России из «моста» между Западом и Востоком в «евразийское ядро», формирующее свою международную систему координат, свою глобальную и региональную повестку. Центральным звеном этой системы должна стать обновлённая структура ЕАЭС – ШОС, использующая ресурсы и возможности ЭПШП. Стыковка ЕАЭС и ЭПШП возможна на нескольких платформах. Это ШОС, двусторонние межправительственные комитеты сотрудничества, многочисленные аналитические центры в России и Китае, города-побратимы, приграничные регионы, с успехом работающие в России китайские компании и российские компании в Китае.

Китайский проект чрезвычайно амбициозен, рассчитан на многие годы и во многом отражает характер геополитического возвышения Китая как новой, растущей сверхдержавы. Отнюдь не случайно здесь и то, что в символическом смысле концепция ЭПШП опирается на два событийных ориентира: столетие образования Коммунистической партии Китая в 2021 г. и столетие образования Китайской Народной Республики в 2049 г. При этом китайская инициатива не направлена против двух

¹⁶ Кашин В.Б., Пятачкова А.С. Россия и Китай: отношения стратегической неопределённости // <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-i-kitay-otnosheniya-strategicheskoy-neopre/> (Дата обращения: 12.10.2016).

других важных региональных проектов – ЕАЭС и ШОС. Во втором случае КНР и Россия остаются ключевыми игроками в рамках объединения.

Идея ЭППП первоначально воспринималась в российских экспертных кругах и сопредельных странах с некоторой настороженностью. Отдельные российские специалисты даже говорили о том, что китайский проект – это реакция КНР на неповоротливость и медленное развитие Шанхайской организации сотрудничества, что «Шёлковый путь» – вариант более эффективного развития Центральной Азии и соседних регионов. В настоящее время выяснилось, что эти опасения были излишни. С точки зрения инвестиционных перспектив и развития инфраструктуры китайские инициативы могут принести России существенную пользу.

Однако огромные евразийские пространства – это не только поле сотрудничества, но и поле конфликтов. Недостаточное внимание к актуальным проблемам безопасности, таким как международный терроризм, трансграничная преступность и наркотрафик, может дорого обойтись всем участникам интеграционного проекта. В этой связи особенно повышается роль Москвы как основного гаранта сохранения стабильности в среднеазиатском регионе.

Библиография

1. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая/ Отв. ред. А.И. Салицкий / Институт востоковедения РАН. М., 2014

2. 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.

3. ИONOва Е. Транзитный потенциал Казахстана // Россия и новые государства Евразии. 2014. I (XXII).

4. Лузянин С.Г. Шанхайская организация сотрудничества: модель 2014 – 2015. Рабочая тетрадь РСМД. М., 2015.

5. Лузянин С.Г., Сазонов С.Л. Экономический пояс Шёлкового пути: модель 2015 года // Обозреватель/ Observer. 2015. №5 (304).

6. Лузянин С.Г., Семенова Н.К. Россия – Китай – Центральная Азия: транспортные и энергетические интересы // Обозреватель/Observer. 2016. №2 (313).

7. Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад РСМД №25-2015 / С.Г. Лузянин (рук.) и др.: Х. Чжао (рук.) и др. (Гл. ред. И.С. Иванов). М., 2016.

8. Сазонов С.Л. Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР // Новый Шёлковый путь и его значение для России. М., 2016.

9. Шарапов С.Н. О влиянии транспортных проектов на геополитическое положение страны. М., 2012.

10. Экономическая полоса Шёлкового пути. Мнения послов зарубежных стран // Китай. 2014. №5 (103).

11. Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. М, 2008.

References

1. Aristova L.B., Semenova N.K. Energeticheskie (uglevodorodnye) proekty v Tsentral'noi Azii: potentsial'nye riski i vozmozhnosti usileniya konkurentsii

Rossii i Kitaya/ Otv. red. A.I. Salitskii / Institut vostokovedeniya RAN. M., 2014

2. Bogaturov A.D. Rossiya v global'noi sisteme obespecheniya energeticheskoi bezopasnosti // Yuzhnyi flang SNG. Tsentral'naya Aziya – Kasp'ii – Kavkaz: energetika i politika. Vyp. 2 / Pod red. A.V.Mal'gina i M.M. Narinskogo. M., 2005.

3. Ionova E. Tranzitnyi potentsial Kazakhstana // Rossiya i novye gosudarstva Evrazii. 2014. I (XXII).

4. Luzyanin S.G. Shankhaiskaya organizatsiya sotrudnichestva: model' 2014 – 2015. Rabochaya tetrad' RSMD. M., 2015.

5. Luzyanin S.G., Sazonov S.L. Ekonomicheskii poyas shelkovogo puti: model' 2015 goda // Obozrevatel'/Observer. 2015. №5 (304).

6. Luzyanin S.G., Semenova N.K. Rossiya – Kitai – Tsentral'naya Aziya:

transportnye i energeticheskie interesy // Obozrevatel'/Observer. 2016. №2 (313).

7. Rossiisko-kitaiskii dialog: model' 2016: doklad RSMD №25-2015 / S.G. Luzyanin (ruk.) i dr.: Kh. Chzhao (ruk.) i dr. (Gl. red. I.S. Ivanov). M., 2016.

8. Sazonov S.L. Evraziiskie tranzitnye transportnye marshruty KNR // Novyi Shelkovyi put' i ego znachenie dlya Rossii. M., 2016.

9. Sharapov S.N. O vliyani transportnykh proektov na geopoliticheskoe polozhenie strany. M., 2012.

10. Ekonomicheskaya polosa Shelkovogo puti. Mneniya poslov zarubezhnykh stran // Kitai. 2014. № 5 (103).

11. Yakunin V.I. Problemy mezhdunarodnoi garmonizatsii zheleznodorozhnogo prava Rossii. M, 2008.

Sergey G. LUZYANIN,

Doctor of Historical Sciences, Professor,
Director of the Institute of the Far East
of the Russian Academy of Sciences

Bound by One Belt

DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-41-59

ABSTRACT. *The article contains an information about the alignment of the Silk Road Economic Belt with the Shanghai Cooperation Organization and Russian integration projects the main of which is the Eurasian Economic Union. Complex Chinese initiative has many different aspects and dimensions relating to trade, investment, transport infrastructural, cultural and humanitarian issues. The author considers the problem of alignment in many aspects including the current state of Russian academic expertise and the possible ways of using the project in order to improve socioeconomic situation in the Russian territories in the Central Asia, Siberia and the Far East. The author stresses the security concerns, which seemed to be underestimated by China on the early stages of the program implementation. In this context, the author pays special attention to the threats of international terrorism, the rais-*

ing instability in the states-participants, transnational crime and drug market. The author concludes that the project will not bring positive consequences unless Chinese authorities will closely cooperate with Russia and the regional organizations it associated with. As a result, it is possible to reach a partner cooperation between the states (although different in their economic potential), under which China will benefit effective using of its resources and overcome the current economic isolation of the Central Asian states. From the other hand, Russia will get a chance to improve the situation of economic inequality between its internal regions. Russian military and political power may guarantee successful assimilation of Chinese financial investments.

KEYWORDS: cooperation, politics, China, integration, Eurasia, infrastructure, Russia, competition, security.