*А.Г. Ларин**

Новый Шёлковый путь и его сопряжение с ЕврАзЭС: некоторые замечания

АННОТАЦИЯ: Главным направлением усилий Китая на строительстве Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) является инвестиционная деятельность в различных сферах экономики, включая инфраструктуру. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП реализуется в форме двусторонних инвестиционных сделок. Создание ЭПШП соответствует принципу общего выигрыша. В идеологическом плане концепция ЭПШП призвана облагородить образ Китая. Для России китайский проект имеет и плюсы, и минусы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Шёлковый путь, сопряжение Экономического пояса и ЕАЭС, Шёлковый путь и интересы России.

Шёлковый путь: общие замечания

За два с лишним года, прошедших с момента выдвижения Председателем КНР Си Цзиньпином концепции Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП), на Шёлковом пути и вокруг него произошло немало событий.

Китай создал Фонд Шёлкового пути (40 млрд долл.), уже начавший выделять инвестиции, и стал инициатором создания Азиатского банка инфраструктурного развития (100 млрд долл.), внеся в его капитал наибольшую долю (26,06%). Руководители КНР подписали с лидерами ряда азиатских и европейских государств пакеты инвестиционных сделок на десятки миллиардов долларов каждый. Объединённая концепция «Пояс и Путь» (*И дай и лу*, т.е. ЭПШП плюс Морской Шёлковый путь XXI века Китай–АСЕАН) была объявлена «главной программой политики открытости внешнему миру и экономического

* Ларин Александр Георгиевич, к.ф.н., в.н.с. ИДВ РАН, Москва, Россия; E-mail: aleklarin@mail.ru

© Ларин А.Г., 2016

сотрудничества Китая с зарубежными странами», а в 2015 г. в Пекине увидел свет обширный правительственный документ, известный как «дорожная карта» Шёлкового пути, содержавший изложение принципов и развёрнутой программы его построения[1]. В мае 2015 г. лидеры России и Китая опубликовали Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП[2]. Наконец, в Китае, России и странах Центральной Азии прошло множество международных и внутренних форумов, посвящённых китайскому мегапроекту. Термин «Шёлковый путь» получил всеобщее признание и прочно вошёл в обиход экспертных сообществ и СМИ.

Всё это вместе взятое позволяет сказать, что процесс формирования ЭПШП если не начался, то, по крайней мере, находится в стадии интенсивной подготовки. Подводить какие-то основательные итоги, наверное, ещё рано, но анализировать течение событий необходимо. Одним из многих откликов на эту потребность и служит предлагаемая статья.

В своей знаменитой речи 13 сентября 2013 г. в Астане Си Цзиньпин, призвав страны Евразии запустить процесс интеграции национальных экономик, перечислил и основные направления предстоящего сотрудничества. В сумме они охватили едва ли не все мыслимые сферы и формы хозяйственного взаимодействия, а затем китайские эксперты, уточняя установки вождя, ещё более расширили исходный список. Можно ли выделить какое-либо направление грядущего экономического штурма как главное?

Си Цзиньпин отмечал, что «в основе инициатив КНР по созданию ЭПШП и Морского Шёлкового пути лежит развитие транспортной

---

[1] Китайский текст см. в: *Цзин Го'уюань шоу цюань сань бу вэй ляньхэ фабу туйдун гун цзянь «и дай и лу» ды 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 (дата обращения: 29.03.2015).

См. в русском переводе: Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового 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.

[2] Президент России. 08.05.2015. Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП // URL: http://special.kremlin.ru/supplement/4971

взаимосвязанности»[3], включающей в себя строительство магистрали от Тихого океана до Балтийского моря. Транспортная — и шире — инфраструктурная сеть обычно рассматривается как стержень будущей Экономической полосы. Однако анализ заключённых Пекином за два с лишним года соглашений показывает, что на самом деле Китай охотно вкладывает капитал в самые различные отрасли экономики азиатских и европейских стран, отнюдь не ограничиваясь транспортным строительством. Например, среди сделок, подписанных руководителями РФ и КНР в мае 2015 г., к транспортному строительству относится только одна — о сотрудничестве в прокладке высокоскоростной магистрали Москва–Казань, хотя она — на самую большую сумму.

При этом новые транспортные линии Пекин, по-видимому, предполагает использовать не только для перемещения товарных масс — в конце концов, сегодня мировой рынок уже насыщен китайскими товарами, а рост его ёмкости не безграничен, и вряд ли для подвозки даже увеличившейся массы товаров требуется радикальное наращивание транспортной сети в масштабах всего континента. То же, хотя и в меньшей степени, касается и китайского импорта, даже с учётом планов роста экономики КНР и расширения внутреннего потребления. Едва ли не более важное значение Пекин придаёт инфраструктурному строительству за рубежом как сфере прибыльного приложения накопленных им капиталов, особенно в развивающихся странах, страдающих от неразвитости путей сообщения.

Здесь следует иметь в виду общий принцип соучастия Китая в инфраструктурном строительстве: китайская сторона предоставляет капитал, технологии и оборудование, но потом на долгосрочной основе участвует в эксплуатации построенного объекта[4]. Для строительства ВСМ Москва–Казань Пекин предложил создать совместное предприятие с равными долями, вложить 50 млрд рублей в уставной капитал и предоставить России кредит на 20 лет в размере 250 млрд, при том что роль этой магистрали как отрезка будущей трассы Китай–Европа вызывает большие сомнения (о чём речь пойдёт ниже).

Таким образом, можно сделать вывод, что в новой внешнеэкономической стратегии КНР главная роль отводится инвестиционной

---

[3] *Жэньминь ван*. В Пекине завершилась 22-я неофициальная встреча лидеров АТЭС. 12.11.2014 // URL: http://russian.people.com.cn/n/2014/1112/c31521-8807796.html (дата обращения: 15.11.2014).

[4] *Жэньминь ван*. Из Пекина в Москву будет построена транснациональная железная дорога. 17.10.2014 // URL: http://russian.people.com.cn/n/2014/1017/c31518-8796479.html (дата обращения: 17.10.2014).

деятельности во всех видах и формах, включая экспорт технологий, промышленное, инфраструктурное, культурное строительство, интеллектуальные инвестиции и т.д. Выступая на Боаоском азиатском форуме 2013 г., Си Цзиньпин привёл такие цифры: «По прогнозам, за предстоящие пять лет Китай импортирует товаров приблизительно на 10 трлн. долл., а его инвестиции за рубеж достигнут 500 млрд долл.»[5]. Собственно говоря, именно инвестиционный потенциал КНР и является исходным ресурсным источником строительства ЭПШП. Едва ли нужно напоминать, что вхождение зарубежного капитала в национальную экономику при определённых условиях становится фактором геополитики.

Безусловно, при этом прокладка транссибирской магистрали и других транспортных коридоров остаётся важнейшим компонентом концепции ЭПШП — недаром в вышеназванной «дорожной карте» транспортная инфраструктура наряду с другими элементами «инфраструктурной взаимосвязанности» названа в числе «приоритетов сотрудничества». Кроме того, она является брендом, понятийным ключом, через который концепция «Пояс и Путь» воспринимается и к которому она нередко сводится в массовом сознании.

В «дорожной карте» 2015 г., представляющей собой тщательно прописанную стратегию создания Пояса и Пути, их строительство оценивается как предприятие, которое «отвечает коренным интересам мирового сообщества», как «великое дело на благо народов всех стран мира»[6]. 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»[7]. «Дорожная карта» выдержана в идеализированных тонах, в отвлечении от противоречий и конфликтов реального мира, однако чётко ощущается, что за ней стоят самые серьёзные намерения могучего государства, способного вершить дела мирового масштаба. Причём

---

[5] *Синьхуа ван. Си Цзиньпин чжуси цзай Боао Ячжоу луньтань 2013 нянь нянь хуэй шан ды чжучжи яньцзян. Цюань вэнь. Гунтун чуанцзао Ячжоу хэ цюань шицзе ды 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 (дата обращения: 26.04.2014).

[6] Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. С. 3, 5.

[7] Там же. С. 7.

государства, исторически не пребывавшего «на отшибе», как то привыкли считать в Европе, а, напротив, издавна вписанного через Шёлковый путь в жизнь всего евразийского континента и ныне закономерно становящегося одной из ведущих фигур его развития.

Подобная идеологическая нагрузка программы «Пояс и Путь» нацелена на решение двуединой задачи: усилить привлекательность как самой программы, так и образа Китая, чьё растущее могущество в сочетании с экономической экспансией служит источником обеспокоенности в окружающих 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 четырёх стран: Китай, Япония, Индия и Южная Корея получил Китай, а по соотношению положительных отзывов к отрицательным он оказался на третьем месте (1,72), после Японии (5,46), давно уже восстановившей свою репутацию после развязанных ею агрессивных войн 1930–40х гг., и Южной Кореи (2,04)[8].

Проблема улучшения образа Китая за рубежом тщательно анализируется китайскими специалистами, отмечающими: «Среди соседних государств немало испытывающих скрытое беспокойство, которое не выносится на публику, но играет свою роль. Его суть: как в будущем поведёт себя Китай? Не принесёт ли он нам неприятные сюрпризы? Из-за существования известных конфликтов в Южно-Китайском море опасения такого рода растут»[9] (слова руководителя 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

---

[8] 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/ (дата обращения: 20.09.2015).

[9] *Жэнь Сяо. Чжуаньцзя: чжунго цянда вэй би нэн цзецзюэ юй чжоубянь гоцзя ще 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 (дата обращения: 18.09.2015).

могут быть совершенно неожиданными: тут, например, и масштабы социальной несправедливости в Китае, лишающие привлекательности китайскую модель[10] общественного устройства; и утрата традиций конфуцианской культуры; и даже нерешительность Китая в вопросах применения силы.

Приведённые оценки относятся к Восточной и Южной Азии, однако, хорошо известно, что недоверчивое отношение к Китаю, правда, не столь ярко выраженное, ощущается и в Центральной Азии, где агентство Pew не проводит систематических опросов.

Известный казахстанский политолог К.Л. Сыроежкин говорит примерно то же, что и специалисты из других регионов Азии: «Китай очень мощно двигается, осваивая пространство. И делает это очень быстро. Сейчас, пока ещё не достиг предела своей силы, он мягко стелет. Когда достигнет — как он себя поведёт?». Есть оно и в России. Наше массовое сознание в настоящее время воспринимает Китай вполне благожелательно: по данным Pew, в 2015 г. в пользу Китая высказалось 79% респондентов, а против — всего 13%[11]. Однако при этом на вопрос «Боитесь ли Вы китайской экспансии?», заданный слушателям радиостанции «Эхо Москвы», положительный ответ дали 85,5%[12].

В свете такого рода фактов настойчивые, а подчас и назойливые усилия китайской дипломатии, экспертов и СМИ продвинуть концепцию «Пояс и Путь» как дорогу к всеобщему благу вполне объяснимы. Однако пропагандистская сторона концепции не должна заслонять нам то фундаментальное обстоятельство, что принцип «общего выигрыша» (*гун ин*) самого Китая и его партнёров, на котором концепция основана, по большому счёту действительно отвечает реальному положению дел, поскольку интересы Китая и многих других стран на современном этапе развития мировой экономики в значительной мере совпадают. Китайские капиталовложения нужны всем, а странам Центральной Азии — особенно: сотрудничество с КНР означает для них не только утоление хронического инвестиционного голода для подъёма тех или иных отраслей экономики, но и расшире-

---

[10] Regnum. 03.02.2015. *Жулдыз Алматбаева*. Сильный Китай — это вызов, а распадающийся — это угроза // URL: http://regnum.ru/news/polit/1891305.html (дата обращения: 05.08.2015).

[11] Pew Research Center. Global Indicators Database. Opinion of China // URL: http://www.pewglobal.org/database/indicator/24/survey/17/response/Unfavorable/ (дата обращения: 28.09.2015).

[12] Эхо Москвы. Разворот. Китайские блогеры призывают «возвращать земли». 06.10.2015 // URL: http://echo.msk.ru/programs/razvorot/1653508-echo/ (дата обращения: 06.10.2015).

ние выхода на международные рынки. В странах ЦА, разумеется, чётко понимают, что сближение с Китаем имеет и оборотную сторону: преимущественное развитие сырьевых отраслей, чреватое возникновением экономической зависимости от могущественного партнёра. Однако альтернативных вариантов развития у них нет или, можно сказать, для альтернативных вариантов у них ещё не созрели условия.

Степень совпадения интересов легко проследить по той реакции, с какой была встречена в той или иной стране концепция ЭПШП. Если в государствах Центральной Азии её встретили с энтузиазмом, то в Европе реакция была вежливо-выжидательной, правда, после каждого зарубежного визита Си Цзиньпина или Ли Кэцяна, сопровождавшихся подписанием крупных экономических соглашений, градус одобрения заметно повышался. Рассмотрим теперь, как была воспринята китайская концепция в России и какие шансы и проблемы она России принесла.

Сопряжение — российский ответ

Президент РФ В.В. Путин во время встречи с Си Цзиньпином на зимней олимпиаде в Сочи в феврале 2014 г. выразил согласие «соединить российские трансъевразийские железные дороги с Экономической полосой»[13]; тем не менее, в целом позиция России была сдержанной, хотя в ШОС она вместе со всеми участниками подавала свой голос в пользу тогда ещё во многом неясного замысла.

Российские специалисты, отталкиваясь от общепризнанного факта наличия соперничества между Москвой и Пекином в ЦА, с некоторой озабоченностью оценивали будущие взаимоотношения ЕАЭС с Экономическим поясом Шёлкового пути как конкуренцию или, если цитировать генерального секретаря ШОС Д. Мезенцева, как «здоровое соревнование»[14], что — то же самое. Китайские эксперты также предвидели в отношениях между Китаем и ЕАЭС сочетание «конкуренции и сотрудничества»[15]. Те или иные российские учёные выражали сомнения в осуществимости проекта Шёлкового пути; в возможности совмещения «Экономического пояса Шёлкового пути» с Евразийским

---

[13] Единство мнений Китая и России через призму олимпиады в Сочи // Китай. 2014, № 3. С. 17.

[14] 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 (дата обращения: 30.06.2014).

[15] *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 (дата обращения: 30.09.2014).

экономическим союзом; в том, что концепция Шёлкового пути действительно соответствует интересам входящих в Экономическую полосу государств, как то утверждалось китайской стороной.

Тем временем в Москве шла выработка адекватных подходов к новой инициативе Пекина — таких, которые учитывали бы её неоднозначное соотношение с интересами России. Уже в Совместном заявлении РФ и КНР от 20 мая 2014 г. о новом этапе партнёрства стороны обязались «продолжить поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шёлкового пути и создаваемого Евразийского союза». Год спустя, во время визита Си Цзиньпина в Москву на празднование Дня Победы, руководители двух стран подписали совместное Заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП[16]. Это означало, что Россия не просто подключается к китайскому интеграционному проекту, а на равных предоставляет свой, с тем чтобы вместе двигаться в сторону интеграции евразийского пространства.

Сомнения учёных понять нетрудно: достаточно вспомнить, что ЕАЭС отделён от Китая таможенным барьером; к тому же первый набросок нового китайского проекта содержал много неясностей. (И иным он просто и не мог быть. Однако он сделал свое дело, позволив Китаю получить реакцию международной общественности и сделать первые шаги в его реализации.) Позже практика строительства нового Шёлкового пути, пояснения китайских политических деятелей дали возможность снять или смягчить возражения против китайского проекта. Во многом они были связаны с двусмысленностью понятия интеграции, стремление к которой пронизывает весь этот проект и вообще является одним из стержневых в современной внешнеэкономической идеологии Пекина.

Между тем, концепция ШП не требует создания некой единой интеграционной структуры, члены которой были бы связаны чёткими общими обязательствами, тем более такими, которые противоречили бы их обязательствам в существующих структурах. Иными словами, «интеграция» понимается здесь просто как процесс всё более тесного экономического сближения. «Если уж проводить аналогии, то я думаю, что это больше похоже на то, что мы раньше часто

---

[16] Президент России. 08.05.2015. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути // URL: http://special.kremlin.ru/supplement/4971 (дата обращения: 10.05.2015).

называли сотрудничеством типа «Юг–Юг», — отметил посол КНР в РФ Ли Хуэй[17].

В такой процесс, как справедливо утверждают китайские специалисты, легко вписываются и ШОС, и ЕАЭС, и ЕС, и даже американский проект «Нового Шёлкового пути», если он будет осуществляться, не говоря уже о членах этих структур по отдельности. «Стратегия Экономического пояса совмещается с процессом Евразийского экономического союза и дополняет его», — подчёркивал посол Ли Хуэй ещё в 2014 г.[18]

Эти моменты очень важны для понимания китайской концепции, так как они снимают вопросы реалистичности китайского проекта и его совместимости с ЕАЭС. Однако сопряжение строительства ЕАЭС и ЭПШП означает нечто существенно большее, чем совместимость этих двух проектов. Из содержания последних двусторонних экономических соглашений, подписанных, так сказать, под аккомпанемент «музыки сопряжения», из высказываний лидеров двух стран становится ясным, что термин «сопряжение» имеет вполне конкретное наполнение: широкую практику совместных проектов с участием китайского капитала, в том числе инфраструктурных — транспортных и трубопроводных. Субъектами же сопряжения выступают: с одной стороны — Китай, с другой — члены ЕАЭС по отдельности.

В случае необходимости ничто не мешает им подключить к сотрудничеству и структуру самого Евразийского союза, однако ЕАЭС не настолько консолидирован, чтобы, через свои структуры полноценным образом представлять интересы своих членов в отношениях с КНР. Даже Заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП в мае 2015 г. было подписано со стороны ЕАЭС только Россией и только от собственного лица, не получив официального одобрения от остальных членов Союза, хотя и было согласовано с ними по дипломатическим каналам. Казахстан устами Председателя Сената Парламента признал сопряжение российского и китайского проектов «крайне выгодным и стратегически важным»[19], но одновременно

---

[17] Доклад Посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения. Новости Посольства КНР в РФ. 2015.02.14 // URL: http://ru.china-embassy.org/rus/sghd/t1237889.htm (дата обращения: 31.04.2015).

[18] *Ли Хуэй*. Китайско-российское сотрудничество обладает большим потенциалом // *Жэньминь ван*. 01.09.2014. URL: http://russian.people.com.cn/n/2014/0901/c95181-8777066.html (дата обращения: 03.09. 2014).

[19] KSET. *К. Токаев*. Крайне выгодным и стратегически важным является сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути. 16.08.2015 // URL: http://kset.kz›news/view/498270 (дата обращения: 20.08.2015).

сам договорился с Китаем о сопряжении своей программы развития «Нурлы жол» (Светлый путь) с «Шёлковым путем».

В целом идеология сопряжения ЕАЭС и ШП носит долгосрочный, стратегический характер: нынешние совместные двусторонние проекты рассматриваются как отправная точка в общем стремлении России и Китая к «координации долгосрочных интересов», к строительству «единого экономического пространства», вплоть до создания общей зоны свободной торговли, правда, в неопределённом будущем, в одном ряду с положением Хартии ШОС о «постепенном осуществлении свободного передвижения товаров, капиталов, услуг и технологий» и с такими же, как нам представляется, сомнительными шансами на реализацию. Пока же речь идёт, в числе других «шагов по наращиванию регионального сотрудничества», лишь о «рассмотрении долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем»[20].

После московского Заявления о сопряжении двух интеграционных проектов, КНР и ЕАЭС решили начать рассчитанные на несколько лет переговоры с целью заключения всеобъемлющего соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, которые, однако, не предполагают серьёзных шагов к созданию зоны свободной торговли, таких как крупные сокращения импортных пошлин, а будут сосредоточены на инвестициях Китая в промышленность, инфраструктуру и сферу услуг стран-партнёров. По мнению некоторых экспертов, соглашение будет скорее всего, носить декларативный характер[21].

Тем не менее, перспектива, заданная Заявлением о сопряжении, даёт новое видение двусторонних проектов в их совокупности, создаёт стимул для их согласования.

Однако уже сегодня очевидно: строительство Экономического пояса несёт России не только новые благоприятные шансы, но и новые вызовы.

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,

---

[20] Президент России. 08.05.2015. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути // URL: http://special.kremlin.ru/supplement/4971 (дата обращения: 10.05.2015).

[21] Газета «Коммерсантъ». По дороге в союз свернули на Шёлковый путь. 12.05.2015 // URL: http://www.kommersant.ru/doc/2724437 (дата обращения: 14.10.2015).

а также договорённости о сделках, достигнутые на первом Экономическом форуме во Владивостоке. В числе подписанных документов выделяется договорённость о совместном строительстве высокоскоростной магистрали Москва–Казань, на которое Китай выделит 300 млрд рублей[22].

Согласно неофициальному, но весьма распространённому убеждению, скоростная магистраль Москва–Казань должна послужить первым на российской территории обновлённым звеном будущей сверхдальней трассы Китай–Европа, о прокладке которой сейчас говорят едва ли не как о решённом деле. Напомним контекст: ещё 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 Шёлкового пути[23]. «Дорожная карта» рекомендует «продвигать создание Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва–Пекин».[24] Однако на самом деле и строительство, и эксплуатация ВСМ Китай–Европа требуют огромных затрат, её рентабельность вызывает серьёзные сомнения, и специалисты предполагают, что будущая пассажирская линия из Пекина в Европу обойдётся без высоких скоростей[25].

Тем не менее, Россия уже самым активным образом участвует в качестве транзитёра в функционировании транспортной инфраструктуры Шёлкового пути (что является конкретным шагом в реализации плана сопряжения строительства ЕАЭС и ЭПШП). Показательно, что транзитный грузопоток Китай–Европа через Россию за последнее

---

[22] Российская газета. Путин: Китай профинансирует проект ВСМ Москва–Казань. 08.05.2015 // URL: http://www.rg.ru/2015/05/08/proekt-anons.html (дата обращения: 10.05.2015).

[23] *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 (дата обращения: 16.10.2014).

[24] Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. С. 21.

[25] *Цветков В.А., Зондов К.Х., Медков А.А*. Новая концепция увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Восток–Запад»: геополитические условия и экономические предпосылки // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной экономики / Российский институт стратегических исследований. М.: РИСИ. 2014. С. 132.

время резко возрос. За четыре с половиной года, с момента первого грузового рейса в марте 2011 г. и по август 2015г. по этому маршруту прошло 800 грузовых составов, 600 из них — в рамках новой китайской концепции, а 328 — только за 7 месяцев 2015 г.[26] Таким образом, Россия пропускает транзитом 1–2 поезда ежедневно.

По всей видимости, дальнейшее повышение эффективности китайско-европейского транспортного коридора потребует его модернизации, включая модернизацию его российского участка — и материальной базы, и логистики, а также состыковку национальных логистик, обеспечение эксплуатационной совместимости и т.д. В частности, стоит отметить необходимость устранения малых и больших дефектов системы таможенного контроля, заметно снижающих конкурентоспособность вообще всех российских трансграничных коридоров (напр., досмотр транзитных контейнеров, чего нет больше нигде в мире)[27]. Интенсивное использование модернизированной трассы может дать России, помимо прямых доходов от транзита, ещё и оживление движения по внутренним маршрутам, и толчок к развитию прилегающих территорий.

В дальнейшем при строительстве трансконтинентального коридора через Россию членам ЕАЭС предстоит коллективно решать и сопрягать с позицией Китая вопросы оплаты транзита и прохождения таможни, создавать единую логистику и т.д. Здесь участником сопряжения станет, вероятно, ЕАЭС как единое целое.

Для Китая этот коридор является исключительно важным сухопутным путём в Европу. Альтернативную трассу в Европу через Казахстан, Каспий и Ближний Восток пока ещё нельзя считать вполне готовой, по ней был пущен лишь один пробный грузовой состав. Что же касается альтернативного варианта с обходом Каспия с юга, то, чтобы превратить его из геополитического проекта в полноценный материальный объект, требуются многомиллиардные инвестиции и необходимость решить комплекс непростых инженерных и политических задач. Кроме того, в обоих южных вариантах предстоит урегулировать те же вопросы таможенного контроля и оплаты транзита, помноженные на многочисленность пересекаемых границ.

---

[26] *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 (дата обращения: 23.09.2015)

[27] См. напр.: *Романович А.Л.* О соответствии российского законодательства международным нормам в сфере международной торговли и таможенного дела и правилам // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной экономики. С. 26–27.

Однако для самой России использование её европейской части под новую, модернизированную трассу Китай–Европа наряду с безусловными плюсами имеет и очевидные минусы. А именно: при этом снизится интерес перевозчиков к транссибирскому транзитному каналу, который уже сегодня теряет очки в соревновании с этой трассой[28]. (По данным экспертов ОАО «РЖД», в настоящее время перевозка товаров на расстояние 11 тыс. км. из Чунцина в Дуйсбург через Казахстан занимает 16 дней, на чуть меньшее расстояние 10 796 км. из Шэньяна в Лейпциг по Транссибу — 18 дней[29].) Пороками Транссиба давно уже стали наличие узких мест, малая скорость, завышенные тарифы, громоздкость процедур оформления грузов. А такое развитие событий отрицательно скажется на наших планах возрождения Сибири и Дальнего Востока. Не случайно В.В. Путин настойчиво продвигает идею «создания общей транспортной системы, в рамках которой предлагается использование транзитного потенциала Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали, сопряжённого с планами Шёлкового пути»[30].

При потере транзитной привлекательности функции Транссиба сведутся главным образом к экспорту сибирского сырья и сбору грузов с примыкающих железнодорожных путей Китая. Правда, Китай выражает готовность содействовать загрузке Транссиба. В провинции Хэйлунцзян уже начались модернизация и строительство железнодорожных линий от Харбина к Транссибу и БАМу (к Маньчжурии, Суйфэньхэ, Тунцзяну[31]) с расчётом на товарные потоки не только из провинций Северо-Востока, но и из других провинций страны, в то время как Россия планирует строительство транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» через Суйфэньхэ и Хуньчунь во

---

[28] Подробнее о состоянии Транссиба и зависимости между развитием его и альтернативных евразийских маршрутов см.: *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики / ИДВ РАН. М.: Кругъ, ИДВ, 2012.

[29] *Рышков А.В.* Железнодорожные транспортные коридоры: состояние, проблемы, направления развития // Трансграничные транспортные коридоры «Восток–Запад»: вызовы для национальной экономики. С. 22–23, рис. 3.

[30] Youtube.ru. Путин выступление саммит ШОС 12.09.2014. Душанбе // URL: http://www.youtube.com/watch?v=qd5tJXjBGH4 (дата обращения: 01.21.2014). Об этом говорил он и на саммите ШОС–БРИКС в Уфе в 2015 г. См.: Пресс-конференция Владимира Путина по итогам саммитов БРИКС и ШОС.10.07.2015 // URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/49909 (дата обращения: 05.08.2015).

[31] РБК. Китай выделил $27,7 млрд. на строительство железных дорог к границе с РФ. 27.09.2014 // URL: http://www.rbc.ru/rbcfreenews/54266b97cbb20f9ecc13f084#xtor=AL-[internal_traffic] (дата обращения: 30.09.2014).

Владивосток и Находку. Но принципиально положение дел от этого не меняется.

Будущее покажет, удастся ли России при содействии Китая каким-то образом оживить функционирование Транссибирской магистрали в качестве достойного внимания перевозчиков коридора между Азией и Европой, но в любом случае ей придётся смириться с существованием сильного — и, скорее всего, более сильного — конкурента.

Ещё один минус для России, проистекающий из строительства нового Шёлкового пути, заключается в том, что оно должно существенно увеличить экономическое и геополитическое влияние КНР в регионе, тогда как относительное влияние России при этом неизбежно будет сокращаться. В частности, это, вероятно, будет выражаться в том, что на фоне новых китайских капиталовложений сузится интерес стран ЦА к работе в ШОС, где планы создания Банка 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 не столь актуальными. Для Китая снижение привлекательности ШОС будет компенсироваться ростом его собственного экономического присутствия в ЦА, а для России — не будет.

Новая расстановка сил может оказать определённое влияние и на взаимоотношения в Евразийском союзе. Развитие тесного экономического сотрудничества с Китаем под эгидой Шёлкового пути объективно ставит членов ЕАЭС в ситуацию противоречия интересов. Так, в расчёты Казахстана как члена ЕАЭС входит индустриализация при содействии промышленно более развитой России. Но Россия сама нуждается в широкой модернизации своей индустриальной базы и не спешит на помощь казахстанской промышленности, тогда как Китай охотно идёт навстречу своему соседу. В ходе визита Назарбаева в Пекин на празднование Дня Победы стороны договорились об инвестициях в развитие несырьевого сектора: о строительстве завода по производству труб большого диаметра, содействии в развитии информационных технологий, финансировании ряда других индустриальных проектов на сумму в 2–3 млрд долл. и т.д., всего по 25 индустриальным проектам[32]. Нетрудно понять, как осуществление этих договорённостей скажется на балансе между влиянием

[32] Kazinform. 03.09.2015. Высший уровень приёма 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 (дата обращения: 05.09.2015).

Москвы и влиянием Пекина в Астане, традиционно направляющей свою политику по всем азимутам.

Строительство нового Шёлкового пути, вызванное к жизни подъёмом национальной мощи Китая, превращается в одно из важнейших течений международной жизни. Как реагировать на него России? Отечественные специалисты выдвинули большое количество соображений и предложений, подчас спорных, вплоть до идеи создания, в дополнение к ОДКБ и Антитеррористическим Центрам ШОС и СНГ, «Организации безопасности Шёлкового пути» с участием Китая для защиты настоящих и будущих капиталовложений в Шёлковый путь[33]. Большинство предложений направлено на укрепление взаимодействия России или ЕАЭС с Шёлковым путем, т.е. с Китаем. Некоторые же осторожно заходят в область противоречий между Россией и Китаем и призывают, например, «усилить взаимодействие стран ЕАЭС», чтобы побудить китайскую сторону «избежать соблазна сотрудничать с государствами-членами ЕАЭС на двусторонней основе и осознать целесообразность взаимодействия с интеграционной группировкой в целом»[34]. Но под силу ли нашей стране добиться этого?

С нашей точки зрения, в современной ситуации при сложившемся соотношении сил у России попросту нет никакого пространства для успешного манёвра. Ей ничего не остаётся, кроме как принять существующее положение вещей и модернизировать свой участок коридора Китай–Европа, что, кстати, будет полезно не только для укрепления отношений с хозяевами других отрезков коридора, но и для доставки собственных грузов из Сибири. Если же Россия хочет упрочить свои позиции на Шёлковом пути (как и вообще в мире) и не потерять оставшегося, ей следовало бы начать с модернизации собственной экономики. Что общеизвестно.

A.G. Larin*

Some notes on the New Silk Road and its docking with the EEU

ABSTRACT: The main focus of China's efforts in the construction of the Silk Road Economic Belt (SREB) is the investment activity in various

---

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

[34] К Великому океану-3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шёлкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» / Отв. ред. и науч. руководитель С.А. Караганов. М., 2015. С. 12.

sectors of the economy, including infrastructure. Docking of the the EEU and SREB is put into practice in the form of bilateral investment deals. The creation of the Economic Belt corresponds to the principle of mutual benefit. In ideological terms the concept of SREB aims to improve the image of China. For Russia, the Chinese project has its pros and cons.

KEYWORDS: Silk Road, docking Silk Road and EEU, Silk Road and the interests of Russia, SREB.

* Larin Aleksandr Georgiyevich, PhD, leading researcher of the Institute of Far Eastern Studies of RAS, Moscow, Russia; E-mail: aleklarin@mail.ru