

ПОЛИТИКА СОВРЕМЕННЫХ «ШЁЛКОВЫХ ПУТЕЙ»

А.И. Литвинов

Дипломатическая академия МИД России 119021, г. Москва, Остоженка 53/2, стр. 1

В последнее время в СМИ всё чаще встречается идея о новом Шёлковом пути или – уже можно сказать – концепция «Экономического пояса Шёлкового пути», которая была сформулирована председателем КНР Си Цзиньпином 7 сентября 2013 г., во время его официального визита в Казахстан. Это проект не только по созданию транспортного, энергетического и торгового коридора, а также проект, который будет способствовать развитию туризма в регионе и укреплению культурных обменов Китая со странами Центральной Азии, он также включает в себя строительство сети высокоскоростных волоконно-оптических сетей. Экономическая полоса Шёлкового пути будет начинаться в Китае и проходить по Центральной и Южной Азии, часть ответвлений будет проходить по территории Российской Федерации и выходить в Европу.

Этот международный инвестиционный проект предполагает создание континентального транспортного пути. Для осуществления сухопутной части «Великого Шёлкового пути» должно быть построено три железнодорожных коридора (северный, центральный и южный) Они впоследствии должны послужить основой для развития других видов транспорта, включая автомобильный. Строительство этих трёх железнодорожных коридоров выступает в качестве важнейшего и необходимого этапа реализации проекта.

Правительство Китая заявляет, что создание экономического пояса Шёлкового пути – это возрождение некогда процветающего торгово-транспортного и культурного коридора из Азии в Европу, который вновь будет содействовать активизации дружественного обмена между народами разных стран. В дальнейшем всё это должно соединиться в единое торгово-экономическое пространство Европы и Азии, а также должно послужить осуществлению более глубокого экономического сотрудничества между участвующими в нём странами, увеличению торгового оборота и расширению научно-технических обменов между ними.

Ключевые слова: Россия, Китай, экономическая интеграция, Центральная Азии, безопасность, транспорт, логистика, дорога, Великий Шёлковый путь, энергетика.

Разговоры о возрождении самого знаменитого из древних торговых путей на Земле ведутся уже давно. Впервые официально о данном проекте заявил председатель КНР Си Цзиньпин 7 сентября 2013 г. во время своего выступления в казахстанском вузе Назарбаев университет¹. Си Цзиньпин в своей речи, озаглавленной «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего»², предложил создать «экономический коридор Шёлкового пути», для чего призвал все стороны объединить усилия ради повышения благосостояния народов региона, осуществить данный проект, опираясь на инновационную модель взаимодействия между его участниками.

22 июня в катарской столице Дохе прошло заседание 38-й сессии комитета Всемирного наследия при ЮНЕСКО, на котором проект Великого канала Китая и Великий Шёлковый путь, были официально внесены в список объектов всемирного культурного наследия. В дальнейшем был создан специальный интернет-портал³, где любой желающий мог ознакомиться с необходимой информацией. На карте мира снова появился подробный маршрут, соединяющий три континента.

Проект «Шёлковый путь: сеть дорог коридора Чанъань-Тяншань» был представлен совместно Китаем, Казахстаном и Киргизией. В заявку вошли всего 33 исторических достопримечательности, находящиеся вдоль этого тысячелетнего торгового коридора, 22 из них находятся в Китае, 8 расположены в Казахстане, ещё три в Киргизии.

План по воссозданию ВШП отвечает экономическим и политическим интересам Китая, которые преследуют три основные цели:

- 1) ускорить товарооборот грузов между Китаем и еврозоной;
- 2) усилить влияние Пекина на бывшие советские республики, которые в своей политике в основном опираются на Москву;
- 3) создать альтернативу тихоокеанскому транспортному направлению, которая поможет снизить доминирующую позицию США и их союзников в регионе.

Кроме внешних причин развития Экономического пояса ВШП есть и внутренние мотивы. Начиная с 2009 г. китайская экономика уже вступила в этап «структурного замедления» роста. Анализ изменений экономической структуры показывает, что в Китае производительность труда в сфере обслуживания значительно ниже, чем в промышленности. Поэтому при переходе от производственно- к сервис-ориентированной экономике, который сегодня наблюдается в Китае, общая производительность труда в стране неизбежно будет снижаться, приводя к сокра-

щению темпов экономического роста. В то же время, наряду с ростом количества пожилого населения в стране стоимость рабочей силы будет твердо расти.

Кроме того, в Китае экономическое развитие страны очень неравномерно распределено по территории. В связи с этим остро стоит проблема неразвитости западных регионов, большую часть которых занимает пустыня. Многолетние попытки освоения западных территорий, и подтягивания их уровня до существенно более развитых восточных приморских провинций КНР успеха практически не имели. Такая программа оказалась излишне затратной, малоэффективной и во многом искусственной. Тем не менее, в рамках стратегии Экономического пояса, которая предполагает крупномасштабное железнодорожное строительство, слабо освоенный Запад Китая, обладающий существенными запасами полезных ископаемых, мог бы стать более доступным и привлекательным в экономическом плане.

Китайское руководство относится к данному проекту очень серьёзно. Всекитайским собранием народных представителей (ВСНП), высшим законодательным органом страны, 17 марта 2016 г. был принят план развития страны на 13-ю пятилетку. В нём определяются основные цели, направления и показатели социально-экономического развития КНР на 2016 - 2020 г. В этом документе проект Экономического пояса Шёлкового пути упоминается семь раз⁴.

Проект рассчитан на долгосрочную перспективу. Существуют оценки, по которым для его реализации необходимо около 30 лет, [4. с. 2] в перспективе предполагается организация семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического.

В результате возможно создание крупномасштабной зоны свободной торговли от северо-западных провинций Китая и Центральной Азии, до Центральной и Восточной Европы. В странах, расположенных на пути этого проекта проживает около трёх миллиардов человек. Создающийся в ходе его реализации рынок можно считать мегарынком, а сам проект, безусловно, обладает мегапотенциалом развития.

На данный момент основная площадка сотрудничества Китая со странами Центральной Азии – это Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). Но многостороннее и трансрегиональное экономическое сотрудничество пока слабо продвигается в рамках ШОС. Поэтому Китай планирует решать для себя следующие три ключевые задачи с помощью проекта Экономического пояса Шёлкового пути.

Во-первых, выявление возможных проблемных и конфликтных вопросов, которые должны

¹ <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1075402.htm> (проверено: 18.08.2016 г.).

² <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (проверено: 18.08.2016 г.).

³ <http://ru.unesco.org/silkroad> (проверено: 18.08.2016 г.).

⁴ http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm (проверено: 18.08.2016 г.).

■ Мировая политика

быть обозначены участниками проекта относительно дальнейших путей экономического развития, с целью их устранения. Всё это должно привести к выработке единой стратегии развития в регионе. Китай планирует задействовать все свои двусторонние и многосторонние механизмы сотрудничества, такие как ШОС и ЕЭС. При этом Китай заявляет, что не стремится соперничать с данными проектами.

Во-вторых, Китай акцентирует своё внимание на строительстве, развитии и совершенствовании транспортной инфраструктуры «Экономического пояса Шёлкового пути», особенно в трансграничных и трудно доступных районах. Главное внимание уделяется формированию транзитно-транспортной системы, которая должна объединить страны Центральной Азии и Китай, а также связать этот регион с Африкой и Европой. Решению этой задачи КНР придаёт особое значение, поскольку она должна способствовать созданию современной, тщательно отлаженной транспортно-логистической системы в регионе.

В-третьих, постепенное снижение и стремление к ликвидации барьеров для торговли и инвестиций между участниками «Экономического пояса Шёлкового пути». Такая мера служит наиболее полному раскрытию торгового и инвестиционного потенциалов стран-участниц проекта, что должно обеспечить максимально возможную скорость движения капиталов внутри этой экономической системы, для этого необходимо усиление многостороннего сотрудничества в финансовой сфере, обеспечение бесперебойного денежного обращения, а также гармонизация валютных систем стран-участниц. Для выполнения данной задачи предполагается создать сеть региональных финансовых организаций развития с целью оптимизации движения финансовых потоков.

Но существуют и риски, которые надо учитывать, они могут повлиять на успешную реализацию проекта.

Во-первых, это конкурентная борьба между мировыми державами в Центрально-Азиатском регионе. Каждая из них пытается предложить свой путь решения региональных проблем и подталкивает остальные государства сделать так называемый «окончательный геополитический выбор». Такая ситуация способна превратить регион в объект одностороннего внешнего влияния одного из глобальных центров силы, или послужить медленному и опасному нарастанию там конфликтного потенциала, который будет создан вследствие соперничества за этот регион между Китаем, Россией и западными державами, а также крупными государствами мусульманского мира.

Во-вторых, существует два стратегических проекта транспортного коридора под названием «шёлковый путь» – евразийский и прозападный. Несмотря на то, что они тесно переплетены между собой и имеют ряд общих маршрутов, ключевым

отличием является то, что в евразийском проекте основной транзит проходит по территории России. Прозападный, а точнее американский «Новый Шёлковый путь» выстроен в обход границ РФ, он должен проходить через Афганистан в Центральной Азии и Турцию на Ближнем Востоке. В итоге остаться должен только один из них, что усиливает степень неопределенности.

В-третьих, оба эти конкурирующие проекта начинаются в Китае. Используя это преимущество, КНР сотрудничает в соответствующих транспортных проектах как с Россией в рамках ШОС, так и с Западом. Тем не менее, в Пекине, по всей видимости, осознают намерения Запада, преследующего в отношении Китая такие же планы по сдерживанию, как и в отношении России. В этих целях Запад вполне возможно будет пытаться разыграть уйгурскую карту против КНР, которая позволит отсечь Китай от Центральной и Южной Азии.

В-четвёртых, являясь одной из главных стран-транзитёров по евразийскому коридору, Россия на первый взгляд может оказаться в зависимости от поставок из Китая. Однако учитывая наличие у России такого важного транзитного маршрута как Северный Морской путь (СМП), являющийся самым коротким путём из европейской части России во Владивосток, транспортная зависимость России не угрожает. «На обочине» региональной торговли при реализации проектов евразийского «Шёлкового пути» может оказаться Япония, у которой сложные отношения с Китаем.

В-пятых, среди стран Центральной Азии существует ряд противоречий по поводу выбора различных направлений интеграции. Казахстан отдаёт приоритет тесному сотрудничеству в рамках Евразийского экономического союза; Киргизия и Таджикистан с решением по этому поводу окончательно не определились, в то же время Узбекистан занимает выжидательную позицию, которая вызывает у Китая беспокойство, поскольку сопровождается сближением отношений официального Ташкента с Вашингтоном на дипломатическом уровне и в военно-политической сфере.

В-шестых, Китай рассматривает интеграционные объединения, которые предлагают Россия и США, как направленные в определённой степени на ограничение китайского присутствия в Центральной Азии. По мнению ряда китайских исследователей, американский проект «Нового Шёлкового пути» имеет своей целью объединение Центральной Азии с Афганистаном для того, чтобы политически сдерживать устремления Китая в данном регионе. А Россия, являясь на протяжении истории лидером на евразийском пространстве, выдвигая такие инициативы как ТС, ЕЭП и ЕЭС также противодействует китайскому экономическому проникновению в регион.

«Экономический пояс Шёлкового пути» не является простым повторением существовавшего

го в истории маршрута или попыткой «второй раз войти в реку». Это современная, хорошо продуманная, взвешенная и вполне реализуемая программа, направленная на развитие экономики региона, улучшение благосостояния населяющих его народов, ускорение реструктуризации

и модернизации, участвующих в проекте стран и углубление культурного взаимодействия между ними. Она актуальна в плане продвижения региональной интеграции, активизации потенциальных возможностей Азии и мирового экономического развития в целом.

Список литературы

1. Алимов Р.К. Формирование «экономического коридора Шёлкового пути»: состояние, проблемы и перспективы // МИР (Модернизация. Инновация. Развитие). 2013 № 16. С. 76-83.
2. Лукин А.В. Идея «Экономического пояса Шёлкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. 2014. № 7. С. 84-98.
3. Лузянин С.Г., Сазонов С. Экономический пояс Шёлкового пути: модель 2015 г. // Научно-аналитический журнал Обозреватель - Observer. 2015. № 5. С. 35-46.
4. Ремыга В.Н., Падалко В.И. Новая глобальная стратегия Китая - Экономический пояс Шёлкового пути. Экономический пояс Шёлкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. 2015. С. 61-71.
5. Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., Уцзы. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и экономического пояса Шёлкового пути. // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 2. С. 47-58.
6. Си Цзиньпин. Совместное строительство экономического пояса Шёлкового пути. - Экономический пояс Шёлкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. 2015. С. 8-14
7. Си Цзиньпин. Совместное строительство морского Шёлкового пути XXI в. - Экономический пояс Шёлкового пути. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. 2015. С. 15-20

Об авторе

Литвинов Андрей Игоревич – аспирант Дипломатической академии МИД России.
E-mail: landronik@yandex.ru.

POLITICS OF CONTEMPORARY "SILK ROADS"

A.I. Litvinov

Diplomatic academy MFA of Russia 119021, Moscow, Ostozhenka 53/2, structure.

Abstract: *Recently in mass media we can find the idea about a new Silk Road or the concept of "Silk Road Economic Belt" which has been formulated by the Chinese President Xi Jinping on September 7, 2013, during his official visit to Kazakhstan. This project is not only the creation of a transport, power and trade corridor, and also the project which will promote development of tourism in the region and to strengthening of cultural exchanges of China with the countries of Central Asia, it also includes construction of a network of high-speed fiber-optical networks. The economic strip of the Silk Road will begin in China and pass across the Central and the Southern Asia, part of branches across the territory of the Russian Federation and to leave to Europe.*

This international investment project assumes creation of a continental transport way. For implementation of overland part of "A great Silk Road is a three railway corridors (northern, central have to be constructed and southern) They have form a basis for development of other means of transport, including automobile subsequently. Construction of these three railway corridors acts as the most important and necessary stage of implementation of the project.

The government of China declares that creation of an economic belt of the Silk way is a revival of once prospering trade-transport and cultural corridor from Asia to Europe which will promote activation of a friendly exchange between the people of the different countries. Further all this has to connect trade and economic space of Europe and Asia in a whole that has to serve implementation of deeper economic cooperation, between the countries participating in him, to increase in a trade turnover and expansion of scientific and technical exchanges between them.

■ **Мировая политика**

Key words: Russia, China, economic integration, Central Asia, safety, transport, logistics, road, Great Silk way, energy industry.

References

1. Alimov R.K. Formirovaniye «ekonomicheskogo koridora Shelkovogo puti»: sostoyaniye, problemy i perspektivy [Formation of the "economic corridor of the Silk Road": state, problems and prospects]. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsiya. Razvitiye)*. 2013. № 16. Pp. 76-83.
2. Lukin A. V. Ideya «ekonomicheskogo poyasa shelkovogo puti» i yevraziyskaya integratsiya [The idea of "economic zone Silk Road" and the Eurasian integration]. *Mezhdunarodnaya zhizn!*. 2014. № 7. Pp. 84-98.
3. Luzyanin S. G., Sazonov S. Ekonomicheskiy Poyas Shelkovogo Puti: model' 2015 goda [Economic belt of the Silk Road: Model 2015]. *Nauchno-analiticheskiy zhurnal Obozrevatel' - Observer*. 2015. № 5. Pp. 35-46.
4. Remyga V.N., Padalko V.I. Novaya global'naya strategiya Kitaya - Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti. Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti [China's new global strategy - economic belt of the Silk Road. The economic zone of the Silk Road]. Moscow: Russkiy biograficheskiy institut. 2015. Pp. 61-71
5. Sazonov S.L., Kudryavtsev Ye.S., UTSzy. Transportnaya sostavlyayushchaya proyektov sopryazheniya Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza i ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti [The transport component projects conjugation of the Eurasian Economic Union and the economic belt of the Silk Road]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2015. № 2. Pp. 47-58.
6. Xi Jinping. Sovmestnoye stroitel'stvo ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti. - Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti [Joint construction of the economic zone of the Silk Road. - The economic zone of the Silk Road]. Moscow: Russkiy biograficheskiy institut; Institut ekonomicheskikh strategiy. 2015. Pp. 8-14
7. Xi Jinping. Sovmestnoye stroitel'stvo morskogo Shelkovogo puti XXI v. - Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti [Joint construction of maritime Silk Road of XXI century. - The economic zone of the Silk Road]. Moscow: Russkiy biograficheskiy institut; Institut ekonomicheskikh strategiy. 2015. Pp. 15-20

About the author

Andrey I. Litvinov – post-graduate student at Diplomatic academy MFA of Russia.
E-mail: landronik@yandex.ru.