DOI: 10.22394/2070-8378-2018-20-2-104-107

Большая Евразия и Новый шелковый путь: проблемы и перспективы синергии

БАУЫРЖАН АЛИАКБАРОВИЧ СЕРЕКОВ, руководитель по развитию бизнеса
ТОО «Росатом Центральная Азия» (дочернее предприятие Госкорпорации «Росатом»). (010000, Республика Казахстан, Астана, ул. Кунаева); аспирант
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (119571, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 82). E-mail: bas.01@inbox.ru

Аннотация. Рассматривается становление мегапроекта «Большая Евразия» и его соотношение с китайской инициативой Нового шелкового пути. Дается оценка достигнутого уровня российско-китайского сотрудничества в траспортно-логистической области. Особый акцент сделан на роли Шанхайской организации сотрудничества как возможного связующего звена между «китайской инициативой» и Евразийским экономическим союзом. Автор указывает, что принципиально неясным в смыслах «Большой Евразии» остается следующий момент – в какой именно степени Китай при осуществлении планов по проекту «Один пояс и один путь» заинтересован в сотрудничестве с Россией, а Россия – в сотрудничестве с Китаем. Кроме того, важны ответы еще на несколько вопросов: какое именно место в новых китайско-российских инициативах может принадлежать 1) Евразийскому экономическому союзу, 2) Центральной Азии в целом, 3) Шанхайской организации сотрудничества. Москва продвигала и продвигает для этих целей Евразийский экономический союз, Пекин – Шанхайскую организацию сотрудничества, где позиции КНР исключительно сильны, и куда присоединился Пакистан, тем самым усиливая для Пекина привлекательность «пакистанского» направления среди возможных коридоров Нового шелкового пути. Принципиальная позиция Российской Федерации состоит в том, что ШОС и впредь должна придерживаться своей изначальной миссии обеспечивать сотрудничество в военно-политической области, в то время как КНР явным образом стремится придать организации экономическое измерение, превращая ее в основу для зоны свободной торговли.
Ключевые слова: Большое Евразийское партнерство, проект Нового шелкового пути, внешняя политика России, Евразийский экономический союз, Центральная Азия, Шанхайская организация сотрудничества

Статья поступила в редакцию 28 марта 2018 года.

Сереков Б.А. Большая Евразия и Новый шелковый путь: проблемы и перспективы синергии. *Государственная служба*. 2016. № 2. С. 104–107.

GREAT EURASIA AND THE NEW SILK ROAD: PROBLEMS AND PROSPECTS FOR SYNERGY

BAUYRZHAN A. SEREKOV, Head of Business Development
Rosatom Central Asia LLC (a subsidiary of Rosatom State Corporation) (2, ul. Kunaeva, Astana, Republic of Kazakhstan, 010000).
Postgraduate student
The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (82, prospekt Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119571). E-mail: bas.01@inbox.ru

Abstract: The formation of the megaproject ‘Big Eurasia’ and its correlation with the Chinese initiative of the New Silk Road are considered. The evaluation of the achieved level of Russian-Chinese cooperation in the transport and logistics area is given. Particular emphasis is placed on the role of the Shanghai Cooperation Organization as a possible link between the ‘Chinese initiative’ and the Eurasian Economic Union. The author points out that the following aspect remains fundamentally unclear in the meaning of ‘Greater Eurasia’ – to what extent China is interested in cooperation with Russia in the implementation of Plans for the project ‘One belt and one road’, and Russia – in cooperation with China. In addition, several other questions are important: which place in the new Chinese-Russian initiatives can belong to 1) the Eurasian Economic Union, 2) Central Asia in general, and 3) the Shanghai Cooperation Organization. Moscow promoted and promotes the Eurasian Economic Union for these purposes, Beijing is the Shanghai Cooperation Organization, where the positions of the PRC are exceptionally strong and where Pakistan joined, thereby enhancing Beijing’s attraction among the possible corridors of the New Silk Road. The principal position of the Russian Federation is that the SCO should continue to adhere to its original mission to ensure cooperation in the military-political field, while the PRC explicitly strives to give the organization an economic dimension, making it the basis for a free trade zone. .
Keywords: The Great Eurasian Partnership, the New Silk Road Project, Russia’s Foreign Policy, the Eurasian Economic Union, Central Asia, the Shanghai Cooperation Organization

Serekov B. A. Great Eurasia and the New Silk Road: problems and prospects for synergy. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2018. No. 2. P. 104–107. In Russian

Введение

Текущее пятилетие ознаменовалось становлением двух международных мегапроектов – китайской инициативы «Один пояс и один путь» и концепции «Большой Евразии», совместно продвигаемой Пекином и Москвой как большое Евразийское партнерство [Хейфец, 2016. С. 128–146]. У двух проектов, разумеется, разная степень зрелости: китайский проект, хотя и фрагментарно, уже осуществляется на разных евразийских территориях и с участием разных государств; идея «Большой Евразии» пока только обсуждается в политической и, несколько шире, в научной плоскости. Тем не менее, понятно, что между китайской и евразийской инициативами множество точек пересечения, вплоть до того, что они в большей или меньшей степени взаимозависимы или, по крайней мере, носят взаимоусиливающий характер. Но это в теории: в практической же плоскости между проектами уже сегодня обнаруживаются не только взаимное притяжение, но и отталкивание, так что общие перспективы сопряжения двух проектов пока что совершенно неясны, они находятся в зависимости от целого ряда слабо прогнозируемых факторов и обстоятельств. Проблема, таким образом, требует особого внимания и специального анализа.

В общем понимании «Большая Евразия» охватывает континентальный массив от Кореи до Португалии, и в этом отношении концепция несет в себе ассоциацию с идеей единого экономического пространства от Лиссабона до Владивостока («Большой Европы»), с которой российское руководство выступило еще в 2010 году. Центральным элементом этой геополитической и геоэкономической конструкции являются исторические территории современной России – т.е. Российской империи (если исключить из ее состава Польшу и Финляндию) и СССР (без прибалтийских республик). Учитывая, что именно современная Российская Федерация является естественным центром тяжести «Большой Евразии», охватывающей и всю континентальную Европу, некоторые аналитики отказываются видеть в геополитике Москвы последних лет простой «поворот на Восток», а говорят о ее «панорамной» (с охватом на 360 градусов) ориентации по отношению к окружающей международной среде, включая и пространство от Арктики до Индийского океана[1].

В последние годы из этого «континентального континуума» выпало целое звено – Украина, а сопутствовавшее украинскому кризису резкое охлаждение в российско-западноевропейских отношениях поставило весь проект экономической зоны от Лиссабона до Владивостока в лучшем случае «на длительную паузу». Как результат, во внешней политике Российской Федерации действительно проявился своего рода «поворот на Восток» и конкретно – на Пекин, тем более что Китай остается единственной страной из ведущих экономик мира, не поддержавшей политику экономических санкций против России [Глазьев, Чушкин, Ткачук, 2013, С. 101–104]. Так или иначе, в официальной риторике и в плоскости практической политики Российской Федерации на смену концепту «Европа от Лиссабона до Владивостока» пришла идея «Евразии от Шанхая до Петербурга». На этом пространстве, как обсуждалось в ходе визита китайского лидера Си Цзиньпина в Москву в июле 2017 года, должны быть найдены пути сопряжения сразу нескольких «интеграционных форматов» – прежде всего, Нового шелкового пути, Евразийского экономического союза и ШОС, что, собственно, и станет выражением «широкого Евразийского партнерства».

Мегапроекты и что за ними стоит

Сотрудничество сторон в рамках этих организаций, как известно, уже осуществляется, но легко видеть, что уже общая схема мегапроекта «Большая Евразия» не свободна от противоречий. Главное из них – это то, что китайский проект «Один пояс и один путь» в конечном итоге ориентирован на Западную Европу[2] и в этом смысле все на то же пространство «от Лиссабона до Владивостока» (с заменой последнего на Шанхай), которое сегодня для активной интеграционной политики России в большей или меньшей степени закрыто. Принципиально неясным в смыслах «Большой Евразии» остается следующий момент – в какой именно степени Китай при осуществлении планов по проекту «Один пояс и один путь» заинтересован в сотрудничестве с Россией, а Россия – в сотрудничестве с Китаем. По оценкам экспертов, сегодня грузовой транзит Китая через Казахстан и Российскую Федерацию обслуживает примерно 1,6% китайской торговли с Европой, а его увеличение за последние 10 лет (с показателя 0,7%) шло почти исключительно за счет существующих возможностей, а не инвестиций в новую инфраструктуру[3]. Кроме того, важны ответы еще на несколько вопросов: какое именно место в новых китайско-российских инициативах может принадлежать 1) Евразийскому экономическому союзу, 2) Центральной Азии в целом, 3) Шанхайской организации сотрудничества. Сегодня, когда проект «Один пояс и один путь» находится, по существу, в своей начальной стадии, никаких ясных ответов на эти вопросы нет. Указывая на сложность и малую прогнозируемость наметившихся в Евразии интеграционных процессов, С. Караганов, например, подчеркивает: «Географический проект будет, видимо, охватывать страны, входящие в ШОС, ЕАЭС,

1 Dmitri Trenin. Russia's Evolving Grand Eurasia Strategy: Will It Work? – Carnegie // carnegie.ru/.../russia-s-evolving-grand-eurasia-strategy-will-it

2 Dragan Pavlićević. China, the EU and One Belt, One Road Strategy – Jamestown. // https://www. jamestown.org/.../china-the-eu-and-one-belt-one-road.

3 Габуев А.Шелковый путь в никуда// https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/05/15/689763-shelkovii-put

АСЕАН, государства, вовлеченные в «сопряжение» проекта Шелкового пути и ЕАЭС, включая, вероятно, Турцию, Иран, Израиль, Египет и новое экономическое пространство, которое будет создаваться по мере реализации регионального всеобъемлющего экономического партнерства, продвигаемого Китаем и АСЕАН с участием Индии, Японии, Южной Кореи. России с ее партнерами по ЕАЭС предстоит решать, в какой форме стоит присоединяться к строительству этой мягкой экономической группировки… На роль связующего элемента этой архитектуры напрашивается ШОС с расширением числа наблюдателей. И главное – созданием в ее рамках постоянных комитетов и переговорных площадок по либерализации торговли, по координации технических стандартов, по экономической, финансовой политике и политике безопасности, включая борьбу с терроризмом, по кибербезопасности, миграциям»[4].

Поскольку о сколько-нибудь конкретных перспективах геополитического и геоэкономического становления «Большой Евразии» сегодня говорить невозможно, важно максимально ясно видеть те тенденции, которые уже вполне определились. Главная из них – это поступательное развитие китайской стратегии «Одного пояса и одного пути» (в его наземной части – «Экономического пояса Шелкового пути»).

Значение, придаваемое Пекином этим инициативам, столь велико, что на XIX съезде КПК (октябрь 2017 года) положения о Новом шелковом пути были внесены в обновленный устав партии, а руководителям провинций даны поручения разработать детальные планы своего участия в строительстве новых транспортных магистралей в Китае и за его пределами. Пекин в данном случае преследует несколько целей, тесно связанных между собой. Темпы экономического развития страны в последние годы заметно снизились, и поэтому она крайне заинтересована в освоении новых рынков, а, следовательно, и в сокращении транспортных издержек для своего экспорта и импорта. Расширение экспортных возможностей особенно важно для тех отраслей китайской промышленности, где накопились избыточные производственные мощности: это тяжелое машиностроение, производство потребительских товаров, цемента, стали и других металлов; в будущем Китай, возможно, будет стремиться к переводу в другие страны целых производств, прежде всего «экологически проблемных». Предполагается, что планирование, исполнение и последующее обеспечение большинства проектов вдоль трасс Нового шелкового пути будут осуществляться китайскими компаниями, и именно под это условие Китай кредитует зарубежных соисполнителей соответствующих работ. Финансовый сектор Китая стремится найти новые объекты для инвестиций, а инфраструктурные проекты в этом смысле обещают более высокие доходы в перспективе, чем, например, дают вложения в малодоходные ценные бумаги США [Европейский союз и Евразийский экономический союз…, 2016]. Финансируя зарубежные проекты, где кредиты предоставляются в юанях, Китай укрепляет статус юаня как мировой резервной валюты. В действиях Пекина просматривается и такой мотив, как стремление развивать свои относительно отсталые регионы на западе страны и вместе с тем смягчить остроту проблем со своим уйгурским меньшинством в Синьцзян-Уйгурской автономной области. По сумме всех этих факторов продвижение «Одного пояса и одного пути» приобретает для Пекина едва ли не императивный характер.

Для осуществления данной стратегии Пекин мобилизует огромные ресурсы. Председатель КНР Си Цзиньпин, выступая на международном экономическом форуме «Один пояс и один путь» (май 2017 года), отметил, что на поддержку инфраструктурных проектов в более чем 60 странах Пекин предполагает направить свыше одного триллиона долларов. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проектов «Одного пояса и одного пути» в более или менее отдаленной перспективе, указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн долл.[5]. В аналитических СМИ при этом отмечается, что «с концепцией Нового шёлкового пути связано огромное количество цифр. Никто точно не знает, какова сумма уже подписанных соглашений в рамках наземного и морского торговых путей, но называется сумма в 300 миллиардов долларов. Большинство этих проектов будет развиваться в следующем десятилетии. Рейтинговое агентство «Fitch» оценивает вложения в запланированные или уже осуществляемые проекты в 900 миллиардов долларов. Распространено мнение о том, что на развитие концепции к 2022 году будет потрачено 5 триллионов долларов. Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 году в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 триллионов долларов»[6].

Перспективы развития новых инициатив

При анализе этих перспектив следует понимать, и на это указывают многие эксперты, что в действительности Новый шелковый путь не является ни проектом (тем более, ни мегапроектом), ни планом, ни четко сформулированной программой в традиционном смысле этих понятий, даже если в аналитике и употребляются именно такие термины. Скорее, это

4 Караганов С. С Востока на Запад, или Большая Евразия // https://www. svop.ru/main/21684/

5 Financing China's One Belt, One Road: US$8 Trillion in Capital Requirements– https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/

6 Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html

«инициатива» Пекина, своего рода его дальнеперспективная стратегическая задача или, как формулирует российский китаист А. Габуев, «зонтичный бренд, который в зависимости от задачи можно наклеить на что угодно» [Габуев, 2015. С.84–85]. В практическом плане, насколько можно судить по начальному этапу осуществления данной стратегии, речь идет преимущественно о таких транспортно-логистических проектах, через которые расшивались бы «узкие места» («бутылочные горлышки») в нескольких экономических коридорах, связывающих Китай с Западной Европой[7] и Северной Африкой. В поле зрения Пекина сегодня шесть таких коридоров, и выбор главных магистралей, очевидно, будет определяться соображениями экономической целесообразности в будущем.

Картографирование возможных маршрутов Нового шелкового пути выявляет, что в принципе основные магистрали могут пройти в стороне от России, – например, в рамках коридора Китай – Средняя Азия – Пакистан. Тем не менее, в экспертном сообществе преобладает та точка зрения, что наиболее перспективным маршрутом следует считать линию Китай – Казахстан – Россия, в то время как Средняя Азия – слишком конфликтный, нестабильный и в целом проблемный регион, чтобы Пекин всерьез рассматривал этот вариант. Между тем, в том, что касается Нового шелкового пути, Пекину и Москве до сих пор, похоже, не удалось достичь полного совпадения позиций, и речь пока идет лишь о «поиске необходимых точек сопряжения» интеграционных процессов между Евразийским экономическим союзом и «Экономическим поясом Шелкового пути»[8]. Изначально камнем преткновения было несовпадение позиций сторон в отношении главного организационного (институционального) формата предстоящего «сопряжения»: Москва продвигала и продвигает для этих целей Евразийский экономический союз, Пекин – Шанхайскую организацию сотрудничества, где позиции КНР исключительно сильны, и куда присоединился Пакистан, тем самым усиливая для Пекина привлекательность «пакистанского» направления среди возможных коридоров Нового шелкового пути. Принципиальная позиция Российской Федерации состоит в том, что ШОС и впредь должна придерживаться своей изначальной миссии обеспечивать сотрудничество в военно-политической области, в то время как КНР явным образом стремится придать организации экономическое измерение, превращая ее в основу для зоны свободной торговли.

Заключение

Пока нет оснований полагать, что этот изначальный конфликт позиций и интересов принципиально разрешен. Одновременно, учитывая содержание и исключительно позитивную атмосферу последних российско-китайских встреч на высшем уровне, можно надеяться, что стороны, в конце концов, придут к нужным компромиссным решениям. На поиске компромиссов настаивает и Астана, а это весьма немаловажный фактор во всей сумме геополитических отношений в Большой Евразии[9]. Сегодня, на наш взгляд, всей дискуссии вокруг маршрутов Нового шелкового пути пока недостает самого главного – стратегической определенности в позициях сторон. Учитывая, однако, заинтересованность Москвы и Пекина в дальнейшем расширении уже имеющегося широкого спектра своих взаимоотношений, можно с достаточной уверенностью прогнозировать, что «необходимые точки сопряжения» в конце концов, будут найдены.

7 Juncker opens the door to EU-Eurasian Union rapprochement – https://www. euractiv.com News

8 Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества. 8 мая 2015 года// www. kremlin.ru/supplement/4969

9 Н. Назарбаев: Новый шелковый путь может выгодно связать ШОС, ЕАЭС и ЕС//eurasiancenter.ru/news/20170516/1004445631.htm

Литература

Глазьев С.Ю., Чушкин В.И., Ткачук С.П. Европейский союз и Евразийское сообщество: сходство и различие процессов интеграционного строительства. М, 2013.

Габуев А.Т. Россия и китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» // *Вестник АТЭС*. 2015 № 1. С. 48–50.

Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2016. 40 с.

Хейфец Б. А. Новые экономические мегапартнерства и глобальная экономика // *Международная жизнь.* 2016. № 3. С. 128–146.

References

Gabuev A. T. Russia and the Chinese project 'Economic belt of the Silk Road' // *Vestnik APEC*. 2015 № 1. P. 48-50. In Russian

Glazyev S.U., Chushkin V. I., Tkachuk S. P. The European Union and the Eurasian community: similarity and differences in the processes of integration construction M, 2013. In Russian

Heyfets B. A. New economic mega-partnerships and the global economy // *International Affairs*. 2016. № 3. P. 128-146. In Russian

The European Union and the Eurasian Economic Union: a long-term dialogue and prospects for the agreement. SPb .: EDB EDB, 2016. 40 p. In Russian