

УДК 339

DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-1/1-113-116

ЧЖЭН Цзелань,
Российский университет дружбы народов,
г. Москва, Россия
sashlok@mail.ru

ZHENG Jielan,
People's Friendship University of Russia,
Moscow, Russia
sashlok@mail.ru

ПРОЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ В РАМКАХ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ

THE PROJECT OF ECONOMIC BELT OF THE NEW SILK ROAD IN THE RUSSIAN-CHINESE RELATIONS FRAMEWORK

В статье речь идет о китайской инициативе создания Экономического шелкового пути. Впервые о таком желании китайской стороны заявил ее лидер Си Цзиньпин в 2013 г. во время визита в Казахстан. Особое внимание в статье уделено роли России в реализации Экономического Шелкового пути и характеру потенциального сотрудничества ЕАЭС и Экономического Шелкового пути. Экономический пояс Шелкового пути в целом открывает для России немалые новые возможности. Правда, только в том случае, если Россия разумно, на выгодных для себя условиях примет участие в этом проекте, опирающемся на серьезные возрастающие экономические возможности Китая. С другой стороны, в Китае ясно понимают, что без сотрудничества с Россией, без ее участия китайский проект Шелкового пути будет неполноценен, если вообще реализуем. Северный коридор нового Шелкового пути проходит из Западного Китая через Казахстан в Россию, в Оренбург, и далее, как считают в современном Китае, – к Санкт-Петербургу и Балтийскому морю, а также через Белоруссию и далее через Варшаву – в Западную Европу. Это так сказать «традиционные магистрали» Великого шелкового пути. То есть в соответствии с сегодняшним китайским вариантом Шелкового пути Россия является не только транзитером (страной, обеспечивающей транзит грузов по своей территории и получающей через это прибыль), но и ключевым партнером евразийского коридора в северной его части.

The article is about the Chinese initiative to establish the Economic Silk Road. For the first time on such a wish of the Chinese side declared its leader Xi Jinping in 2013 during a visit to Kazakhstan. Particular attention is paid to the role of Russia in the implementation of the Economic Silk Road and nature of potential cooperation of the Eurasian Economic Union and the Economic Silk Road. Economic times are generally Silk Road opens new Russian considerable opportunities. True only if Russia is reasonable, on favorable terms, will take part in this project, based on a serious increasing economic opportunities in China. On the other hand China clearly understands that without cooperation with Russia, without her the Chinese Silk Road project will be incomplete, if not realizable. Northern corridor of the new Silk Road extends from Western China through Kazakhstan to Russia, Orenburg, and then, according to today's China - to St. Petersburg and the Baltic Sea, as well as through Belarus via Warsaw and further - into Western Europe. It is so to say "traditional line" of the Great Silk Road. That is in line with today's Chinese version of the Silk Road Russia is not only a transit country (the country, providing the transit of goods through its territory and gets through this earnings), but also a key partner of the Eurasian corridor in the northern part.

Ключевые слова: КНР, Экономический пояс Шелкового пути, Великий Шелковый путь, Россия, евразийская интеграция, Евразийский экономический союз.

Keywords: China Economic Zone of the Silk Road, Silk Road, Russia, Eurasian integration, the Eurasian Economic Union.

Великий Шелковый путь, соединяющий три континента, вновь появился на карте мира в июне 2014 г., когда его маршрут был включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Это решение обошлось КНР дорого: для возрождения легенды страна предприняла беспрецедентные усилия.

16 сентября 2013 г., во время визита в Казахстан, Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с речью «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего» и впервые предложил стратегическую инициативу сформировать «Экономический пояс Шелкового пути» совместно со странами Центральной Азии.

03 октября 2013 г., в ходе визита в Индонезию, Председатель КНР выдвинул аналогичный план для расширения сотрудничества Китая со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также Восточной Африки и Европы под названием «Морской Шелковый путь XXI века».

15 ноября 2013 г., на 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва в Пекине, было принято правительственное постановление, которое вновь особо подчеркнуло необходимость создания концепции «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века».

С точки зрения геополитики можно утверждать, что евразийский континент всегда играл и играет решающую роль в истории международных отношений. Известный британский геополитик Х. Маккиндер выдвинул следующий тезис: «кто контролирует Восточную Европу, тот командует Хартлендом, тот командует Мировым островом; кто контролирует Хартленд, тот командует Мировым островом; кто контролирует Мировой остров, тот командует миром» [1].

Относительно евразийского пространства американский геополитик Спайкман выдвинул гипотезу: «кто может контролировать периферию евразийского континента, тот может командовать целым евразийским континентом; кто может контролировать евразийский континент, тот может определить судьбу мира» [2].

Несмотря на то, что Маккиндер делал акцент на Центральной Евразии, а Спайкман обращал внимание на периферийную часть Евразии, оба исследователя упоминали крайне

важную роль Евразии в мировом политическом процессе. Географически расположенный в Центральной Евразии Экономический пояс Шелкового пути вполне соответствует политическим и экономическим изменениям, происходящим в современном мире.

На глобальном уровне стало очевидно, что ускорение региональных интеграционных процессов (например, ТТР, ТТИР, евразийская интеграция и др.) отражает неизбежное соперничество между морскими и континентальными державами, новые особенности глобализации и регионализации в нынешних условиях. Кроме того, мировой финансовый экономический кризис вызвал возрастающую волну протекционизма в национальных экономиках.

Таким образом, Экономический пояс Шелкового пути, соединяющий динамичный восточный и развитый западный рынки в Евразии, будет вносить значимый вклад в социально-экономический подъем в центрально-евразийских странах на региональном и межрегиональном уровнях. Для КНР Экономический пояс Шелкового пути является новой площадкой для участия в глобальном управлении.

Разговоры о возрождении самого знаменитого из древних торговых каналов планеты велись давно. Стратегии Экономического пояса Великого Шелкового пути и Морского Шелкового пути были выдвинуты председателем КНР Си Цзиньпином еще осенью 2013 г., что позволяет говорить о процессах серьезного обновления региональной и глобальной экономической политики КНР. Ее цели не являются секретом: Китаю становится слишком тесно в своих географических рамках. Противоречие между возрастающими жизненными потребностями миллиардного населения страны и ее ограниченными природными ресурсами (в первую очередь это касается питьевой воды) в сочетании с невиданными темпами экономического роста побуждают к активным действиям. Так в ход пускается целый набор изощренных методов экспансии, единственно возможной в современном мире – экономической.

Учитывая новые региональные изменения в Евразии, КНР важно реализовывать собственные евразийские проекты ввиду того, как это делают другие крупные мировые игроки: например США проводят ТТП (Транс-Тихоокеанское партнерство) в Азиатско-тихоокеанском регионе, а Россия вместе с Казахстаном и Белоруссией намерена углублять всесторонние стратегические отношения, укреплять механизм БРИКС на мировой арене, улучшать отношения с США и Японией, чтобы создать оптимальные внешние условия для развития и в восточном, и в западном регионах страны.

Многие страны мира, в том числе США, Япония и те страны, которые не имеют прямых связей в истории с древним Шелковым путем, начали претендовать на расширение своих интересов в Центральной Азии и Центральной Евразии по образцу «шелкового пути». Имея глубокие исторические корни, Китай способен реализовать Экономический пояс Шелкового пути как внешнеполитическую геоэкономическую стратегию в регионе, так как КНР расположен на «шелковом пути» и является крупнейшей экономической державой в регионе.

Нельзя не отметить тот факт, что современный Экономический пояс Шелкового пути не является повторением исторического Шелкового пути. Нынешний Шелковый путь должен охватить более широкий круг сотрудничества в разных сферах.

Создание Экономического Шелкового пути способно устранить экономический дуализм в отношениях между восточными и западными регионами КНР. В первую очередь Экономический пояс Шелкового пути строится в западных регионах страны (Синцзянь-Уйгурский автономный район, Нинся-Хуэйский автономный район и т.д. При соединении внутреннего и внешнего рынков Экономический пояс Шелкового пути может не только оптимизировать экономическую обстановку в стране и в регионе, но и создать необходимые предпосылки для решения вопроса с террористическим движением – «Восточный Туркестан» [3].

Экономический пояс Шелкового пути может оказывать позитивное воздействие на активизацию обмена товарами, услугами и капиталом между Китаем и евразийскими партнерами, чтобы снизить зависимость китайской экономики от западного мира.

На протяжении долгого времени Китай уделял много внимания развитию восточного направления внешнеэкономической деятельности – морского направления. Пекин налаживал благоприятные экономические отношения с США, Японией, Южной Кореей и странами АСЕАН. На сегодняшний момент направление внешнеэкономической деятельности КНР направлено, прежде всего, на центральные евразийские государства. Экономический Шелковый путь должен способствовать формированию новых пространственных и временных координат Китая в современных международных условиях. КНР должен соблюдать геополитический баланс между преимуществом страны на материке и своей слабостью на море.

Среди стран БРИКС главным партнером для КНР в процессе реализации Экономического пояса Шелкового пути будет, безусловно, Россия ввиду географического признака и активно лоббируемого ею Евразийского экономического союза.

Сходными чертами Экономического Шелкового пути и Евразийского союза являются следующие:

- экономическая интеграция представляет основополагающую составляющую двух проектов;

- оба проекта одновременно пересекаются в регионе Центральной Азии;
- оба проекта функционируют на основе определенных исторических предпосылок;
- двустороннее и многостороннее сотрудничество заложит фундамент в рамках двух проектов;
- оба проекта вызывают противодействие или недоверие со стороны США и других западных стран.

Евразийский экономический союз стремится к наращиванию экономического объема в мировой экономике, а Экономический союз Шелкового пути нацелен на повышение качества экономического взаимодействия между соответствующими странами. Поэтому экономическое взаимодополнение двух проектов должно повысить и расширить возможности для устойчивого развития на евразийском континенте.

Экономический пояс Шелкового пути в целом открывает для России немалые новые возможности. Правда, только в том случае, если Россия разумно, стратегически взвешенно, на выгодных для себя условиях примет участие в этом проекте, опирающемся на серьезные возрастающие экономические возможности Китая. С другой стороны, в Китае ясно понимают, что без сотрудничества с Россией, без ее участия китайский проект Шелкового пути будет неполноценен, если вообще реализуем. Северный коридор нового Шелкового пути проходит из Западного Китая через Казахстан в Россию, в Оренбург, и далее, как считают в современном Китае, – к Санкт-Петербургу и Балтийскому морю, а также через Белоруссию и далее через Варшаву – в Западную Европу («традиционные магистрали» Великого Шелкового пути).

Сотрудник департамента внешнеэкономических связей МИД КНР Цзинь Шэн говорит: «Россия – неотъемлемый участник стратегии Экономического пояса Шелкового пути, в которую можно интегрировать многие китайско-российские проекты, в частности программу совместного развития приграничных регионов двух стран». С точки зрения совершенно новых и очень важных для регионов РФ форматов экономического сотрудничества Китаю действительно есть что нам предложить [3].

Говоря о значении данных стратегий для России, Сергей Лавров отметил, что для России важно стремление китайских партнеров уважать российские интересы. Эта позиция нашла отражение в коммюнике, подписанном 20 мая 2014 года по результатам визита в КНР В.В. Путина. Россия считает важной инициативу Китая по формированию Экономического пояса Шелкового пути и высоко оценивает готовность Китайской Стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации. Стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути и создаваемого Евразийского экономического союза. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе» [4].

В настоящий момент четкий маршрут, по которому пройдет новый Великий Шелковый путь, до конца не разработан. Изучаются различные его варианты. В основе реализации наземной части Великого Шелкового пути лежит строительство трех железнодорожных коридоров (северный, центральный и южный), которые впоследствии станут основой для развития других видов транспорта, в том числе автомобильного. Их строительство является необходимым этапом в реализации проекта. Маршрут северного железнодорожного коридора проходит из Западного Китая в Европу через Казахстан и РФ к Балтийскому морю, от нее западная ветка пройдет через Белоруссию и через Польшу в Германию и Голландию. Центральный коридор, который является самым сложным с точки зрения политической обстановки и отсутствия действующей инфраструктуры, соединяет порты Центрального Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии (Киргизия, Узбекистан, Туркменистан), Ираном, Турцией, затем следует через Балканский полуостров к портам Франции. Его реализация потребует строительства дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле (Турция). Существующий тоннель, открытый в 2013 г., уже перегружен внутригородскими пассажирскими поездами. Южная ветвь проходит по маршруту из Китая в Индию, Бангладеш и Мьянму, а также из КНР в Пакистан. Морская часть проекта Шелкового пути (идея о его возрождении озвучена в октябре 2013 г. Си Цзиньпином в Индонезии) берет начало в Фучжоу (провинция Фуцзянь), идет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань. Затем морская часть направляется к Малаккскому проливу (Малайзия – Индонезия), через Индийский океан (Индия) пересекает Африканский рог (Кения) и направляется в Красное и Средиземное моря. Планируется, что и морской, и все сухопутные коридоры будут иметь конечную точку в Венеции [5].

В ноябре 2014 г. в рамках саммита АТЭС Китай выступил с заявлением, что намерен выделить 40 млрд долл. США на создание фонда Шелкового пути. Эти средства направлены на оказание финансовой поддержки для строительства инфраструктуры, развития финансового сотрудничества и других проектов в странах, входящих в экономический пояс Великого Шелкового пути. Для этих целей также может быть привлечен Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, учрежденный в октябре 2014 г. по инициативе КНР. Участие в инвестировании проек-

тов также принимают китайские портовые операторы и транспортные компании (Cosco Pacific, China Merchants, China Road and Bridge и др.) [5].

Однако Экономический пояс Шелкового пути на практике сталкивается со многими трудностями, например частичное ограничение государственного суверенитета, урегулирование национальных интересов и политической ориентации и др. Процесс формирования Экономического пояса Шелкового пути – длительный и сложный процесс, в котором, Китай, соблюдающий упрощение товарооборота и инвестиций, укрепление научно-технологической кооперации и создание Зоны свободной торговли (ЗСТ) с центрально-евразийскими странами, должен осознать следующие основополагающие принципы:

- соединение национальной и региональной стратегии развития, соединение внутреннего и международного развития;
- регион Центральной Азии занимает ключевое направление для реализации проекта;
- Россия является главным партнером Китая в этом процессе;
- энергетика является ключевой сферой для взаимодействия.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. *Mackinder H.* Democratic Ideals and Reality. – NY: Henry Hotland Company, 1942. – P. 62.
2. *Spykman N.J.* Geography of the Peace. – NY: Harcourt Brace Co., 1944. – P. 43.
3. Ли Син, Братерский М.В., Савкин Д.А. Россия и Китай в Евразийской интеграции. Сотрудничество или соперничество? – М., 2015. – С. 45.
4. *Ремыга В.Н.* Китай завязывает Шелковый пояс. URL: http://www.tpp-inform.ru/analytic_journal/5685.html (Дата обращения: 10.01.2016).
5. Итар-ТАСС. Проект Великого Шелкового пути. URL: <http://tass.ru/info/1853374> (Дата обращения: 10.01.2016).

REFERENCES

1. H. Mackinder. «Democratic Ideals and Reality», NY: Henry Hotland Company, 1942. P.62.
2. N.J.Spykman. «Geography of the Peace», NY: Harcourt Brace Co., 1944. P. 43.
3. Li Xing, M.V. Braterskiy, D.A. Savkin. Russia and China in the Eurasian integration. Cooperation or competition? [Rossija i Kitaj v Evrazijskoj integracii. Sotrudnichestvo ili sopernichestvo?], Moskva, 2015. p. 45.
4. Remyga V.N. China ties Silk Belt. [Kitaj zavjazyvaet Shelkovyj pojas.] Available at: http://www.tpp-inform.ru/analytic_journal/5685.html (accessed: 01/10/2016)
5. Itar-TASS Project the Great Silk Road. [Proekt Velikogo Shelkovogo puti] Available at: <http://tass.ru/info/1853374>(accessed: 01/10/2016)

Information about the author

Чжэн Цзелань, аспирант, кафедра теории и истории международных отношений, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия, sashlok@mail.ru

Получена: 23.12.215

Для цитирования статьи:

Чжэн Ц. Проект экономического пояса нового шелкового пути в рамках российско-китайских отношений. Краснодар: Историческая и социально-образовательная мысль. 2016. Том 8. № 1. Часть 1. с. 113-116. doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-1/1-113-116

Информация об авторе

Zheng Jielan, Postgraduate Student, Department of Theory and History of International Relations, People's Friendship University of Russia, Moscow, Russia, sashlok@mail.ru

Received: 23.12.215

For article citation: Zheng J. The project of economic belt of the new silk road in the Russian-Chinese relations framework. [Proekt ekonomicheskogo poyasa novogo shelkovogo puti v ramkakh rossiysko-kitayskikh otnosheniy]. Krasnodar. Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl' = Historical and Social Educational Ideas. 2016. Tom 8. № 1. Vol. 1. Pp. 113-116. doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-1/1-113-116