

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ НА ПРОСТРАНСТВЕ СНГ И ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА РОССИИ

М.Л. Титаренко, А.Г. Ларин, В.А. Матвеев*

КОНЦЕПЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ

*Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
«Институт Дальнего Востока Российской академии наук»
117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32*

Постепенное превращение Китайской Народной Республики во второй по значению центр мировой политики способствует выдвиганию китайским руководством амбициозных экономических и политических проектов, направленных уже не просто на пассивное отстаивание национальных интересов, но на активное переформатирование всей международно-экономической системы в соответствии с возросшими возможностями и потребностями страны. В центре внимания данной статьи находится один из таких проектов — концепция Экономического пояса Шелкового пути, которая предполагает выход на новый уровень экономического сотрудничества по всем ключевым направлениям между государствами на огромном пространстве от Китая до Западной Европы. Особая роль в этом проекте отводится странам Центрально-Азиатского региона, которые должны стать ключевым звеном единой евразийской торговой и транспортно-логистической системы. Авторы обращают внимание на крайнюю неопределенность формулировок новой китайской инициативы и пытаются наметить наиболее вероятные формы и результаты ее практической реализации. В статье подробно проанализированы основные направления, структура и динамика инвестиций КНР в экономику центральноазиатских государств, а также ключевые инфраструктурные проекты. Говоря о внутриполитических и экономических мотивах выдвижения китайским руководством концепции Экономического пояса Шелкового пути, авторы

* *Титаренко Михаил Леонтьевич* — академик РАН, доктор философских наук, профессор, директор Института Дальнего Востока РАН (e-mail: titarenko@ifes-ras.ru); *Ларин Александр Георгиевич* — кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН (e-mail: alekclarin@yandex.ru); *Матвеев Владимир Александрович* — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН (e-mail: matveeva@mail.ru).

особое внимание уделяют проблемам, связанным с развитием Синьцзян-Уйгурского автономного района. Наконец, в статье рассмотрены возможные последствия реализации китайского проекта с точки зрения интересов Российской Федерации, а также перспективы взаимодействия Экономического пояса с существующими региональными интеграционными объединениями (ШОС, ЕАЭС). Авторы подчеркивают необходимость решительной активизации российской политики по укреплению ЕАЭС, если Россия хочет сохранить свои позиции в Центральной Азии.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, Китай, Россия, Центральная Азия, Си Цзиньпин, ШОС, ЕАЭС, Синьцзян-Уйгурский автономный район, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Киргизия, Таджикистан, Транссиб.

Прошло больше года с тех пор, как 7 сентября 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин, выступая в Назарбаевском университете в Астане, выдвинул концепцию построения Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП)¹ — огромной зоны экономического сотрудничества, которая, простираясь от Китая до Европы, охватывала бы около 3 млрд жителей планеты. С того времени новая инициатива лидера КНР, к тому моменту уже подарившего миру емкие формулы «возрождения китайской нации» и «китайской мечты», обросла многочисленными комментариями политиков и экспертов, однако многое в ней так и осталось непроясненным. Важнейшие вопросы, касающиеся сути китайского проекта, получают у специалистов разноречивые, не всегда ясные, а подчас и противоположные оценки.

В первую очередь это относится к осуществимости данной инициативы. Она не подвергается сомнению в среде китайских аналитиков, но известный российский востоковед А. Князев утверждает, что «Шелковый путь — романтическая сказка из средневековья», и «китайские мифы абсолютно зря поддерживаются некоторыми российскими политиками, это порождает в общественном мнении в странах постсоветской Азии ненужные иллюзии, ориентированные вовсе не на Россию»².

¹ Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее: выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаевском университете. 16.09.2013 г. Доступ: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (дата обращения: 27.01.2014).

² NOTUMinfo. По силам ли Китаю переустроить Центральную Азию. 20.10.2013 г. Доступ: <http://www.notum.info/news/politika/po-silam-li-kitayu-pereustroit-czentralnuyuziuyu> (дата обращения: 20.10.2013).

Столь же резко расходятся мнения относительно возможности совмещения Экономического пояса Шелкового пути с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Если китайский ученый Чжэнь Юйжун (Китайский институт международных проблем) полагает, что «Экономический пояс нисколько не противоречит Таможенному союзу и его расширению — Евразийскому экономическому союзу»³, то, по мнению Тамары Касьяновой (Российский клуб финансовых директоров), «однозначно ответить на вопрос о возможном слиянии Евразийского союза и Шелкового пути не так просто. У России и Китая разная история, разные ценности. И цели, которые преследуют страны-инициаторы, тоже не совпадают, а то и вовсе противоречат друг другу»⁴.

Вызывает сомнения и прокламируемое китайской стороной однозначное соответствие концепции ЭПШП интересам входящих в «пояс» государств, в том числе центральноазиатских и России. Например, газета «Жэньминь жибао» утверждает, что инициатива КНР «не только придала современный смысл прежнему понятию Шелкового пути, но и предоставила новые исторические шансы для совместного процветания всех стран и регионов на его пространстве»⁵. Между тем, отмечает видный казахстанский политолог К. Сыроежкин, «пока обсуждение всех последних китайских геополитических инициатив выстраивается исключительно вокруг интересов Китая. На закономерный вопрос, в чем же будет состоять выгода и интерес государств региона, китайские эксперты ответа не дают» [Сыроежкин, 2013].

В предлагаемой статье мы хотим высказать свои соображения о содержании концепции Экономического пояса Шелкового пути, начале ее реализации и значении для России. При этом мы исходим из того, что каждая из взаимоисключающих оценок отражает какую-то сторону китайской концепции, эти оценки не делятся однозначно на «черные» и «белые», и будет полезно сделать попытку разобраться в их пестром сосуществовании. Исследование проблем ЭПШП приобретает особую актуальность в условиях обострения отношений России с Западом в связи с украинским

³ NOTUMinfo. Эксперт: «ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга». 24.06.2014 г. Доступ: <http://www.notum.info/news/politika/ekspert-eaes-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga> (дата обращения: 30.06.2014).

⁴ NOTUMinfo. По силам ли Китаю переустроить Центральную Азию. 20.10.2013 г. Доступ: <http://www.notum.info/news/politika/po-silam-li-kitayu-pereustroit-czentralnuyu-aziyu> (дата обращения: 20.10.2013).

⁵ Жэньминь ван. Китай и Центральная Азия вместе исполняют мечту. 07.01.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/95181/8505971.html> (дата обращения: 08.01.2014).

кризисом, что побуждает российское руководство к расширению сотрудничества с КНР, в том числе в новых форматах.

Безусловно, новая китайская инициатива адресована прежде всего постсоветским республикам Центральной Азии (ЦА) — ближайшим соседям Китая на ЭПШП, служащим для него важнейшим источником энергетического сырья и рынком сбыта промышленной продукции, транзитным звеном для транспортировки товаров в Европу, а также опорной базой для экономического развития Синьцзяна. Кроме того, ЦА, как и весь ЭПШП, играет для Китая важную роль в плане обеспечения экономической безопасности, поскольку США в условиях нарастающего противостояния с КНР укрепляют свои военные союзы и увеличивают военно-морские силы в Восточной Азии, создавая тем самым угрозу жизненно важным морским коммуникациям Поднебесной.

Центральная Азия стала главным районом, где КНР начала реализовывать концепцию Экономического пояса Шелкового пути, и именно об этом регионе в основном и будет идти речь в предлагаемой статье.

* * *

Выдвинутая нынешним (пятым) поколением руководства КНР стратегическая цель возрождения китайской нации, амбициозные задачи построения к 2021 г. среднезажиточного общества, а к 2049 г. — богатого и сильного модернизированного социалистического государства диктуют Китаю необходимость радикальной активизации внешнеэкономической деятельности. Для удовлетворения растущего внутреннего спроса, накопления капитала, решения социальных задач КНР должна увеличивать импорт энергоносителей и промышленного сырья, расширять экспорт как традиционных товаров массового потребления, так и продукции современных технологий. (Например, по оценкам экспертов, вследствие дефицита энергоресурсов импорт Китаем нефти за период 2012–2020 гг. должен будет возрасти с 282 до 480 млн тонн, т.е. в 1,7 раза⁶.) Начавшаяся переориентация на внутренний рынок в связи со сменой модели экономического развития не отменяет потребности в расширении внешнеторгового экономического обмена, а, наоборот, создает для него новые стимулы.

В этих условиях современное поколение китайских руководителей, с энтузиазмом взявшись за проведение экономических реформ

⁶ К 2020 году Китай будет импортировать 8,3 млн баррелей нефти в сутки — эксперт // Нефть России. 23.08.2013 г. Доступ: <http://www.oilru.com/news/377875> (дата обращения: 30.09.2013).

и обладая огромным экономическим и политическим потенциалом, решило придать дополнительный импульс своим отношениям если не со всем внешним миром, то с его крупнейшей частью — Европой и Азией. Увязав реализацию столь масштабных экономических задач с осуществлением многовековой мечты китайского народа о возрождении страны, руководство Коммунистической партии Китая (КПК) одухотворило высокой мобилизующей идеей прагматические расчеты. Казахстанская инициатива Си Цзиньпина вскоре была расширена: во время визита в страны Юго-Восточной Азии в октябре того же года председатель КНР выступил с идеей «вместе построить Морской Шелковый путь XXI века» и «Сообщество общей судьбы Китай — АСЕАН»⁷ (он, правда, никак не развернул эти лозунги, отметив лишь, что цель данных объединений — совместное развитие и процветание). Впоследствии Си Цзиньпин неоднократно ставил «пояс» и «путь» (т.е. Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь) в один ряд, отмечая, в частности, что они представляют собой «огромную всеохватывающую платформу, способную объединить быстро развивающуюся китайскую экономику с интересами всех партнеров»⁸. Несколько ранее (в мае 2013 г.) международной общественности были представлены идеи экономического коридора КМБИ, призванного соединить Китай с Индией, Бангладеш и Мьянмой⁹, и коридора Китай—Пакистан¹⁰. В настоящее время эти коридоры считаются третьей ветвью Экономического пояса Шелкового пути наряду с двумя трассами в Европу — через Россию и Ближний Восток¹¹. Таким образом, своему новому внешнеэкономическому подходу Пекин придал гигантский размах.

⁷ Чжунго Ван. Китай создает Шелковый путь на море и на суше. 11.10.2013 г. Доступ: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-10/11/content_30263360.htm (дата обращения: 05.01.2014).

⁸ Жэньминь Ван. Китай призывает к интенсификации создания нового Шелкового пути. 07.11.2014 г. Доступ: http://russian.news.cn/china/2014-11/06/c_133770960.htm (дата обращения: 10.11.2014).

⁹ Хуаньцю ван. Чжун Ин Мьянь Мэн цзоулан, сы го синьци чжэ гао [Коридор Китай—Индия—Мьянма—Бангладеш. Энтузиазм четырех государств постепенно нарастает]. Доступ: http://world.huanqiu.com/depth_report/2013-05/3965352.html (дата обращения: 12.11.2014).

¹⁰ Ваи ду бай ке. Чжун Ба цзинци цзоулан [Экономический коридор Китай—Пакистан]. Доступ: <http://baike.baidu.com/link?url=FouSeT-DeW4bHXL26mC9PVA5Ot42QAdLgjHYNzGtaRv-SgG16vGtiJDBChVnljXYXJSNC7SK7oSK5-A0b-R8I> (дата обращения: 24.11.2014).

¹¹ Ян Лэй. Экономический пояс «Шелковый путь» и евразийское экономическое сотрудничество // Деловой Казахстан. 20.12.2014 г. Доступ: <http://dknews.kz/e-konomicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/> (дата обращения: 21.12.2014).

Специально посвятив отношениям Китая со странами ЦА большую часть своего выступления в Астане, Си Цзиньпин в весьма патетических тонах рассказал, в каком духе эти отношения следует развивать: «беречь нашу дружбу и пронести ее через грядущие века», «быть искренними и доверительными друзьями», «расширять региональное сотрудничество с более открытой душой и более широким кругозором» и т.п. Он подчеркнул также, что Китай «не добивается господства в региональных делах, не ищет зон влияния»¹². Надо полагать, все это имело целью смягчить царящее в регионе настороженное отношение к китайскому экономическому наступлению.

Конкретно же формирование Экономического пояса Шелкового пути предлагается по следующим направлениям:

– развитие регионального сотрудничества, создание благоприятных правовых и политических условий для региональной экономической интеграции;

– ускорение строительства единой транспортной сети, которая включала бы сквозную транспортную магистраль от Тихого океана до Балтийского моря, и трасс, соединяющих Восточную, Западную и Южную Азию («Именно развитие транспортной взаимосвязанности лежит в основе концепций Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», — подчеркивает Си Цзиньпин¹³);

– увеличение объемов торгового и инвестиционного сотрудничества;

– снижение и ликвидация торговых барьеров, сокращение издержек, упрощение бюрократических процедур;

– увеличение доли расчетов в национальных валютах (фактически это будет выгодно в первую очередь для юаня, который в перспективе сможет превратиться в международную валюту, способную потеснить доллар и евро);

¹² Отметим любопытную деталь того же плана. В одном из своих выступлений премьер Госсовета Ли Кэцян пообещал: «Если предыдущие десять лет были периодом быстрого развития связей между Китаем и Центральной Азией, то предстоящий период будет “золотым десятилетием”, когда стороны построят всесторонние отношения высокого уровня. В отношениях Китая с АСЕАН “золотое десятилетие” стратегического партнерства уже состоялось, теперь их ждет “кобальтовое десятилетие”» (см.: Чжунго цзинци Ван. Сычоу чжи Лу цзинци дай хе хайшан сычоу чжи Лу иян цзинцай [Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь равно великолепны]. 13.09.1013 г. Доступ: http://views.ce.cn/view/ent/201309/13/t20130913_1488172.shtml (дата обращения: 15.12.2014)).

¹³ Жэньминь ван. В Пекине завершилась 22-я неофициальная встреча лидеров АТЭС. 12.11.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1112/c31521-8807796.html> (дата обращения: 15.11.2014).

– расширение «народных связей», чтобы «подкрепить региональное сотрудничество прочной социальной и общественной базой». В частности, предусматривается значительное увеличение числа студентов из стран ЦА в вузах Китая: предоставление 30 тыс. правительственных стипендий, увеличение до 10 тыс. числа преподавателей и студентов из Институтов Конфуция. Столь активное использование «мягкой силы» позволит Китаю заметно нарастить свое влияние в кругах управленческой и предпринимательской элиты бывших советских республик.

В многочисленных комментариях к проектам, озвученным лидером КНР, китайские эксперты добавляют к приведенному перечню сотрудничество в энергетической сфере, строительство нефте- и газопроводов, прокладку авиационных трасс, развитие телекоммуникаций и т.д. — едва ли не все возможные виды экономического взаимодействия¹⁴.

Выдвижение концепции Экономического пояса Шелкового пути в совокупности с другими инициативами свидетельствует о том, что запросы и возможности Китая на внешнеполитической арене значительно выросли, он превратился в ведущую евро-азиатскую экономическую державу не только по объему экономики, но и по своему реальному влиянию, и теперь задался целью приспособить всю международно-экономическую систему континента к своим потребностям. Пекин готовится к интенсивному наступлению едва ли не на всех направлениях и с помощью всех видов экономического оружия.

Действительно, в 2013 г. внешнеторговый оборот КНР достиг гигантской величины в 4159 млрд долл., увеличившись за 5 лет в 1,62 раза при неизменно положительном сальдо (экспорт возрос в 1,54 раза, импорт — в 1,72 раза, баланс в 2013 г. составил 259 млрд долл.). Использованные прямые иностранные инвестиции увеличились в 1,27 раза: с 92,39 до 117,59 млрд долл.¹⁵

Выступая на Боаоском азиатском форуме в 2013 г., Си Цзиньпин привел такие цифры: «В новом веке торговля Китая с соседними странами возросла со 100 с лишним млрд долл. до 1,3 трлн. Китай стал крупнейшим партнером всех соседних стран, самым большим рынком их экспорта и важнейшим источником инвестиций. По прогнозам, за предстоящие 5 лет Китай импортирует то-

¹⁴ См., например: CRI Online. Что вызвало такой большой интерес и энтузиазм людей в отношении «экономического пояса Шелкового пути»? 06.01.2014 г. Доступ: <http://russian.cri.cn/841/2014/01/06/1s496859.htm> (дата обращения: 11.01.2015).

¹⁵ Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цзюй [Государственное бюро статистики КНР]. Доступ: <http://data.stats.gov.cn/workspace/index.jsessionid=480C0531DF8743FA75E0E19A32729B5A?m=hgnd> (дата обращения: 16.02.2014).

варов приблизительно на 10 трлн долл., его инвестиции за рубеж достигнут 5 млрд долл., число выезжающих за границу туристов, вероятно, составит 400 млн»¹⁶.

Как отмечали китайские специалисты еще несколько лет назад, в начальный период реформ и открытости стратегическая цель государства состояла в том, чтобы «войти в мировой экономический порядок»; теперь же она заключается в изменении этого порядка таким образом, чтобы он в большей мере учитывал «обновленные интересы Китая» [Fu Mengzi, 2010: 2].

Вместе с тем руководители КНР подчеркивают, что их концепция основана на принципе «общего выигрыша» (*гун ин*) самого Китая и его партнеров, и это, по большому счету, действительно так, поскольку интересы Поднебесной и многих других стран на современном этапе развития мировой экономики в значительной мере совпадают. В ходе серии зарубежных визитов Си Цзиньпина, Ли Кэцяна и других китайских лидеров сразу после знаковой речи председателя КНР были достигнуты многочисленные договоренности о новых крупных инвестиционных и торговых сделках. Неудивительно, что официальные и деловые круги всех стран восприняли китайскую концепцию с безусловным одобрением. Наибольший энтузиазм она вызвала в центральноазиатских государствах, для которых сотрудничество с КНР означает не только оживление экономики, но и расширение выхода на международные рынки¹⁷.

В странах ЦА, разумеется, четко понимают, что сближение с Китаем имеет и оборотную сторону — перекос экономики в сторону сырьевых отраслей, чреватый возникновением экономической зависимости от могущественного партнера. Однако никакого альтернативного варианта развития у них попросту нет.

Что же все-таки намереваются построить творцы внешнеэкономической стратегии КНР? Каким должен, по их замыслу, быть

¹⁶ Синьхуа ван. Си Цзиньпин чжуси цзай Боао Ячжоу луньтань 2013 нянь нянь хуэй шан дэ чжучжи яньцзын. Цюань вэнь. Гунтун чуанцзао Ячжоу хэ цюань шицзе дэ 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 г. Доступ: http://news.xinhuanet.com/politics/2013-04/07/c_115296408.htm (дата обращения: 26.04.2014).

¹⁷ «Великий Шелковый путь будет помогать всем нам больше друг друга знать и лучше жить, — заявил, например, президент Казахстана Н. Назарбаев. — Сейчас наша задача — оживить Шелковый путь. <...> Это выгодно всем, кто здесь живет и находится. Очень важна инициатива председателя КНР Си Цзиньпина по созданию экономического сотрудничества на Шелковом пути, и я яростно поддерживаю это» (см.: Капитал. Назарбаев рассказал о важном значении Шелкового пути. 21.05.2014 г. Доступ: <http://kapital.kz/gosudarstvo/30131/nazarbaev-rasskazal-ovazhnom-znachenii-shelkovogo-puti.html> (дата обращения: 05.01.2015)).

Экономический пояс Шелкового пути после того, как он будет сформирован? Должной ясности в этом вопросе нет, и сами китайские коллеги, по наблюдениям авторов данной статьи, упрекают друг друга в слабой разработке столь актуальной темы. В исходном документе — сентябрьской речи Си Цзиньпина в Астане — понятие Экономического пояса никак не прописано, критерии его готовности не заданы, указаны лишь те направления, по которым следует разворачивать процесс его создания. Неясно также, насколько сможет прояснить проблему призыв Си Цзиньпина (в ноябре 2014 г.) «как можно скорее разработать график и дорожную карту строительства “пояса”»¹⁸.

В гипотетической конечной точке провозглашенные председателем КНР процессы экономической интеграции должны привести к созданию общего объединения (как минимум зоны свободной торговли) всех государств, относящихся к «поясу». Однако ничто не мешает авторам концепции в какой-то момент в ходе экономического сближения (например, когда будут введены в строй трансконтинентальные коридоры или возрастет количество зон свободной торговли) рассматривать «пояс» как уже существующий, а его дальнейшее развитие — как усовершенствование.

Модель такого «несовершенного пояса», не являющегося единой межгосударственной интеграционной структурой, имеет то достоинство, что она вполне осуществима. Она будет включать любые уже существующие объединения (ШОС, ЕАЭС, наконец, ЕС), не требуя их ликвидации или перестройки, члены этих объединений станут одновременно и участниками «пояса», а деятельность их будет зачисляться и на счет китайского проекта. То же касается и других возможных в будущем локальных объединений. В такой схеме, по-видимому, и можно найти ответ на вопрос известного российского дипломата В.Я. Воробьева: «Как будет происходить, и что будет считаться осуществлением идеи Экономического пояса, ибо конкретные программы и проекты экономического и культурно-гуманитарного сотрудничества входят в сферу двусторонних отношений, а многостороннее взаимодействие может происходить в рамках ШОС?»¹⁹

¹⁸ Синьхуа ван. Си Цзиньпин призывает к интенсификации процесса создания нового Шелкового пути. 06.11.2014 г. Доступ: http://russian.news.cn/china/2014-11/06/c_133770960.htm (дата обращения: 10.11.2014).

¹⁹ Воробьев В.Я. Новый шелковый курс. О китайской идее построения «экономического пространства Великого шелкового пути» // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. Доступ: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-shelkovyi-kurs-16776> (дата обращения: 24.06.2014).

Подобная модель Экономического пояса Шелкового пути выгодно отличается своей реалистичностью от проекта создания объединения с жесткими правилами и обязательствами его членов, способного каким-то образом растворить в себе реально существующие международные экономические структуры. Учитывая количество государств на территории «пояса», а главное — то обстоятельство, что их интересы нередко противоречат друг другу или вообще никак не соприкасаются, подобную конструкцию вполне правомерно считать «романтической сказкой». Интеграция поверх противоречий, поверх существующих блоков — это утопия, хотя и полезная как идеологический инструмент, создающий благоприятный фон для диалога с любыми партнерами.

Вообще идея интеграции, обеспечения свободной торговли является стержневой для всей внешнеэкономической стратегии Пекина на евроазиатском пространстве. Подоплека при этом очевидна: создать условия, которые позволили бы Китаю проявить свои преимущества «мировой фабрики» и крупнейшего международного инвестора. На XVIII съезде КПК (2012) генеральный секретарь Ху Цзиньтао подчеркивал: «...принимая активное участие в глобальном экономическом управлении, Китай продвигает либерализацию, а также удобоисполнимость торгово-инвестиционных операций и возражает против всякого рода протекционизма». Он призвал «ускорить реализацию стратегии создания зон свободной торговли, стимулировать соединение и прямое сообщение с сопредельными странами»²⁰. Развивая эти установки, руководители КНР неизменно говорят именно о процессе интеграции, не пытаясь определить, в какой мере будут достигнуты конечные идеальные цели. Очевидно, что в нынешнем китайском проекте будущий «пояс» рассматривается как продукт «мягкой», можно сказать, незавершенной интеграции.

При этом, как считают китайские эксперты, КНР не должна ограничиваться ролью рядового участника формирования Экономического пояса. По мнению, например, профессора Ян Лэя (Нанькайский университет), Китаю следует взять на себя функцию координатора, регулирующего и смягчающего противоречия между ЕАЭС, интересами США, планами ЕС и программами международных организаций в Центральной Азии. Только Пекин,

²⁰ Байду вэньку. Чжун Гун чжунянь цзун шуцзи Ху Цзиньтао Чжунго Гунчаньдан ди шиба цы дайбяо дахуэй баогао цюань вэнь [Доклад Генерального секретаря ЦК КПК Ху Цзиньтао на XVIII съезде КПК. Полный текст]. 12.06.2012 г. Доступ: <http://wenku.baidu.com/link?url=uxrfECQRvVTaxSYDpjsYYMTL-8gxVWZt6d0X-KWUc4vq232dCKAizbZIW7WAw0qI0fdmuQ580JMC-so5mLMLEizYvFBZ51VXGwWupdwLwy> (дата обращения: 18.04.2014).

считает Ян Лэй, способен выполнить эту миссию, поскольку авторы всех других проектов «ставят своей целью расширение геополитического влияния и защиту собственных долгосрочных интересов на Евразийском континенте»²¹, тогда как Китай строит свою политику на принципах дружбы, взаимного доверия, общей выгоды.

С нашей точки зрения, претензии на лидерство в таком именно смысле едва ли можно считать обоснованными уже потому, что они никак не отражают противоречия между самим Китаем и его партнерами по ЭПШП, да и способность КНР учитывать интересы всех внерегиональных игроков в ЦА, а равно разрешать территориальные и водно-ресурсные конфликты внутри региона вызывает серьезные сомнения (хотя в отдельных случаях Пекин, возможно, сумеет использовать свое влияние, чтобы побудить спорящие стороны воздержаться от обострения ситуации или даже прийти к компромиссу).

Гораздо более правдоподобной представляется роль КНР как неформального центра, который выполняет самую важную из всех функций — формирование и распределение средств анонсированного в ноябре 2014 г. Фонда Шелкового пути с капиталом 40 млрд долл.²² и, сверх того, проводит разного рода научные и практические форумы, организует выступления в СМИ и т.д. Собственно, такая деятельность — раскручивание бренда нового Шелкового пути — уже идет полным ходом (добавим, что по инициативе Китая создается Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, среди 26 учредителей которого значатся Казахстан, Узбекистан и Таджикистан)²³.

Более того, Пекин мог бы расширять свою экономическую экспансию в западном направлении и без выдвижения концепции нового Шелкового пути, но данный проект способствует успешности этого процесса, поскольку служит для него идеологической платформой и дает ему серьезную пропагандистскую поддержку. КНР рисует строительство Экономического пояса как общее дело, отвечающее интересам всех его участников, что во многом соот-

²¹ Ян Лэй. Экономический пояс «Шелковый путь» и евразийское экономическое сотрудничество // Деловой Казахстан. 20.12.2014 г. Доступ: <http://dknews.kz/e-konomicheskij-poyas-shelkovy-j-put-i-evrazijskoe-e-konomicheskoe-sotrudnichestvo/> (дата обращения: 21.12.2014).

²² РБК. Китай потратит на «новый Шелковый путь» \$40 млрд. 08.11.2014 г. Доступ: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/545dfe43cbb20fec3bf3b307> (дата обращения: 10.11.2014).

²³ Arafnews. Саудовская Аравия и Таджикистан войдут в число учредителей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. 15.01.2015 г. Доступ: <http://arafnews.ru/news/saudovskaja-aravija-i-tadzhikistan-vojdut-v-aziatskij-bank-infrastrukturnyh-investitsij.html> (дата обращения: 20.01.2015).

ветствует истине и придает проекту привлекательность. К тому же всякое упоминание Шелкового пути — это неявная отсылка к Китаю, поскольку в сознании жителей и Азии, и Европы первый неизменно ассоциируется со вторым. При этом китайская пресса объявляет очередным шагом в строительстве «пояса» едва ли не любой акт экономического, научно-технического или культурного взаимодействия между государствами, географически входящими в него²⁴. Муссируя идею возрождения Шелкового пути, КНР создает себе образ государства, исторически не пребывавшего «на отшибе», как привыкли считать в Европе, а, напротив, вписанного в жизнь всего Евразийского континента и ныне закономерно становящегося одним из локомотивов его развития.

Идеологическое оформление концепции Экономического пояса и развернувшаяся в китайской прессе пропагандистская кампания свидетельствуют о том, что Пекин подготовил силы для экономического продвижения на запад. Мало того, сотрудничество Китая со странами континента нередко уже расценивается как вклад в строительство нового Шелкового пути.

Известный китайский экономист Ху Аньган с коллегами разделили Экономический пояс на три части: ядро — постсоветские государства Центральной Азии; зона, примыкающая к ядру, в которую входит Россия²⁵; наконец, зона расширения, состоящая из стран Европы и Северной Африки [Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун, 2014: 4–5]. В следующем разделе мы рассмотрим основные аспекты экономической деятельности КНР в Центрально-Азиатском регионе, включая строительство транспортных коридоров, а также ее теснейшую связь с экономическим подъемом соседнего участка ЭПШП — Синьцзян-Уйгурского автономного района, модернизация которого входит в стратегию развития Западного Китая.

* * *

Деятельность Пекина в Центральной Азии нацелена в первую очередь на получение доступа к ресурсному потенциалу региона путем участия в разработке залежей нефти, газа, освоении гидроэнергоресурсов и других природных ресурсов и интенсификации торгового обмена. Кроме того, Китай стремится к продвижению

²⁴ Например, проект создания совместных научно-технических центров в Сколково и в Сиани получил название «Китайско-российский инновационный парк Шелкового пути» (см.: Жэньминь ван. Китай и Россия совместно построят парк высоких технологий и производства. 12.01.1025 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0112/c31518-8834867.html> (дата обращения: 05.01.2015)).

²⁵ В эту зону включены также Турция, Иран, арабские государства Ближнего Востока, Пакистан и Индия.

на рынки ЦА, Европы, России, Ближнего и Среднего Востока своих товаров транзитом через Центрально-Азиатский регион, а в перспективе — к переориентации основных евразийских торговых потоков на себя. Отдельно следует отметить активное участие КНР в развитии новых трансконтинентальных транспортных коридоров.

Если во время активной фазы мирового кризиса в 2008–2010 гг. внешнеторговый оборот Китая с государствами ЦА составлял 30,8–30,1 млрд долл., то к 2012 г. он вырос более чем в 1,5 раза — до 46 млрд долл.²⁶ Это ставит КНР на первое место среди торговых партнеров стран Центрально-Азиатского региона. Уже в 2010 г. Китай впервые обогнал по этому показателю ЕС: объем его торговли с 5 странами ЦА достиг 23 млрд евро, а Евросоюза — 21 млрд евро [Кузьмина, 2013].

Анализ товарооборота между Поднебесной и ее центральноазиатскими партнерами в последние годы (2008–2012) показывает несколько важных тенденций, среди которых закрепление Казахстана в качестве бесспорного лидера и стремительный выход Туркмении на второе место. Торговля с обеими странами, ориентированная прежде всего на закупки углеводородов, носит устойчивый и возрастающий характер. При этом стоит отметить непостоянный товарооборот с малыми государствами ЦА — Киргизией и Таджикистаном, что связано с несбалансированностью торговых отношений и высокой кредитной задолженностью этих стран перед Пекином.

С 1997 г. основные финансовые ресурсы стали направляться Китаем на покупку нефтяных активов в главной нефтедобывающей стране региона — Казахстане, значительно позднее китайские инвестиции пришли в газовую отрасль Туркмении и Узбекистана. С учетом стоимости строительства трубопроводов из государств ЦА в Китай его совокупные вложения в нефтегазовой сфере региона составляют десятки миллиардов долларов [Джекшенкулов, 2000]. Путем такого инвестирования КНР не только обеспечивает себе доступ к этим энергоресурсам, но и укрепляет общее стратегическое партнерство с центральноазиатскими странами, превращая их в стабильных внешнеполитических союзников. Особую ценность в условиях мирового финансового кризиса приобрели огромные валютно-финансовые резервы Пекина, которые используются китайским правительством как для агрессивной скупки ресурсных активов, так и для кредитной поддержки национальных компаний, в том числе в странах ЦА.

²⁶ Чжун хуа жэньминь гун хэ го гоцзя тунци цзюй [Государственное бюро статистики КНР]. Доступ: <http://data.stats.gov.cn/workspace/index.jsessionid=480C0531DF8743FA75E0E19A32729B5A?m=hgnd> (дата обращения: 21.11.14).

В настоящее время Китай по объемам капиталовложений в экономику Центрально-Азиатского региона является крупнейшим инвестором. Это сотрудничество обеспечивается в рамках общего взаимодействия практически со всеми странами ЦА и носит обоюдovýгодный и перспективный характер. Приоритетными для Пекина отраслями инвестирования являются транспорт и логистика, финансы и страхование, горнодобывающая промышленность и вложения в персонал работающих на территории региона китайских компаний. За 2001–2011 г. объем инвестиций увеличился более чем в 20 раз (свыше 20 млрд долл.) [Кузьмина, 2013]. Кроме того, значительные средства Китай вкладывает в ЦА и через международные финансовые институты и организации: Азиатский банк развития (АБР) и Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Так, весьма своевременно в условиях глубокого мирового финансового кризиса Пекин по линии ШОС в 2009 г. выделил странам Центрально-Азиатского региона льготный кредит на 10 млрд долл. для поддержки финансовой стабильности, а в июне 2011 г. увеличил кредитную линию до 12 млрд долл. Эксимбанк Китая, через который проводятся основные финансовые вливания в Центральную Азию, уже реализовал свыше 50 социально-экономических проектов в регионе [Кузьмина, 2013].

По странам ЦА инвестиционные вложения выглядят следующим образом. Общая сумма китайских инвестиций в Казахстане на конец 2012 г. — 14 млрд долл., из них 12 млрд сосредоточено в энергетической сфере. В 2013 г. сумма контрактов, подписанных в Казахстане в ходе визита нового главы Китая Си Цзиньпина, составила в общей сложности 30 млрд долл. Совокупные инвестиции Поднебесной в узбекскую экономику в 2012 г. превысили 4 млрд долл. Основная часть китайских вложений направлена в топливно-энергетический сектор, а также в разработку природных ресурсов республики. В сентябре 2013 г. сумма контрактов, подписанных в Узбекистане, составила 15 млрд долл. Системный характер приобретает оказываемая КНР антикризисная помощь таджикским властям. В сентябре 2013 г. Китай согласился предоставить Киргизии кредиты объемом около 3 млрд долл. на энергетические и инфраструктурные проекты, 1,4 млрд из них пойдут на строительство газопровода в Китай [Кузьмина, 2013].

Россия сохраняет статус второго по значимости торгового партнера государств Центральной Азии. Однако по сравнению с динамичным ростом внешнеторгового оборота стран региона с Китаем показатель РФ уменьшается: если в 2008 г. доля России составляла относительно КНР 87%, то в 2010 г. — 72%, а в 2012 г. — уже 66%.

К наиболее капиталоемким инфраструктурным проектам в Центрально-Азиатском регионе относятся несколько масштабных трубопроводов, в первую очередь две ветки магистрального нефтепровода Казахстан–Китай, соединившего нефтяные месторождения центрального, а позднее и западного Казахстана с крупным нефтеперерабатывающим комплексом Карамай возле г. Урумчи в Синьцзяне. Строительство велось несколькими этапами, сначала на участке Атасу–Алашанькоу, потом Кенкияк–Кумколь и т.д. В настоящее время в рамках второй очереди второго этапа предполагается постепенное наращивание мощности данной транспортной системы по всем участкам от Атырау до Алашанькоу до 20 млн тонн нефти по мере увеличения потребности в росте экспорта и требований внутреннего рынка²⁷. По итогам 2013 г. транспортировка нефти из Казахстана в Китай составила 11,8 млн тонн²⁸, причем китайскому направлению трубопроводных поставок нефти в Казахстане придается стратегическое значение²⁹.

С конца 1990-х годов Пекин постоянно наращивает свое присутствие в нефтяной промышленности Казахстана и сейчас прочно укрепился в нефтегазовом секторе четырех областей страны. Согласно оценкам политолога Константина Сыроежкина, в Актюбинской области под китайским контролем находится 95,4% добываемой нефти и 93,8% газа, Кызылординской — 51 и 54,8%, Атырауской — 10,9 и 16,4% соответственно. В Мангистауской области китайские инвесторы контролируют добычу 14,9% «черного золота» и около 1% газа, однако после завершения сделки по «Мангистаумунайгазу» доля китайских компаний здесь возрастет по нефти до 40%, по газу — до 8% [Сыроежкин, 2014].

Безусловно, деятельность нефтегазовых компаний Поднебесной в Казахстане вполне вписывается в общую тенденцию активизации КНР на внешних рынках. За короткое время Китай стал обладателем значительных ресурсов, позволяющих корректировать нефтяную стратегию Астаны в свою пользу. В 2013 г. китайская компания CNPC приобрела около 8% активов одного из наиболее перспективных месторождений Казахстана — Кашагана. При этом консорциум теперь получит огромный рынок сбыта своей продукции, а АО «ННК КазМунайГаз» — необходимые ему для реализации второй фазы освоения Кашагана инвестиции. Участие в этом проекте открывает перед китайскими компаниями гигантские

²⁷ КазМунайгаз. Нефтепровод Казахстан–Китай. Доступ: http://www.kmg.kz/manufacturing/oil/kazakhstan_china/ (дата обращения: 23.12.2014).

²⁸ Там же.

²⁹ Там же.

возможности по сокращению зависимости КНР от поставок нефти из стран Ближнего Востока и Африки [Сыроежкин, 2014: 340–341]. В целом на сегодняшний день вполне очевидна тенденция роста доли компаний с участием китайского капитала в общем объеме добычи нефти и газа в Казахстане. В 2012 г. эта доля составляла соответственно 36,46 и 15,92% [Сыроежкин, 2014: 348].

Оценивая присутствие Китая в казахстанском нефтегазовом секторе, нельзя не упомянуть распространенный тезис о превращении Казахстана в сырьевой придаток КНР. В этом утверждении есть большая доля правды. Растущий внутренний спрос в Поднебесной на практически всю группу сырьевых товаров закрепляет превращение Средней Азии в целом и Казахстана в частности в сырьевой придаток не только европейской, но и китайской экономики. Глобальная неконкурентоспособность среднеазиатских стран в сравнении с географически близкой КНР предельно затрудняет для них, если не закрывает полностью, возможности диверсификации экономической структуры внесырьевого сектора [Сыроежкин, 2014: 356].

Крупнейшим газопроводным проектом в Центральной Азии является сооружение газотранспортной системы «Центральная Азия» по маршруту Туркмения–Узбекистан–Казахстан–Китай. Первая очередь газопровода была запущена в декабре 2009 г. В настоящее время уже работают три очереди и начинается строительство 4-й, которая пройдет из Туркмении новым маршрутом, через Таджикистан. Первоначально пропускная способность всей газотранспортной системы должна была составить 40 млрд кубометров в год, 30 млрд из которых — доля Туркмении и по 5 млрд — Казахстана и Узбекистана, однако в ноябре 2011 г. мощность было решено увеличить до 65 млрд кубометров³⁰. Эти трубопроводы являются стратегическим и наиболее надежным звеном системы энергобезопасности Китая. На его территории этот газ соединяется с газом из месторождений Синьцзяна и по 2-ниточной газотранспортной системе Запад–Восток транспортируется в Шанхай и Гуанчжоу.

Отдельного внимания заслуживают китайские проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры региона. В течение последних 10 лет Европейский союз занимает первое место среди торговых партнеров КНР, а Китай — второе место среди партнеров ЕС. За этот период объем двусторонней торговли

³⁰ Russian.china.org.cn. Туркменистан–КНР: важная историческая веха долгосрочного партнерства. 06.01.2012 г. Доступ: <http://russian.china.org.cn> (дата обращения: 23.12.2014).

вырос в 4 раза, составив в 2013 г. 559,1 млрд долл.³¹, поэтому вопрос доставки товаров европейским потребителям весьма актуален.

Подавляющая часть торговых поставок из Китая в Европу осуществляется морским путем. Однако Пекину приходится учитывать возникающие в перспективе угрозы, в частности возможную монополизацию морских перевозок рядом западных транснациональных перевозчиков с соответствующим ростом тарифов. Кроме того, существует необходимость ускорения доставки ряда высокотехнологичных товаров потребителям. Все это мотивирует Китай на развитие трансконтинентальных сухопутных перевозок в контейнерах на главном направлении Восток–Запад.

С постройкой железнодорожных линий из Казахстана в Китай и из Туркмении в Иран, а теперь и прикаспийской железной дороги Узень–Берекет–Горган Центральная Азия оказалась в перекрестье большинства транспортных коридоров на пути из Европы в Азию, как и в древнее время, когда действовал Великий шелковый путь. Пекин также предлагает строительство стратегически важной для Бишкека железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан стоимостью 2 млрд долл. в обмен на доступ к месторождениям золота, алюминия и железа³². Власти стран ЦА осознают, что без создания системы транспортных коммуникаций и производственной инфраструктуры, обеспечивающих выход на мировой рынок, нельзя успешно реализовывать собственные стратегии развития, поэтому в большинстве из них подобные транспортные проекты рассматриваются как решающий фактор экономического роста. Это касается не только железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, но и строительства новых магистральных нефте- и газопроводов, а также линий электропередачи (ЛЭП). Фактически речь идет о создании по траектории ЭПШП мультимодального транспортно-энергетического коридора для перевозки в направлении Европы и Восточной Азии энергоносителей и других грузов КНР, ЦА и сопредельных государств. В настоящее время в развитие такого коридора в Центрально-Азиатском регионе вкладывают финансовые средства несколько азиатских банков, а также Китай, Казахстан и Туркмения. Проект интересен и ряду восточноазиатских (Япония, Республика Корея и др.) и южноазиатских стран (Индия, Пакистан), Ирану и России.

³¹ China Business Times // Investment to become the new engine of China–EU cooperation. 14.04.2014. Доступ: <http://chinabusinesstimes.com/investment-become-new-engine-china-eu-cooperation/> (дата обращения: 19.12.2014).

³² Накмайр Й.-Д. Перегрузка Great Game // Эксклюзив. 18.07.2011 г. Доступ: <http://exclusive.kz/politika/215> (дата обращения: 23.12.2014).

С точки зрения минимизации затрат, сокращения времени на преодоление таможенных и других административных сложностей, на наш взгляд, оптимальным является транзитный путь китайских и центральноазиатских грузов на экспорт на азово-черноморские и балтийские порты. Это так называемый северный коридор Транс-азиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) от Ляньюньгана до Алашанькоу (Достык). Северный коридор ТАЖМ соединяет Китай через Казахстан с Россией, странами Балтии и Европой. По сравнению с Транссибирской магистралью протяженность маршрута через Казахстан короче на 2–3 тыс. км. С конца 2009 г. Пекин провел ускоренную модернизацию китайской части этого коридора, завершив строительство железной дороги Урумчи–Хоргос протяженностью 286 км, что дало дополнительный выход на казахстанскую железнодорожную сеть, а в 2011 г. была запущена первая очередь международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», которому отводится роль регионального транспортно-логистического хаба.

В итоге объем поставок грузов через два основных пограничных перехода китайско-казахстанской границы резко возрос: если в 2011 г. он составлял 15,2 млн тонн, в 2012 г. — 16,5 млн тонн, то в 2013 г. составил порядка 20 млн тонн, в основном за счет экспортных перевозок³³.

Оценивая потенциальную транзитную емкость данного транспортного направления и учитывая возможность освоения транзитных грузопотоков, можно утверждать, что северный коридор ТАЖМ является весьма перспективным, поэтому если ранее основная часть грузов для стран ЦА из Восточной Азии перевозилась через Транссиб, то теперь большая их часть переориентирована на транскитайскую магистраль.

Предполагается, что перспективы этой дороги значительно возрастут с введением в действие на пограничном переходе в Достыке уникальной испанской разработки — системы автоматического изменения ширины используемой колеи «Talga RD», которая давно применяется в Европе. Эта система позволит, не останавливая состава, переходить с одной колеи на другую, в данном случае с китайской (1435 мм) на «русскую» (1520 мм), т.е. резко повысить скорость движения транзитных грузов и сократить затраты на пе-

³³ Мой город. Новостной портал Западного Казахстана. Казахстан и Китай увеличат ж/д грузооборот до 20 млн тонн в 2013 году. 29.05.2013 г. Доступ: <http://mgorod.kz/nitem/kazakhstan-i-kitaj-uvlichat-zhd-gruzooborot-do-20-mln-tonn-v-2013-godu/> (дата обращения: 19.12.2014).

реобување колесных пар. В настоящее время «Talگو RD» проходит испытания на казахстанских железных дорогах³⁴.

В то же время не следует переоценивать возможности ТАЖМ. Сегодня эта китайская альтернатива Транссибу хоть и является его наиболее серьезным конкурентом, но имеет и свои недостатки. Например, в условиях резкого роста грузооборота в Китае возник дефицит пропускной способности ряда железнодорожных сетей, в связи с чем данный маршрут через Синьцзян перегружен, и перед Пекином стоит серьезная проблема оптимизации внутристрановых грузовых перевозок.

Уже проведенная модернизация пограничных переходов на границе с Казахстаном позволила Китаю в течение последних 3 лет сформировать несколько международных железнодорожных маршрутов между КНР и Европой.

Определены два начальных пункта выхода из Китая: город Чунцин Юго-Западного Китая и город Чжэньчжоу Центрального Китая. Эти маршруты пересекают границу КНР через контрольно-пропускной пункт Алашанькоу в Синьцзяне, проходят через территорию Казахстана, России, Беларуси и Польши и заканчиваются в германских городах (Чунцинский маршрут — в Дуйсбурге, Чжэньчжоуский — в Гамбурге). При этом общая протяженность Чунцинского маршрута составляет более 11 тыс. км, среднее время в пути — около 16 дней, что на 20 дней быстрее, чем при использовании морского транспорта. По состоянию на январь 2014 г. по железной дороге было выполнено 96 рейсов, перевезено 8434 стандартных контейнера внешнеторговых грузов общей стоимостью свыше 3 млрд долл.³⁵

По этой магистрали железнодорожные составы везут IT-продукцию чунцинского производства, а также различные наименования товаров из юго-западных, центральных, южных и восточных районов Китая, а обратно ввозят в основном автозапчасти, медицинское оборудование и медикаменты, продукты питания, машиностроительное оборудование и продукцию химической промышленности, производимые в Европе и в прилегающих к железнодорожному маршруту странах.

В целом нет нужды говорить, что средства, выделяемые на долгосрочные проекты, крайне важны для многих азиатских госу-

³⁴ Казахстан темир жолы. Становой хребет экономики. 10.12.2009 г. Доступ: <http://www.railways.kz/ru/node/923> (дата обращения: 23.12.2014).

³⁵ China logist. Железнодорожная магистраль Чунцин—Дуйсбург повысила качество грузовых сервисов. 13.09.2013 г. Доступ: <http://chinalogist.ru/book/articles/perevody/zheleznodorozhnaya-magistral-chuncin-duysburg-povysila-kachestvo-gruzovyh> (дата обращения: 23.12.2014).

дарств, освоение этих инвестиций способно дать значительный мультипликативный эффект, а масштаб выделенных Пекином ресурсов таков, что может улучшить условия кредитования из других источников — и не только в Азии. Примечательна в связи с этим негативная реакция США, усмотревших «непрозрачность» в создаваемых институтах, а по сути ощутивших ясную угрозу для контролируемых Вашингтоном международных банков³⁶.

Наряду с интенсивным железнодорожным строительством в Центрально-Азиатском регионе Китай активно занимается реконструкцией его автодорожной инфраструктуры, особенно беднейших стран — Киргизии и Таджикистана, а также строительством новых дорог.

Так, в 2011 г. АБР утвердил кредит на сумму 55 млн долл. для модернизации автотрассы, связывающей Киргизию с КНР. Китай строит 12 новых автодорог, которые соединят Киргизию и другие центральноазиатские страны с Синьцзянем. Китайское агентство «Синьхуа» сообщило об открытии 22 новых транспортных маршрутов из Казахстана в КНР. В Таджикистане китайские инвесторы реализуют 13 проектов строительства дорог и мостов на 680 млн долл. Продолжается ремонт автотрасс Душанбе—Чанак (граница Узбекистана) и Душанбе—Кульма (граница КНР) [Алимов, 2011].

К тому же Китай, учитывая интерес стран ЦА к транспортным выходам к морю, открыл провинцию Синьцзян для автомобильного транзита их грузов по Каракорумскому шоссе на пакистанский порт Гвадар.

Таким образом, Китай покрывает ЦА сетью транспортных коридоров, связывает страны региона друг с другом и со своей территорией и открывает им (и себе) новые выходы во внешний мир, что дает толчок подъему их экономик.

Направляя крупные инвестиции в соседние государства, Пекин дает дополнительный импульс интенсивному развитию собственной экономики, поскольку кредитные ресурсы предоставляются Китаю хотя и на льготных условиях, но на связанной основе, т.е. только под обязательство использовать китайское оборудование и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Иными словами, Китай реализует свое экономическое влияние в Центрально-Азиатском регионе за счет использования эффективных финансовых механизмов повышенной привлекательности китайских инвестиций.

³⁶ Салицкий А. После саммита АТЭС: слабеющий гегемон и уверенный лидер // Фонд стратегической культуры. 17.11.2014 г. Доступ: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1416211620> (дата обращения: 17.11.2014).

В странах ЦА высоко оценивают намерения Пекина активно использовать преимущества взаимодополняемости их экономических структур. При этом взаимодополняемость является важнейшим фактором развития трансграничного хозяйственного взаимодействия. Китай обладает весьма широким спектром сравнительных преимуществ, прежде всего в трудоемких отраслях легкой промышленности, бытовой техники и электроники, в то время как большинство центральноазиатских государств имеют обширный ресурсный потенциал, а также представляют собой рынок сбыта для китайских товаров народного потребления и технической продукции. При этом Пекин достаточно эффективно использует данные преимущества в экономическом диалоге со странами ЦА, и уже сложившаяся мировая специализация сопредельных государств четко проявляется в их хозяйственных отношениях³⁷.

Государственные власти стран региона позитивно относятся к китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути, поскольку она сопровождается новыми масштабными инвестициями в их экономики. Для постсоветских государств Центральной Азии китайские инвестиции — единственная возможность развития, пусть даже по односторонней, а в конечном счете и тупиковой модели — за счет углубления зависимости от КНР.

* * *

Особая роль в проекте Экономического пояса Шелкового пути отводится развитию Синьцзяна (Синьцзян-Уйгурского автономного района — СУАР) ввиду его специфического стратегического положения на границе с Центрально-Азиатским регионом, масштабности его территории и богатства недр, к тому же все транспортные коммуникации Китая в западном направлении проходят через его территорию. В связи с этим в КНР решается задача по превращению СУАР в региональный внешнеэкономический и транспортно-логистический хаб, доминирующий над Центральной Азией.

Однако до недавнего времени СУАР, как и большинство других западных районов Китая, существенно отставал в развитии от восточных областей. Известно, что за годы экономических реформ с 1978 г. основные преимущества рыночной экономики получили приморские районы. В результате к началу XXI в. произошел перекос в региональном развитии Китая за счет резкого увеличения

³⁷ Самбурова Е.Н. Шанхайская организация сотрудничества — особенности образования и направления возможного развития // Экономическое пространство ЕвразЭС: факторы и пределы интеграции // Проблемы постсоветских стран. Вып. 6. М.: ИМЭПИ РАН, 2004. С. 227–228.

экономического потенциала прибрежных городов и соответственного падения значимости западных территорий. Правительство КНР совершенно правильно посчитало такую резкую диспропорцию опасной для стабильного социально-экономического развития страны, тем более что в западной ее части были открыты новые природные богатства, включая запасы нефти и газа, разработка которых требует значительных инвестиций в инфраструктуру.

В этой связи в начале XXI в. были приняты меры по коррекции региональной политики в виде программы помощи западным районам. В рамках этой программы центральное правительство выделило большие средства для дальнейшего формирования инфраструктуры Западного Китая, ввело преференции и предусмотрело помощь из высокоразвитых приморских областей. Результатом реализации этого этапа программы стало постепенное сокращение разрыва в уровне экономического развития между регионами. Кроме того, дополнительным импульсом подъему СУАР может служить концепция выхода западных районов на внешнюю арену, т.е. расширения внешнеэкономической деятельности, что предполагает превращение Синьцзяна в важный экспортно-ориентированный регион Китая.

Для этого имеются все предпосылки. Сейчас Синьцзян — главный энергоресурсный район КНР, а также основная база страны в таких отраслях сельского хозяйства, как хлопководство, животноводство, садоводство, переработка томатов. При этом регион является крупнейшим транспортным узлом Китая. В Синьцзяне планируются дальнейшая модернизация отраслей промышленности и сельского хозяйства, ориентированных на рынки сопредельных государств, укрепление многоотраслевого сотрудничества с соседними странами, главным образом в сфере природно-сырьевых и энергетических ресурсов, а также ускорение процесса строительства транспортной инфраструктуры в целях налаживания стабильных грузопотоков.

В стратегических планах Китая по ускорению экономического развития Синьцзяна Центрально-Азиатскому региону отводится знаковая роль. Весьма важно, что в целях создания благоприятных условий для привлечения инвестиций планируется обеспечить преференциальный режим предприятиям СУАР в странах Центральной Азии. Создание там ключевых объектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры, форсирование строительства как крупных, так и малых гидроэлектрических станций, разработка месторождений полезных ископаемых позволяют китайскому правительству загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс, а также на долгие годы ориентировать партнеров

из ЦА на использование преимущественно китайских технологий. За 2009–2012 гг. внешнеторговый оборот Синьцзяна вырос в 1,9 раза (с 13,8 до 25,2 млрд долл.) при резко преобладавшей доле экспорта [Гельбрас, 2013]. Таким образом, постепенно складывается экспортная ориентация СУАР в направлении соседних центральноазиатских стран, и Пекин надеется, что Синьцзян в перспективе станет играть важную роль в происходящих в ЦА геэкономических переменах. Наиболее перспективным расширением производственной кооперации представляется в сферах геологической разведки, добычи и переработки полезных ископаемых, сооружения объектов транспортной инфраструктуры, тепло- и гидроэнергетики, сельского хозяйства.

В дополнение к предыдущим мерам в условиях мирового финансового кризиса Центральным правительством КНР было принято решение о разработке программы скачкообразного развития СУАР и обеспечении в нем долгосрочной стабильности. Для достижения этих целей китайское руководство выделило около 4 трлн юаней. При этом только на строительство транспортной инфраструктуры на период до 2015 г. будет выделено от 120 до 150 млрд юаней (17,6–22 млрд долл.)³⁸. В результате в ближайшие 5 лет следует ожидать ускоренного развития народного хозяйства Синьцзяна по следующим направлениям:

- внедрение новых механизмов стимулирования инвестиционного сотрудничества предприятий Синьцзяна с иностранными государствами в сфере совместной разработки природных ресурсов, включая государства ЦА;

- принятие дополнительных мер по использованию преимуществ открытых пограничных районов Синьцзяна и превращение региона в «большой и современный» международный торговый порт;

- селективная поддержка отраслей промышленности, ориентированных на рынки сопредельных стран и районов, прежде всего Центральную Азию и Россию;

- укрепление многоступенчатого сотрудничества с внутренними регионами и близлежащими странами, главным образом в области энергетических ресурсов [Алимов, 2011].

Такие меры должны положить начало беспрецедентному «инвестиционному буму» в регионе. При этом большое значение в ускоренном индустриальном развитии СУАР будет играть интенсификация строительства новых свободных экономических зон (СЭЗ)

³⁸ Жэньминь ван. По меньшей мере 120 млрд юаней будут выделены на строительство дорожной сети в Синьцзяне. 31.05.2010 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/31518/7005205.html> (дата обращения: 23.12.2014).

на границах со странами ЦА. Формирование таких зон свободной торговли как на двусторонней, так и на многосторонней основе является генеральной линией Китая во внешнеэкономической деятельности. Первыми примерами строительства международных СЭЗ могут служить создаваемые на границе Китая и Таджикистана зоны, в Мургабском районе Горно-Бадахшанской АО Таджикистана и в Кашгарском округе СУАР, а также в зоне Хоргос на границе Казахстана и СУАР. Такие зоны могут быть объединены в единую зону экономического взаимодействия, что даст двойной выигрыш всем сторонам. Уже сейчас отмечается явный рост внешней торговли СУАР с Центрально-Азиатским регионом: если в 2008 г. оборот составил 22,2 млрд долл., то в 2012 г. уже 25,2 млрд долл.³⁹ По итогам 2012 г. СУАР доминирует среди других регионов Китая в торговле с отдельными странами ЦА, на его долю приходится 78,2% внешнеторгового оборота с Киргизией, 75,8% — с Таджикистаном и 44,7% — с Казахстаном⁴⁰.

В то же время, хотя установление прямых контактов городов и районов СУАР с сопредельными странами ЦА в целях налаживания торгово-экономических связей резко интенсифицировало развитие региона и в целом, и во внешнеэкономической сфере, «узким местом» сотрудничества остается состояние транспортной сети как с китайской, так и с центральноазиатской стороны.

* * *

Рыхлый характер той модели Экономического пояса Шелкового пути, которую мы считаем осуществимой, легко позволяет включить в нее и ШОС, и ЕАЭС. Более того, сосуществование «пояса» с этими организациями официально одобряется. «Стратегия Экономического пояса совмещается с процессом Евразийского экономического союза и дополняет его, — отметил посол КНР в РФ Ли Хуэй. — Создание Экономического пояса придаст жизненную силу ШОС»⁴¹. На экономическом форуме ШОС в Бишкеке в июне 2014 г. собравшиеся аналитики единогласно вынесли вердикт: «Шанхайская организация сотрудничества принимает и поддерживает предложение Китая о создании Экономического пояса Великого шелкового пути»⁴².

³⁹ По данным «Синьцзян тунци няньцзянь» (Статистического ежегодника по Синьцзяну) за 2002–2013 гг.

⁴⁰ Там же.

⁴¹ Ли Хуэй. Китайско-российское сотрудничество обладает большим потенциалом // Жэньминь ван. 01.09.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0901/c95181-8777066.html> (дата обращения: 03.09.2014).

⁴² NOTUMinfo. Эксперт: «ЕАЭС и китайский проект могут сосуществовать и даже дополнять друг друга». 24.06.2014 г. Доступ: <http://www.notum.info/news/politika/>

Реальная ситуация, однако, подсказывает другие оценки: Китай с его огромными инвестиционными и торговыми возможностями, как было показано ранее, является ключевым фактором ускорения экономического развития стран ЦА. Этот процесс, будь то в форме строительства ЭПШП или в любой другой, должен существенно увеличить экономическое и геополитическое влияние КНР в регионе, тогда как позиции России при этом неизбежно будут ослабевать. В частности, это, вероятно, выразится в том, что на фоне новых китайских капиталовложений снизится интерес центрально-азиатских государств к участию в ШОС, где, к их неудовольствию, планы Пекина по созданию Банка развития ШОС или Фонда ШОС так и остаются нереализованными, а функции организации в сферах политики и безопасности представляются лидерам этих стран менее актуальными.

Для Китая снижение привлекательности ШОС будет компенсироваться ростом его собственного экономического присутствия в ЦА, для России — не будет.

В менее выгодном положении окажется и ЕАЭС, чьи будущие взаимоотношения с Экономическим поясом Шелкового пути специалисты характеризуют как конкуренцию, или, если цитировать генерального секретаря ШОС Д. Мезенцева, «здоровое соревнование»⁴³ (что то же самое). Даже с точки зрения китайских экспертов, «совместное развитие ЕАЭС и ШОС сочетает в себе конкуренцию и сотрудничество»⁴⁴. Укрепление позиций Китая будет, вполне вероятно, сопровождаться усилением давления в той или иной форме на Россию, а также на Казахстан и Киргизию с целью ослабить таможенные барьеры Евразийского союза. Тема гармонизации взаимоотношений Китая и ЕАЭС присутствует в диалоге лидеров России и КНР, хотя и в завуалированном виде — в составе более общей проблемы эффективного взаимодействия между ЕАЭС и ШОС или ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути.

Так, Си Цзиньпин в своем выступлении в Астане заявил: «Мы готовы, совершенствуя координацию, прилагать общие усилия с Россией и странами ЦА к построению гармоничного региона. <...> Укрепление сотрудничества ШОС с ЕвразЭС откроет более широкое пространство для развития»⁴⁵. В.В. Путин со своей сто-

ekspert-eaes-i-kitaisky-proekt-mogut-sosushhestvovat-i-dazhe-dopolnyat-drug-druga (дата обращения: 30.06.2014).

⁴³ Там же.

⁴⁴ Жэньминь ван. Евразийский союз и Китай — совместное развитие между конкуренцией и сотрудничеством. 29.09.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0929/c31519-8789711.html> (дата обращения: 30.09.2014).

⁴⁵ Синьхуа ван. Си Цзиньпин чжуси цзай Боао Ячжоу луньтань 2013 нянь нянь хуэй шан дэ чжучжи яньцзян. Цюань вэнь. Гунтун чуанцзао Ячжоу хэ цюань шицзе

роны отметил, что «Россия видит большие возможности в налаживании сотрудничества ШОС с Евразийским экономическим союзом»⁴⁶.

В мае 2014 г. высшие руководители двух стран дали обещание: «Стороны продолжат поиск путей возможного сопряжения проекта Экономического пояса Шелкового пути и создаваемого Евразийского экономического союза»⁴⁷.

Рассмотрим взаимоотношения между ЕАЭС (ранее — Таможенный союз, ТС) и Китаем более подробно.

Тарифная стена, выстроенная участниками ТС по периферии его территории, несколько снизила объем их торговли с КНР. По подсчетам Европейского банка реконструкции и развития, повышение тарифов на 2% приводило к сокращению импорта из Китая на 2–3%⁴⁸. Ввозу китайских товаров препятствуют также принимаемые Таможенным союзом защитные антидемпинговые меры (главным объектом которых является именно КНР). В настоящее время они касаются таких категорий товаров китайского происхождения, как плоский холодно-катанный прокат, никельсодержащий прокат, подшипники качения, бесшовные трубы, эмалированные чугунные ванны. Надо отметить, что ТС и Китай ведут регулярный диалог по вопросам применения мер против демпинга.

Создав Таможенный союз, его участники получили возможность перераспределить в свою пользу часть сверхприбыли, получаемой китайскими компаниями от эксплуатации дешевой рабочей силы (поступления от таможенных пошлин делятся между Россией, Казахстаном и Белоруссией в соотношении 87,97, 7,33 4,7%). Вместе с тем несовершенство системы правил, регулирующих деятельность ТС (главным образом из-за расхождений между интересами его членов), вкупе с застарелым пороком постсоветских государств — наличием «серого» растаможивания и коррупции в тамо-

дэ 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 г. Доступ: http://news.xinhuanet.com/politics/2013-04/07/c_115296408.htm (дата обращения: 26.04.2014).

⁴⁶ ШОС. Обращение Президента Российской Федерации Владимира Путина в связи с председательством Российской Федерации в ШОС в 2014–2015 годах. 15.09.2014 г. Доступ: <http://sco-russia.ru/commentaries/20140915/1013188512.html> (дата обращения: 21.09.2014).

⁴⁷ Президент России. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. 20.05.2014 г. Доступ: http://www.kremlin.ru/ref_notes/1642 (дата обращения: 21.06.2014).

⁴⁸ Неяскин Г. Таможенный союз: выиграли Белоруссия и Казахстан, проиграли Россия и Китай // Slon.ru. 32.07.2012 г. Доступ: http://slon.ru/economics/tamozhennyu_soyuz_vyigrali_belorussiya_i_kazakhstan_proigral_kitay-813253.xhtml (дата обращения: 11.09.2013).

женных органах создает для торговых партнеров Союза целый ряд лазеек. Сложившееся положение дел внимательно отслеживается китайскими специалистами, подходы которых мы вкратце рассмотрим на примере одной из многочисленных публикаций на данную тему, озаглавленной «Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: общая ситуация и наши ответные предложения» [Дин Дунсин, 2012: 63–64]. Автор статьи достаточно полно перечисляет неблагоприятные и благоприятные для Китая стороны деятельности ТС.

Неблагоприятные стороны:

– повышенная тарифная ставка (по сравнению с прежними казахстанскими она увеличена на 32% товаров, в среднем с 6,2 до 10,6%); более строгий санитарно-эпидемиологический контроль, более жесткие и сложные процедуры растаможивания. Все это не только затрудняет доступ китайских товаров на рынок ТС, но и повышает стоимость подрядного строительства, которое ведут китайские фирмы в Казахстане;

– отмена пакетного «серого» растаможивания (когда в едином пакете оплачиваются транспортировка груза и таможенная пошлина на него, растаможивание проводится в упрощенном порядке, но без оформления положенных документов) для мелких частных предпринимателей. «Это нанесло, — утверждает автор, — серьезный удар по китайскому экспорту»;

– передача части прав по регулированию торговли органам ТС, в результате чего «в СНГ увеличились центростремительные силы в сторону России»;

– вызов «региональному сотрудничеству в ШОС во главе с Китаем» в результате возникновения ТС, поскольку «долгосрочной целью регионального сотрудничества в ШОС является создание зоны свободной торговли».

Благоприятные стороны:

– беспрошленная перевозка китайских товаров внутри ТС, уменьшение количества барьеров для транзитных грузов в Европу;

– более низкие тарифы на полуфабрикаты и запчасти, чем на готовые изделия, в ТС (это открывает возможность создавать обрабатывающие и сборочные производства на территории членов Союза, а затем поставлять туда комплектующие узлы);

– наличие у каждой из стран ТС своих налогов на прибыль, подоходных, страховых, НДС, а также инвестиционных льгот, что выгодно для Китая (например, в Казахстане, где налоги ниже, чем в России или Белоруссии, можно производить товары, обладающие высокой конкурентоспособностью на рынках двух других стран);

– открытие Пекином кредитных линий на миллиарды долларов для участников ШОС, что может быть важным фактором расширения сотрудничества Китая со странами Таможенного союза.

Исследования российских экспертов показывают, что китайская сторона умело пользуется легальными, а равно нелегальными возможностями, чтобы облегчить себе проникновение на рынки ТС. С.С. Белов (Высшая школа экономики), изучив материалы таможенной статистики, показал, что на практике для этой цели широко применяются по крайней мере два способа [Белов, 2013].

Во-первых, после создания Союза Казахстан с выгодой для себя наладил в значительных размерах реэкспорт китайских товаров в Россию. В этом легко убедиться, сопоставляя объемы экспорта потребительской продукции из Китая в Казахстан и из Казахстана в Россию до и после создания единой таможенной территории — в 2008 и 2011 гг. (напомним, что единый Таможенный кодекс ТС был принят в июле 2010 г.). За этот период в обоих случаях произошло многократное, на сотни процентов, увеличение поставок товаров массового потребления, которое невозможно объяснить ростом казахстанской промышленности. Например, экспорт одной из групп обуви из Казахстана в Россию увеличился на 2600%, из Китая в Казахстан — на 517%; экспорт мониторов и других товаров той же группы из Казахстана в Россию вырос на 765%, из Китая в Казахстан — на 932%. И это далеко не полные сведения, поскольку, как считается, не более половины хозяйствующих субъектов подают о себе сведения в органы таможенной статистики.

Столь массовый реэкспорт, как нетрудно предположить, основан на том, что большое количество товаров из КНР ввозится в Казахстан без должной оплаты таможенных пошлин. О том же свидетельствует и существенная разница между таможенными статистическими показателями двух стран. Из них следует, что какие-то грузы регистрируются в Китае, но не учитываются в Казахстане⁴⁹. Таможенные платежи в таких случаях, естественно, не поступают в бюджет ТС.

Во-вторых, для того чтобы обойти таможенные барьеры, Пекин начал создавать на территории ТС совместные предприятия. Удобным местом для их размещения оказалась Белоруссия, обладающая относительно дешевой и одновременно квалифицированной рабочей силой. Один из таких совместных проектов — технопарк неподалеку от Минска, занимающий территорию в 80 км² и рассчитанный на 600 тыс. рабочих мест. Преимущественно в нем

⁴⁹ Смысл «неучтенки» и ее размеры см.: [Сыроежкин, 2012: 66–67].

будут представлены китайские компании. Предполагается, что в технопарке будут сосредоточены отрасли машиностроения, бытовой техники, электроники, биохимии. Другое совместное предприятие — представленная с китайской стороны известной фирмой «Geely» автостроительная компания «БелДжи» (2011). Она реконструировала Борисовский завод «Автогидроусилитель», способный выпускать до 10 тыс. автомобилей в год, а в ближайшее время планирует строительство нового завода мощностью до 120 тыс. автомобилей в год.

Возникшее таким образом противоречие между Россией и Китаем не выходит на поверхность их официальных отношений, однако на самом деле ТС/ЕАЭС, ставший важным экономическим и геополитическим фактором в ЦА, серьезно беспокоит Пекин. Отзвуки противоречия находят место в публикациях китайских специалистов, по мнению которых Россия стремится с помощью ЕАЭС «сохранить лидирующие позиции» в регионе, тогда как Китай изображается в качестве бескорыстного и равноправного партнера⁵⁰.

Соперничество между двумя державами вылилось в характерный эпизод накануне вступления Киргизии в ТС/ЕАЭС. Ее экономика получает большой выигрыш от перепродажи китайских товаров в соседние страны (Киргизия, как и Китай, — член ВТО), поэтому в переговорах о присоединении к ТС Бишкек пытался закрепить за тремя своими крупными оптовыми рынками статус зон свободной торговли, а также получить льготы по примерно 400 товарным позициям на срок от 5 до 10 лет. Речь шла, таким образом, о допущении «легальной контрабанды», несовместимой с правилами и, главное, интересами стран ТС⁵¹. Считается, что крупный бизнес Киргизии, выросший на товарных потоках из Китая, оказывает серьезное влияние на ее политику⁵², и именно это сильно тормозило вступление страны в Таможенный союз.

В ноябре 2013 г. видный китайский эксперт, вице-президент Китайского института международных проблем Жуань Цзунцзэ счел возможным, будучи в Бишкеке, прямо предложить Киргизии вместо ТС присоединиться к Экономическому поясу. При этом он не исключил, что и сама Россия со временем может сделать такой же выбор, поскольку «Таможенный союз — это всего лишь три

⁵⁰ Жэньминь ван. Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии? 10.10.2013 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/95181/8420655.html> (дата обращения: 10.10.2013).

⁵¹ Терентьев С. «Шелковый путь»... мимо России // Институт ЕвразЭЭС. Бл. Доступ: http://inst.eurasec.com/aktual_tem4015/ (дата обращения: 19.02.2014).

⁵² Newsland. В Киргизии размышляют о планах Пекина. 10.11.2013 г. Доступ: <http://newsland.com/news/detail/id/1275726> (дата обращения: 16.12.2014).

страны, и неизвестно, кто еще решится стать его членом»⁵³. Этот пример наглядно показывает, как используется в политической практике для давления на партнеров образ ЭПШП.

Уместно напомнить, что идею открытия чужих границ, в том числе российских, для экспорта своих товаров Пекин продвигает уже не первый год. В 2002 г. Китай, едва став членом ВТО, предъявил России в качестве одного из условий приема ее в эту организацию требование «полностью снять барьеры по доступу на рынок услуг; обеспечить свободный допуск китайской рабочей силы»⁵⁴ (другие условия — отменить российские экспортные пошлины и резко снизить импортные пошлины на промышленную продукцию в течение 2—3 лет). Правда, вскоре этот запрос был снят.

Аналогичное предложение Пекин внес в ШОС и включил в ее Хартию (2002), хотя не в столь императивном виде: в числе основных элементов партнерства были названы «поддержка и поощрение регионального экономического сотрудничества в различных формах, содействие созданию благоприятных условий для торговли и инвестиций в целях постепенного осуществления свободного передвижения товаров, капиталов, услуг и технологий»⁵⁵.

Как сложатся отношения России и Китая вокруг ЕАЭС, пока неясно. Некоторые российские специалисты предлагают компенсировать ужесточение условий импорта китайских товаров более либеральным регулированием по другим направлениям, таким как валютное и инвестиционное сотрудничество, антидемпинговые меры, установление тарифов для естественных монополий [Мозиас, 2011]. С нашей точки зрения, в подобных компенсациях нет особого смысла: непонятно, что они могут принести России, кроме потерь. Мы должны исходить из того, что ЕАЭС более-менее успешно выполняет те функции, ради которых он был создан; Китай принимает это объединение как данность и готов к взаимодействию с ним по формуле «конкуренция и сотрудничество»; он не откажется от конкуренции ни при каких обстоятельствах, прекрасно понимая, что в стратегическом плане время работает на него. Вместе с тем двусторонние отношения развиваются в обход проблемы ЕАЭС, что обусловлено глубокой заинтересованностью Китая в сохранении нынешнего стратегического партнерства с Россией, несмотря на ее относительную слабость рядом с его собственной гигантской мощью.

⁵³ Терентьев С. «Шелковый путь»... мимо России // Институт ЕврАзЭС. Б.д. Доступ: http://inst.eurasec.com/aktual_tem4015/ (дата обращения: 19.02.2014).

⁵⁴ Ведомости. 23.05.2002.

⁵⁵ ИнфоШОС. Хартия Шанхайской организации сотрудничества (07.06.2002 г.). Доступ: <http://www.infoshos.ru/?id=33> (дата обращения: 19.08.2005).

В таких обстоятельствах задача Москвы состоит в том, чтобы, поддерживая идею возрождения Шелкового пути, которая с одобрением воспринимается в странах Центральной Азии, одновременно всеми силами укреплять Евразийский экономический союз и в целом свои позиции в регионе. Обострение отношений России с Западом в связи с украинским кризисом осложняет положение Кремля в диалоге с Пекином, однако из этого не следует, что нужно идти на односторонние уступки с целью снискать расположение могущественного партнера.

Наряду с либерализацией торговли важнейшим компонентом концепции Экономического пояса Шелкового пути, как мы уже отмечали, служит строительство трансконтинентальных транспортных коридоров. Си Цзиньпин особо упомянул транспортную линию от Тихого океана до Балтийского моря, являющуюся, безусловно, стержнем планируемой инфраструктурной сети.

Для того чтобы превратить железнодорожный путь, соединяющий Китай через Центральную Азию с западной частью Евразийского континента, в современный мощный транспортный коридор, необходимо модернизировать и его материальную базу, и логистику, урегулировать проблемы таможенного контроля и оплаты транзита. Интенсивное использование модернизированной трассы может дать России, помимо прямых доходов от транзита, еще и оживление движения по внутренним маршрутам, и толчок к развитию прилегающих территорий. Минус же данного варианта состоит в том, что при улучшении качества трансконтинентальной трассы через Казахстан снизится интерес перевозчиков к транссибирскому транзитному каналу, который уже сегодня теряет очки в соревновании с этим маршрутом⁵⁶ (по подсчетам специалистов, в настоящее время перевозка товаров из Китая в Европу по Транссибу занимает 18–20 суток, а по трассе Ляньюньган–Гамбург через Казахстан — 11–13 суток⁵⁷, пороками Транссиба давно уже стали наличие узких мест, малая скорость, завышенные тарифы, громоздкость процедур оформления грузов). Такое развитие событий отрицательно скажется на планах России по возрождению Сибири и Дальнего Востока. Неслучайно В.В. Путин на саммите ШОС в Бишкеке в 2014 г. назвал в качестве одной из задач организации «создание

⁵⁶ Подробнее о состоянии Транссиба и зависимости между развитием этой магистрали и альтернативных евразийских маршрутов см.: [Сазонов, 2012а; 2012б].

⁵⁷ Форум по налаживанию связей между предприятиями. 4–5 июня 2012 г. Хот, Внутренняя Монголия, Китайская Народная Республика. Доступ: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/CFCFA-BNF-WGM/Day1-KAZ-Kazakhstan-Freight-Forwarders-Association-ru.pdf/> (дата обращения: 10.04.2014).

общей транспортной системы, в рамках которой предлагается использование транзитного потенциала Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали, сопряженного с планами Шелкового пути»⁵⁸.

При потере транзитной привлекательности функции Транссиба сведутся главным образом к экспорту сибирского сырья и сбору грузов с примыкающих железнодорожных путей Китая. Правда, в провинции Хэйлунцзян уже началось строительство железнодорожных линий от Харбина к Транссибу и БАМу через Маньчжурию, Тунцзян и Суйфэнхэ⁵⁹ (что, кстати, также преподносится как реализация концепции ЭПШП) с расчетом на товарные потоки из различных китайских провинций, но принципиальное положение дел от этого не меняется.

Для России ситуация осложняется еще и перспективами строительства конкурирующего пути — трансконтинентальной трассы Китай—Европа через Центральную Азию, Каспий, Закавказье и Турцию (другие варианты предполагают обход Каспия с юга или севера). Пока еще эта трасса находится в зачаточном состоянии. Для превращения ее из геополитического проекта в полноценный материальный объект нужно решить комплекс непростых проблем, среди которых: необходимость многомиллиардных инвестиций, инженерные трудности строительства дороги на горном рельефе, несогласие Киргизии и Узбекистана на прокладку пути по своей территории, трения между республиками Закавказья, наконец, те же вопросы таможенного контроля и оплаты транзита, помноженные на многочисленность пересекаемых границ.

Вместе с тем большинство причастных к южному проекту государств в той или иной степени готовы принять участие в его реализации, а Китай выражает намерение оказать партнерам помощь в финансовой и инженерно-строительной сферах (возможно, одним из побудительных мотивов для него является стремление избежать транспортной зависимости от России). В мае 2014 г. в Синьцзяне было объявлено о планах тестовой проводки грузовых поездов в Турцию через Туркменистан и Иран, а также через Казахстан и Новороссийск⁶⁰.

⁵⁸ Youtube.ru. Путин выступление саммит ШОС 12.09.2014. Душанбе. Доступ: <http://www.youtube.com/watch?v=qd5tJXjBGN4> (дата обращения: 01.21.2014).

⁵⁹ РБК. Китай выделил \$27,7 млрд на строительство железных дорог к границе с РФ. 27.09.2014 г. Доступ: [http://www.rbc.ru/rbcfreeneews/54266b97cbb20f9ecc13f084#xтог=AL-\[internal_traffic\]](http://www.rbc.ru/rbcfreeneews/54266b97cbb20f9ecc13f084#xтог=AL-[internal_traffic]) (дата обращения: 30.09.2014).

⁶⁰ Жэньминь ван. В Китае открыт ряд маршрутов, соединяющих страну с государствами Азии и Европы. 29.05.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0529/c31518-8734624.html> (дата обращения: 01.06.2014).

Станет ли южный путь в Европу выгоднее, чем северная трасса по равнинной России, будет зависеть от многих обстоятельств, однако перспектива его создания должна побуждать российское руководство ориентироваться на модернизацию своего участка маршрута, смирившись с существованием сильного конкурента Транссибу. Собственно, другого выхода нет, особенно если учесть, что модернизация последнего уже много лет практически не движется, а возможности перелома ситуации не просматриваются.

Китай готов подключиться к прокладке через Россию надежной трассы с высокой пропускной способностью. Во время визита премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцзяна в Россию в октябре 2014 г. стороны договорились об изучении проектов строительства ряда участков высокоскоростного транспортного коридора Европа—Азия, в первую очередь дороги Москва—Казань. Был подписан меморандум о сотрудничестве в области высокоскоростного железнодорожного сообщения. Таким образом, Россия, как отмечает китайская пресса, становится «одним из главных участников» Экономического пояса Шелкового пути⁶¹. По подсчетам специалистов КНР, стоимость сооружения скоростной дороги Пекин—Москва может составить 350 млрд долл., а время в пути сократится с 6 до 2 суток. Общий принцип вовлеченности Китая в подобное строительство заключается в том, что Пекин предоставляет капитал, технологии и оборудование, а потом на долгосрочной основе участвует в эксплуатации объекта⁶².

Нелишне отметить, что одним из дополнительных, но важных плюсов обновления северного коридора ЭПШП (а обновление потребуется и для его центральноазиатского участка) может стать укрепление экономического сотрудничества между Россией и Казахстаном, что полезно для упрочения единства ЕАЭС.

* * *

Подчеркнем еще раз: концепция Экономического пояса Шелкового пути вызвана к жизни стремлением руководства КНР резко активизировать внешнеэкономическую деятельность, чтобы привести ее в соответствие с возросшими возможностями и потребностями страны и обеспечить достижение выдвинутой Пекином цели — построения богатого и сильного современного государства.

⁶¹ Жэньминь ван. Строительство высокоскоростных железных дорог до Москвы объясняет логику китайско-российского сотрудничества. 15.10.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1014/c31519-8794333.html> (дата обращения: 16.10.2014).

⁶² Жэньминь ван. Из Пекина в Москву будет построена транснациональная железная дорога. 17.10.2014 г. Доступ: <http://russian.people.com.cn/n/2014/1017/c31518-8796479.html> (дата обращения: 17.10.2014).

Презентация данной концепции свидетельствует о том, что Китай, превратившись в одну из ведущих мировых держав, теперь намеревается повернуть в сторону своих интересов экономику всего Евразийского континента, сделав упор на Центральную Азию. Задача самого проекта — служить для китайской экспансии идеологической оболочкой.

Концепция предусматривает повсеместную интенсификацию экономического сотрудничества едва ли не во всех возможных формах, из которых наибольшее значение придается строительству транспортной инфраструктуры, включая прокладку трансконтинентальных магистралей, а в долгосрочном плане — еще и различным видам экономической интеграции.

Представление об Экономическом поясе Шелкового пути, сформировать который призывает Китай, как об организационно оформленной общности в виде, например, зоны свободной торговли или экономического союза следует считать чисто утопическим. В реальности это объединение может реализоваться только как совокупность государств, соединенных тесными экономическими взаимосвязями, но без системы единых содержательных обязательств — как некое «экономическое пространство» (при всей неопределенности данного понятия). Естественно, моменты начала и завершения процессов создания, а затем и совершенствования такого «пояса» определяются произвольно, и вполне правомерно полагать, что его строительство уже началось. В таком объединении найдут себе место любые интеграционные группировки — и существующие, такие как ШОС или ЕАЭС, и будущие (на чем и настаивают китайские политологи). Следует четко понимать, однако, что нынешние противоречия между государствами Экономического пояса при этом полностью сохранятся.

Едва ли можно сомневаться, что лидирующей силой при реализации концепции Си Цзиньпина будет Китай с его самым мощным экономическим потенциалом и самым широким кругом запросов, охватывающим все пространство «пояса». Уже сегодня КНР играет роль локомотива в экономическом развитии Центральной Азии. Китай является главным торговым партнером и инвестором в регионе, основным строителем транзитных магистралей, открывающих странам ЦА выход во внешний мир, создает новые отрасли промышленности и всем этим меняет облик региона. Сближение экономик ЦА и Синьцзяна дает сильный импульс подъему этого крупного участка нового Шелкового пути.

Фактически Китай уже сделал заявку на роль центрального игрока, создав Фонд Шелкового пути. Едва ли ему удастся успешно выполнять функцию регулятора противоречий внутри «пояса»

(за исключением, может быть, отдельных случаев), однако его голос станет еще более авторитетным.

Для России такой поворот событий будет означать относительное уменьшение ее веса в Центральной Азии, возможное ослабление позиций ШОС, поскольку финансовые потоки пойдут из Китая в обход организации. Но если ее ослабление для Пекина будет компенсировано наращиванием собственного влияния, то для России — не будет. Вероятно также увеличение давления Китая на страны Евразийского экономического союза, чьи таможенные барьеры в определенной мере сдерживают торгово-инвестиционную активность КНР, хотя и не являются непроницаемыми для нее. В этой связи оптимальная линия поведения России — сохранение и укрепление единства ЕАЭС и вообще расширение своего присутствия в Центрально-Азиатском регионе. При этом необходимо четко демонстрировать политическую поддержку концепции ЭПШП, пользующейся одобрением стран ЦА.

Непосредственное участие России в формировании Экономического пояса должно заключаться в активном выполнении функций транзитера между Китаем и Европой, что предполагает также модернизацию существующих транспортных коридоров и строительство новых (некоторые специалисты относят к «поясу» и Северный морской путь). Именно такая стратегия является оптимальной с точки зрения российских интересов, не только экономических, но и политических, более выгодной, нежели пассивный транзит грузов, ограниченный сегодняшней пропускной способностью транспортных путей. Определенные издержки при этом неизбежны, однако безразличное отношение к разворачивающемуся в регионе мощному хозяйственному строительству не спасет от них, скорее наоборот — усугубит.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алимов Р.К. Экономический коридор Шелкового пути: вызовы и выгоды // Вестник Таджикского национального университета. Серия «Гуманитарные науки». 2014. № 3/1 (128). С. 154–161.

2. Алимов Р.К. Таджикистан и Китай: опыт и возможности соразвития. М.: ИДВ РАН, 2011.

3. Белов С.С. Китайский фактор в экономических процессах Таможенного союза ЕврАзЭС: Выпускная квалификационная работа. М.: НИУ ВШЭ, 2013. Доступ: hse.ru/data/2013/05/21/1298180041/Диплом.doc (дата обращения: 10.02.2014).

4. Ван Вэйжань, Чэнь Тун. Гуань юй цзяньли Шанхай хэцзо цзучжи цзью маои цюй ды хуэйгу юй фаньсян [О создании зоны свободной торговли в ШОС. Воспоминания и размышления. 2003–2013] // Элосы Дун

Оу Чжун Я яньцзю. 2014. № 6. Доступ: <http://euroasia.cass.cn/news/748634.htm> (дата обращения: 09.08.2014). (На кит. яз.)

5. Ван Цзисы. «Си цзинь», Чжунго диюань чжаньюэ ды цзай пинхэн [Продвижение на запад — перебалансировка китайской геостратегии] // Хуаньцю ван. 17.10.2012. Доступ: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html (дата обращения: 21.08.2014). (На кит. яз.)

6. Ван Шэн, Ло Сяо. Гоуцзянь Чжун Э синь син да го гуаньси ды цзичу юй лоцзин [Основы и пути строительства китайско-российских отношений как отношений нового типа между большими державами] // Сяньдай гоцзи гуаньси. 2013. № 7. С. 45–52. (На кит. яз.)

7. Гельбрас В.Г. Синьцзян — форпост Китая в Центральной Азии // Азия и Африка сегодня. 2013. № 12. С. 8–14.

8. Го Цзин. Чжунго сян си кайфан шицзю ся ды чжун ха гуаньси [Китайско-казахстанские отношения с точки зрения открытости Китая Западу] // Сяньдай гоцзи гуаньси. 2014. № 4. С. 33–37. (На кит. яз.)

9. Джекшенкулов А. Новые независимые государства Центральной Азии в мировом сообществе. М.: Научная книга, 2000.

10. Дин Дунсин. Э, Бай, Ха Гуаньшуй тунмэн гайкуан цзи индуй цзяньи [Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: общая ситуация и наши соответствующие предложения] // Гоцзи цзинци хэцзо. 2012. № 8. Доступ: <http://www.doc88.com/p-731455387682.html> (дата обращения: 15.02.2014). (На кит. яз.)

11. Кузьмина Е.М. Внешние экономические интересы как фактор экономического развития Центральной Азии: Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2013.

12. Лю Чжэньминь. Цзяньчи хэцзо гунн ин се шоу дацзао Ячжоу минью гунтун ти [Поддерживать сотрудничество со всеобщей выгодой, создавать Азиатское сообщество единой судьбы] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2014. № 2. С. 1–10. (На кит. яз.)

13. Матвеев В.А. Сильные и слабые стороны экономической политики России в рамках ШОС // Стратегия развития ШОС и политика России в этой организации: Сб. статей. М.: ИДВ РАН, 2012. С. 102–111.

14. Мозиас П.М. Экономическое взаимодействие России и Китая: от двустороннего формата к региональному // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 11. С. 43–48.

15. Портяков В.Я. Становление Китая как ответственной глобальной державы. М.: ИДВ РАН, 2013.

16. Сазонов С.Л. Россия — Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: Кругъ, 2012.

17. Сазонов С.Л. Транспорт Китайской Народной Республики. М.: Кругъ, 2012.

18. Сун Лилэй, Ван Юйсин. Синь синши с яды Чжунго дуй Чжундун Оу гоцзя гунгун вайцзю фэньси [Анализ публичной дипломатии Китая в государствах Среднего Востока и Европы в новых условиях] // Сяньдай гоцзи гуаньси. 2013. № 8. С. 46–52. (На кит. яз.)

19. Сыроежкин К.Л. Концепция формирования «Экономического пояса на Шелковом пути»: проблемы и перспективы // Institute for Public

Policy. 25.12.2013 г. Доступ: <http://www.ipp.kg/gu/news/2768/> (дата обращения: 25.01.2014).

20. Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений. Астана; Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента, 2014.

21. Сыроежкин К.Л. Присутствие Китая в Центральной Азии: интересы, достижения, проблемы // Китай на постсоветском пространстве. М.: РИСИ, 2012. С. 61–71.

22. Сюй Хайянь. Чжунго юй Чжун Я ды нэнюань «шуангуй» хэцзо [Энергетическое сотрудничество Китая и Центральной Азии — двустороннее движение] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2014. № 1. С. 90–99. (На кит. яз.)

23. Титаренко М.Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. М.: Форум, 2012.

24. Фу Цзинчжу. Э, Бай, Ха гуаньшуй тунмэн ды лиши яньцзинь, дунинь цзи цянцзин — цзи юй цюйюй нэй маои тэдянь ды шицзю [Историческая эволюция, движущие силы и перспективы Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана с точки зрения особенностей региональной торговли] // Элосы Дун Оу Чжун Я яньцзю. 2014. № 2. Доступ: <http://euroasia.cass.cn/news/730205.htm> (дата обращения: 15.09.2014). (На кит. яз.)

25. Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун. «Сычоу чжи лу цзинци дай»: чжаньюэ нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин [Экономический пояс Шелкового пути: стратегическое содержание, место и пути осуществления] // Цюйюй юй чэнши цзинци. 2014. № 5. С. 3–13. (На кит. яз.)

26. Чжан Сяююнь. Жэньвэнь хэцзо юй «Сычоу чжи лу цзинци дай» цзяньшэ — и Элосы, Чжун Я вэйаньли ды яньцзю [Гуманитарное сотрудничество в строительстве Экономического пояса Шелкового пути — на примере России и Центральной Азии] // Элосы Дун Оу Чжун Я яньцзю. 2014. № 5. Доступ: <http://euroasia.cass.cn/news/748597.htm> (дата обращения: 27.01.2015). (На кит. яз.)

27. Ян Шу, Ван Шусэнь. Э, Бай, Ха гуаньшуй тунмэн ды фачжань цзи цинсян [Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: развитие и влияние] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2014. № 4. С. 94–112. (На кит. яз.)

28. Brugier C. China's way: the new Silk Road // European Institute for Security Studies. Brief Issue. 2014. № 14. Available at: http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_14_New_Silk_Road.pdf (accessed: 01.02.2015).

29. Fu Mengzi. Tackling challenges in the global economy and building a new world order — China's influence and US factors // Contemporary International Relations. 2010. March–April. Vol. 20. No. 2.

30. Horák S. Challenges from the East: China. Available at: <http://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/publications/14-1409GrandStrategy-Horak.pdf> (accessed: 26.01.2015).

31. Starr S.F. Putin's grand strategy: The Eurasian Union and its discontents / Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program (CACI-SRSP), Washington, 2014. Available at: <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?lng=en&id=183861> (accessed: 26.01.2015).

32. Szczudlik-Tatar J. China's New Silk road diplomacy // PISM. Policy Paper. 2013. December. No. 34 (82). P. 1–8. Available at: https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818 (accessed: 01.02.2015).

M.L. Titarenko, A.G. Larin, V.A. Matveev

SILK ROAD ECONOMIC BELT AND RUSSIA'S INTERESTS

*Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences
32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997*

China's is gradually transforming into the second most important center of power in world politics, and the Chinese leaders have started promoting new, ambitious economic and political projects, aimed not merely at securing national interests but also at transforming the global economic system in accordance with the country's increased demands and capabilities. This paper focuses on one of such projects, the Silk Road Economic Belt — intended to propel economic cooperation between the Eurasian states, from China to the Western Europe, to the next level. The Central Asian states are meant to play a special role in this project. They should become the key element of the Eurasian integrated commercial, transport and logistics system. The authors emphasize obscure wording of the new Chinese endeavour and try to outline the most probable forms and outcomes of implementation of the new Silk Road project. The paper examines the patterns of the PRC's key investments in Central Asian states as well as the Chinese core infrastructure projects in the region. As for domestic political and economic impetuses for Silk Road Economic Belt concept, the authors place special emphasis on the challenges of Xinjiang Uygur Autonomous Region development. Finally, the authors assess the potential impact of the implementation of the new Chinese project on Russia's national interests as well as the Silk Road compatibility with existing regional integration groupings (the Shanghai Cooperation Organization, the Eurasian Economic Union). The authors come to the conclusion that Russia should take proactive measures to strengthen Eurasian Economic Union in order to hold its ground in Central Asia.

Keywords: Silk Road Economic Belt, China, Russia, Central Asia, Xi Jinping, Shanghai Cooperation Organization, Eurasian Economic Union, Xinjiang Uygur Autonomous Region, Kazakhstan, Uzbekistan Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Trans-Siberian railway.

About the authors: *Mikhail L. Titarenko* — Member of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Sciences (Philosophy), Professor, Director of the Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences (e-mail: titarenko@ifes-ras.ru); *Aleksandr G. Larin* — PhD (Philology), Leading Research Fellow, Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences (e-mail: aleklar@yandex.ru); *Vladimir A. Matveev* — PhD (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences (e-mail: matveevva@mail.ru).

REFERENCES

1. Alimov R.K. 2014. Ekonomicheskii koridor Shelkovogo puti: vyzovy i vygody [The Silk Road Economic Belt: challenges and benefits]. *Vestnik Tadjikskogo Natsional'nogo universiteta, seriya 'Gumanitarnye nauki'*, no. 3/1 (128), pp. 154–161. (In Russ.)
2. Alimov R.K. 2011. *Tadzhikistan i Kitai: opyt i vozmozhnosti sorazvitiya* [Tajikistan and China: the experience and opportunities for co-development]. Moscow, IDV RAN Publ. (In Russ.)
3. Belov S.S. 2013. *Kitayskii faktor v ekonomicheskikh protsessakh Tamozhennogo soyuza EurAzES* [The Chinese factor in the economic processes of the EurAsEC Customs Union]. Available at: hse.ru/data/2013/05/21/1298180041/Diplom.doc (accessed: 10.02.2014). (In Russ.)
4. Wang Weiran, Chen Tong. 2014. Guan yu jianli Shanghai hezuo zuzhi ziyou maoyi qu di huigu yu fanxiang [On creation of the SCO free trade area. Memoires and reflections. 2003–2013]. *Elosi Dong Ou Zhong Ya yanjiu*, no. 6. Available at: <http://euroasia.cass.cn/news/748634.htm> (accessed: 09.08.2014). (In Chinese.)
5. Wang Jisi. 2012. 'Xi jin', Zhongguo diyuan zhanlue di zai pingheng [Shift to the West — rebalancing of the Chinese geostrategy]. *Huanqiu wang*, 17.10.2012. Available at: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html (accessed: 21.05.2014). (In Chinese.)
6. Wang Sheng, Luo Xiao. 2013. Goujian Zhong E xin sing da guo guanxi di jichu yu luojing [The principles and ways of development of the Chinese-Russian relations as a new type of relations between great powers]. *Xiandai guoji guanxi*, no. 7, pp. 45–52. (In Chinese.)
7. Gel'bras V.G. 2013. Sin'tsyzan — forpost Kitaya v Tsentral'noi Azii [Xinjiang as an outpost of China in Central Asia]. *Aziya i Afrika segodnaya*, no. 12, pp. 8–14. (In Russ.)
8. Guo Jing. 2014. Zhongguo xiang xi kaifang shijiao xia di zhong ha guanxi [Chinese-Kazakhstan relations from the perspective of China's opening to the West]. *Xiandai guoji guanxi*, no. 4, pp. 33–37. (In Chinese.)
9. Dzhekshenkulov A. 2000. *Novye nezavisimye gosudarstva Tsentralnoi Azii v mirovom soobshchestve* [New independent states of Central Asia in the global community]. Moscow, Nauchnaya kniga Publ. (In Russ.)
10. Ding Dongxing. 2012. E, Bai, Ha Guanshui tongmeng gaikuang ji yingdai jianyi [The Customs Union of Russia, Belarus, and Kazakhstan: general situation and our corresponding proposals]. *Guoji jingji hezuo*, no. 8. Available at: <http://www.doc88.com/p-731455387682.html> (accessed: 15.02.2014). (In Chinese.)
11. Kuz'mina E.M. 2013. *Vneshnie ekonomicheskie interesy kak faktor ekonomicheskogo razvitiya Tsentral'noi Azii* [External economic interests as a factor of economic development in Central Asia]. Moscow, Institut ekonomiki RAN Publ. (In Russ.)
12. Liu Zhenmin. 2014. Jianchi hezuo gong ying xie shou dazao Yazhou mingyun gongtongti [To foster mutually beneficial cooperation, create the common destiny for Asian community]. *Guoji wenti yanjiu*, no. 2, pp. 1–10. (In Chinese.)
13. Matveev V.A. 2012. Sil'nye i slabye storony ekonomicheskoi politiki Rossii v ramkakh SHOS [Strengths and weaknesses of Russia's economic policy within

the SCO]. In Matveev V.A. (ed.) *Strategiya razvitiya SHOS i politika Rossii v etoi organizatsii* [Strategy of development of the SCO and Russia's policy in this organization]. Moscow, IDV RAN Publ., pp. 102–111. (In Russ.)

14. Mozias P.M. 2011. Ekonomicheskoe vzaimodeistvie Rossii i Kitaya: ot dvustoronnego formata k regionalnomu [Economic cooperation between Russia and China: from bilateral to a regional framework]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, no. 11. pp. 43–48. (In Russ.)

15. Portyakov V.Ya. 2013. *Stanovlenie Kitaya kak otvetstvennoi global'noi derzhavy* [The rise of China as a responsible global power]. Moscow, IDV RAN Publ. (In Russ.)

16. Sazonov S.L. 2012a. *Rossiya–Kitai: sotrudnichestvo v oblasti transporta* [Russia — China transport cooperation]. Moscow, Krug Publ. (In Russ.)

17. Sazonov S.L. 2012b. *Transport Kitaiskoi Narodnoi Respubliki* [Transport of the People's Republic of China]. Moscow, Krug Publ. (In Russ.)

18. Sung Lilei, Wang Yuxing. 2013. Xin singshi xia di Zhongguo dui Zhongdong Ou guojia gonggong wajiao fenxi [Analysis of Chinese public diplomacy towards Europe and the Middle East in the new environment]. *Xiandai guoji guanxi*, no. 8, pp. 46–52. (In Chinese.)

19. Syroyezhkin K.L. 2013. *Kontseptsiya formirovaniya Ekonomicheskogo poyasa na Shelkovom puti: problemy i perspektivy* [The concept of Silk Road Economic Belt: challenges and prospects]. Institute for Public Policy. 25.12.2013. Available at: <http://www.ipp.kg/ru/news/2768/> (accessed: 25.01.2014). (In Russ.)

20. Syroyezhkin K.L. 2014. *Nuzhno li Kazakhstanu boyat'sya Kitaya: mify i fobii dvustoronnikh otnoshenii* [Should Kazakhstan be afraid of China: myths and phobias of bilateral relations]. Astana; Almaty, IMEP Publ. (In Russ.)

21. Syroyezhkin K.L. 2012. Prisutstvie Kitaya v Tsentral'noi Azii: interesy, dostizheniya, problemy [China and Central Asia: interests, achievements, challenges]. In Kokarev K.A. (ed.) *Kitai na postsovetskom prostranstve* [China and the former Soviet republics]. Moscow, RISI Publ., pp. 61–71. (In Russ.)

22. Xu Haiyan. 2014. Zhongguo yu Zhong Ya di nengyuan 'shuanggui' hezuo ['Two-way' energy cooperation between China and Central Asia]. *Guoji wenti yanjiu*, no. 1, pp. 90–99. (In Chinese.)

23. Titarenko M.L. 2012. *Rossiya i ee aziatskie partnery v globaliziruyushchetsya mire* [Russia and its Asian partners in a globalizing world]. Moscow, Forum Publ. (In Russ.)

24. Fu Jingzhu. 2014. E, Bai, Ha Guanshui tongmeng di lishi yanjin, dongyin ji qianjing — ji yu quyu nei maoyi tedian di shijiao [The history, driving forces, and prospects of the Customs Union of Russia, Belarus, and Kazakhstan — from the perspective of the regional trade]. *Elosi Dong Ou Zhong Ya yanjiu*, no. 2. Available at: <http://euroasia.cass.cn/news/730205.htm> (accessed: 15.09.2014). (In Chinese.)

25. Hu Angang, Ma Wei, Yan Yilong. 2014. 'Sichou zhi lu jingji dai': zhanlue neihan, dingwei he shixian lujing [The Silk Road Economic Belt: strategic significance, role and ways of implementation]. *Qu yu chengshi jingji*, no. 5. pp. 3–13. (In Chinese.)

26. Zhang Xiaoyun. 2014. Renwen hezuo yu 'Sichou zhi lu jingji dai' jianshe — yi Elosi, Zhong Ya wei anli di yanjiu [Humanitarian cooperation in the promotion

of the Silk Road Economic Belt — the case of Russia and Central Asia]. *Elosi Dong Ou Zhong Ya yanjiu*, no. 5. Available at: <http://euroasia.cass.cn/news/748597.htm> (accessed: 27.01.2015). (In Chinese.)

27. Yang Shu, Wang Shusen. 2014. E, Bai, Ha Guanshui tongmeng di fazhan ji qi yingxiang [The Customs Union of Russia, Belarus, and Kazakhstan: development and impact]. *Guoji wenti yanjiu*, no. 4. pp. 94–112. (In Chinese.)

28. Brugier C. 2014. China's way: the new Silk Road. *European Institute for Security Studies. Brief Issue*, no. 14. Available at: http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_14_New_Silk_Road.pdf (accessed: 01.02.2015).

29. Fu Mengzi. 2010. Tackling challenges in the global economy and building a new world order — China's influence and US factors. *Contemporary International Relations*. March–April, vol. 20, no. 2, pp. 1–9.

30. Horák S. 2014. *Challenges from the East: China*. Available at: <http://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/publications/14-1409GrandStrategy-Horak.pdf> (accessed: 26.01.2015).

31. Starr S.F. 2014. *Putin's grand strategy: the Eurasian Union and its discontents*. Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program (CACI-SRSP), Washington. Available at: <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?lng=en&id=183861> (accessed: 26.01.2015).

32. Szczudlik-Tatar J. 2013. China's New Silk road diplomacy. *PISM. Policy Paper*. December, no. 34 (82), pp. 1–8. Available at: https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818 (accessed: 01.02.2015).