

Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России¹

И.А. Макаров, А.К. Соколова

Макаров Игорь Алексеевич – к.э.н., старший научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований; доцент департамента мировой экономики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 101000, Москва, ул. Мясницкая, 20; E-mail: imakarov@hse.ru

Соколова Анна Константиновна – стажер-исследователь Центра комплексных европейских и международных исследований Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»; Российская Федерация, 101000, Москва, ул. Мясницкая, 20; E-mail: aksokolova@hse.ru

В статье рассматриваются возможности, которые открываются перед Россией в связи с запуском Китаем проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Вопреки распространенному мнению, ЭПШП – это не просто транспортно-логистическая инициатива, имеющая целью обеспечить поставки китайских товаров в Европу. Это комплексный проект ускоренного развития стран Центральной Азии, являющийся реакцией Китая на экономико-политические процессы как внутри страны, так и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом: замедление экономического роста и трансформацию модели социально-экономического развития, дивергенцию уровня доходов, усиление присутствия США в Азии, складывание новой схемы регионального разделения труда и т.д.

В основе ЭПШП лежит желание Китая выстроить устойчивые региональные цепочки добавленной стоимости, перенести трудоемкие и экологически неблагоприятные производства за пределы страны, дать толчок развитию северо-западных провинций, в том числе для поддержки политической стабильности в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, а также обеспечить заказами китайские строительные компании. Транзит товаров выступает лишь второстепенной целью, причем обусловлен он не коммерческой привлекательностью сухопутных маршрутов, а желанием диверсифицировать риски экспортных поставок в условиях обострения военно-политической обстановки на морях.

Совместное заявление России и Китая о сопряжении Евразийского экономического союза и ЭПШП, подписанное 8 мая 2015 г., снимает вопрос о якобы конкуренции двух форматов сотрудничества в Центральной Азии. ЕАЭС и ЭПШП – взаимодополняющие проекты. Первый имеет целью очертить институциональные рамки сотрудничества государств региона, а второй способен обеспечить инвестиционные ресурсы для их развития.

Россия может извлечь ряд выгод от участия в реализации проекта ЭПШП. Во-первых, он создаст возможности для интеграции российской транспортной системы в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона, тем самым обеспечив дополнительные предпосылки как для транзита и предоставления сопутствующих логистических услуг, так и для выхода на растущие рынки стран региона. Во-вторых, ЭПШП будет способствовать укреплению промышленной кооперации между соседствующими странами, создаст возможности для формирования нескольких новых экономических производственных кластеров. В-третьих, ЕАЭС и ЭПШП могут стать ядром более амбициозного проекта сотрудничества в Большой Евразии, которая может превратиться в новый центр экономического развития глобального уровня.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, Экономический пояс Шелкового пути, российско-китайские отношения

¹ Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2016 г.

Материал поступил в редакцию в феврале 2016 г.

8 мая 2015 г. подписано совместное заявление России и Китая о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Оно стало одним из главных достижений российской внешней политики за последние годы и важным шагом в рамках российского поворота на Восток.

Сопряжение, в случае если оно будет реализовано, позволит преодолеть потенциальные противоречия в Центральной Азии – наиболее острые из тех, что существуют между Россией и Китаем. Оно докажет, что ЭПШП и ЕАЭС являются не конкурирующими, а взаимодополняющими проектами: ЕАЭС предлагает институциональные рамки взаимодействия двух стран, а Китай способен предоставить инвестиционные ресурсы для совместных проектов. Такой формат создает предпосылки для полномасштабного экономического сотрудничества в регионе. В перспективе он может стать ядром еще более амбициозного проекта – сообщества Большой Евразии, которое способно стать новым центром экономического развития в мире на ближайшие десятилетия.

Экономический пояс Шелкового пути как часть инициативы «Один пояс – один путь»

Идея создания Экономического пояса Шелкового пути была официально представлена осенью 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин во время своего визита в Астану предложил «создать экономическую зону Великого Шелкового пути, сделать поддерживаемые между евро-азиатскими странами экономические связи более тесными...»². При этом новый коридор вдоль Шелкового пути отличается от традиционной модели регионального сотрудничества тем, что не подразумевает взаимодействия путем учреждения наднациональной институциональной структуры. В ноябре 2014 г. глава КНР заявил о готовности Китая вложить 40 млрд долл. в фонд проекта ЭПШП для финансирования строительства и модернизации авто- и железных дорог, трубопроводов. В качестве основной цели этих мер называлось увеличение объемов торговли со странами Европы. В 2015 г. ЭПШП был включен в качестве одного из компонентов в китайский проект «Один пояс – один путь», предполагающий полномасштабную трансформацию логистической сети всей Евразии, включая обустройство морских маршрутов в Индийском океане (Морской шелковый путь, «Нить жемчуга»), осуществление логистических проектов в Юго-Восточной Азии, в Монголии, российском Приморье и даже, возможно, развитие Северного морского пути.

Инициатива «Один пояс – один путь» быстро получила развитие и сегодня уже не просто является набором инфраструктурных проектов, а приобретает черты комплексной стратегии, становится ключевым элементом внешней и внешнеэкономической политики Китая. О важности данной инициативы для страны свидетельствует то, что планы по развитию практически всех министерств и ведомств КНР были скорректированы с учетом необходимых шагов в рамках проекта «Один пояс – один путь» [Bondaz et al., 2015].

28 марта 2015 г. опубликован официальный документ «Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Концепция все еще имеет довольно абстрактный характер, географические рамки проекта остаются размытыми. При этом основ-

² Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2013. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml (дата обращения: 20.12.2015).

ной фокус ЭПШП – связать Китай с Центральной Азией, Россией и Европой, а также со странами Персидского залива и Средиземноморья. Морской Шелковый путь имеет два перспективных направления – из Китая в Европу через Южно-Китайское море и Индийский океан и через Южно-Китайское море в южную часть Тихого океана³.

В документе отмечается, что проект «Один пояс – один путь» является открытым для всех стран, международных и региональных организаций, а также создает основу для экономического сотрудничества КНР с заинтересованными странами. По словам Си Цзиньпина, «это не соло Китая, а симфония заинтересованных сторон» [Xi, 2015]. Китай готов вместе с другими странами работать над развитием инициативы, ее дополнением новыми проектами и задействовать многосторонние форматы сотрудничества, а также призывает к равноправным переговорам по международным вопросам⁴.

Под многосторонними форматами сотрудничества подразумеваются прежде всего ШОС, АСЕАН плюс Китай (10+1), АТЭС, Форум «Азия – Европа», Азиатский диалог по сотрудничеству, а также Программа Центральноазиатского экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА). Многосторонний характер инициативы «Один пояс – один путь» наглядно демонстрирует география государственных визитов Си Цзиньпина. С начала его президентства в 2013 г. он успел посетить Россию, Индию, Пакистан, Иран, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Белоруссию, Вьетнам, Сингапур, Республику Корея, Индонезию, Египет, Саудовскую Аравию и т.д.

В 2015 – начале 2016 гг. в рамках инициативы «Один пояс – один путь» подписано несколько международных документов. Наиболее значимым из них стало совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути, опубликованное 8 мая 2015 г. Уже в июне 2015 г. состоялось заседание российско-китайской рабочей группы, на котором были очерчены ключевые направления сотрудничества: крупные инфраструктурные проекты, формирование системы по защите взаимных инвестиций, поощрение капиталовложений и механизмов решения инвестиционных споров, а также, в долгосрочной перспективе, – отрасли высоких технологий, медицинских и образовательных услуг и развитие научного потенциала⁵. В июне 2015 г. в Уфе состоялись саммиты ШОС и БРИКС. В период их проведения прошла неформальная встреча лидеров стран ЕАЭС и глав государств БРИКС и ШОС, собравшая, по сути, все главные заинтересованные стороны проекта «Один пояс – один путь».

Начиная с 2014 г. развивается идея Морского Шелкового пути. Так, был учрежден Центр по управлению инвестициями в Морской Шелковый путь. Это частная компания, которая, в свою очередь, планирует создать «Банк Морского Шелкового пути» с капиталом 100 млрд долл. для инвестиций в развитие морских маршрутов [Bondaz et al., 2015]. Морской Шелковый путь является логичным продолжением применяемой Китаем в последнее десятилетие стратегии инвестирования в ключевые порты Индий-

³ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. With, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization // National Development and Reform Commission. March 2015. Режим доступа: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (дата обращения: 20.10.2015).

⁴ Ibid.

⁵ Идея сопряжения проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути // Министерство экономического развития Российской Федерации. 2015. 27 августа. Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minrec/press/interview/2015082704> (дата обращения: 20.10.2015).

ского океана и всего мира, получившей неофициальное название «Нить жемчуга» [Макаров и др., 2016].

Развитие морской и наземной инфраструктуры иногда осуществляется в комплексе. Например, в ноябре 2015 г. Китай подписал соглашение с Пакистаном об аренде глубоководного порта в Гвадаре (недалеко от границы с Ираном) сроком на 40 лет. Гвадар предполагается превратить в крупный пункт транспортировки китайской промышленной продукции и ориентированных на Китай природных ресурсов. В то же время он должен стать конечным пунктом китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК). В частности, железная дорога, связывающая Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Западный Китай) с Гвадаром, должна сократить путь из Китая в Пакистан с 12 дней до 36 часов⁶.

Далеко не все государства поддерживают инициативы Китая. Так, например, Индия настороженно относится к идее Морского Шелкового пути, считая, что он усилит влияние Китая в Индийском океане. Она же выступает против строительства КПЭК, затрагивающего спорный регион Кашмир. Развитие Морского Шелкового пути напрямую затрагивает интересы стран АСЕАН. А в России многие считают ЭПШП инструментом экспансии Китая в страны Центральной Азии. В странах Запада этот проект сравнивают с планом Маршалла – в обоих случаях ведущая держава использует свою экономическую мощь для решения внешнеполитических задач [Nabova, 2015].

Китай отрицает какой-либо конфликтный потенциал проекта «Один пояс – один путь», подчеркивая, что «мегапроект является открытой и инклюзивной инициативой, направленной на региональную кооперацию»⁷. Всячески подчеркивается сугубо коммерческий характер проекта. Однако среди экспертов, а иногда даже среди китайских официальных лиц единства в вопросах его позиционирования не наблюдается [Денисов, 2015]. К примеру, генерал-майор Народно-освободительной армии Китая Цяо Лян отмечает, что «Один пояс – один путь» – это ответная стратегия на американский «поворот к Азии»⁸. Эксперты Университета национальной обороны НОАК Чжао Чжоусянь и Лю Гуанмин заявляют, что ЭПШП «расширяет стратегическое пространство безопасности вокруг Китая, стабилизирует поставки энергетических ресурсов, обеспечивает экономическую безопасность и прорыв стратегического окружения по сдерживанию КНР» [Там же]. Президент Ассоциации Азиатско-Тихоокеанских исследований Китая Чжан Юньлин (China Association of Asia-Pacific Studies) признает, что концепция «отражает международное стратегическое мышление нового лидера КНР» [Чен, 2015]. Проблема состоит в том, что такое мышление никогда не было свойственно китайским лидерам. Китай меньше, чем какая-либо другая крупная держава, был нацелен на внешнеполитическую экспансию. Даже после начала бурного роста в последней трети XX в. в международных делах он реализовывал сформулированный Дэн Сяопином принцип «скрывать свои возможности и держаться в тени» [Денисов, 2015]. Инициатива Си Цзиньпина – совершенно новое для Китая явление, противоречащее типичным для него моделям поведения, а потому хаотичность комментариев китайской

⁶ Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference on 12 November, 2015 // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1314306.shtml (дата обращения: 20.12.2015).

⁷ Foreign Ministry Spokesperson Lu Kang's Regular Press Conference on 29 December, 2015 // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1328578.shtml (дата обращения: 15.01.2016).

⁸ Gen Qiao Liang One belt, One Road // Eurasian Review of Geopolitics. 2015. July 15. Режим доступа: http://temi.repubblica.it/limes-heartland/one-belt-one-road/2070?refresh_ce (дата обращения: 06.03.2016).

политической и интеллектуальной элиты хорошо объяснима. Впрочем, Чжан Юньлин объясняет, что эта инициатива «соответствует основному тренду эпохи в отношении мира, сотрудничества и взаимной выгоды», и сетует, что «соответствующие страны региона еще недостаточно подготовились к этому с психологической точки зрения» [Чен, 2015].

Как бы то ни было, инициатива «Один пояс – один путь» будет реализовываться в долгосрочной перспективе. Согласно посвященному ей исследованию Народного университета Китая, на завершение всех намеченных проектов уйдет около 35 лет. Таким образом, они могут быть завершены в 2049 г., к 100-летию юбилею основания КНР [Bondaz et al., 2015]. Иногда о реализации инициативы «Один пояс – один путь» говорят как о периоде «нового тридцатилетия», делая отсылку к предыдущим периодам правления Мао Цзэдуна и Дэн Сяопина [Ibid.]. А масштаб проекта иллюстрирует тот факт, что он должен объединить страны, на которые в настоящее время приходится около 55% мирового ВВП, порядка 70% населения и 75% разведанных энергоресурсов⁹.

Механизмы финансирования инициативы «Один пояс – один путь»

Сегодня в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) существует несколько ключевых институтов, осуществляющих финансирование проектов в сфере транспортной инфраструктуры, которые могут сыграть ключевую роль в развитии инициативы «Один пояс – один путь». Это Фонд Шелкового пути (ФШП), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Новый банк развития БРИКС, Азиатский банк развития (АБР). Все они либо учреждены Китаем, либо функционируют при его непосредственном участии.

Фонд Шелкового пути был основан КНР в начале 2015 г., а его уставный капитал составляет 40 млрд долл. Изначально предполагалось, что Фонд будет специализироваться на транспортно-логистических проектах, однако его сфера деятельности оказалась гораздо шире. Первые инвестиции Фонда объемом 1,65 млрд были осуществлены в апреле 2015 г. в строительство ГЭС в Пакистане (ориентированной на развитие КПЭК). Вторым инвестиционным проектом, профинансированным Фондом в июне 2015 г., стало приобретение Китайской национальной химической корпорацией итальянской компании по производству автомобильных шин Pirelli¹⁰.

В сентябре 2015 г. ФШП подписал рамочное соглашение с российским ОАО «НОВАТЭК». Фонду перешла доля 9,9% в одном из самых амбициозных российских газовых проектов – «Ямал СПГ». Это проект завода на базе Южно-Тамбейского месторождения общей стоимостью 27 млрд долл., предусматривающего три линии по 5,5 млн тонн сжиженного природного газа в год. Другими акционерами проекта являются собственно «НОВАТЭК» (теперь ему принадлежит 50% + 1 акция), французская Total (20%) и китайская CNPC (20%)¹¹.

⁹ What can the New Silk Road do for global trade? // World Economic Forum. 2015. September 22.

¹⁰ The Silk Road Fund Teams Up with Chem China to invest in Pirelli // Silk Road Fund. 2015. June 5. Режим доступа: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/26968/index.html> (дата обращения: 21.01.2016)

¹¹ «НОВАТЭК» заключил рамочное соглашение о приобретении Фондом Шелкового Пути доли в «Ямал СПГ», пресс-релиз, 2015 г. Режим доступа: http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=984 (дата обращения: 21.09.2015)

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Внешэкономбанк и Фонд Шелкового пути подписали соглашение о сотрудничестве в области инвестиций в приоритетные области экономики России и Китая, в том числе в транспорт и нефтехимию¹².

По сообщениям китайских СМИ, в начале сентября руководство ФШП посетило Таджикистан с целью осмотра строящегося завода по переработке хлопка в Дангаре. В рамках проекта предполагается, что 15 тыс. гектаров в четырех районах Хатлонской области на юге Таджикистана будут переданы в аренду совместному таджикско-китайскому предприятию «Джунтай-Хатлон-Син Силу» сроком на 49 лет под возделывание хлопчатника.

Другим недавно созданным региональным экономическим институтом стал Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Он был учрежден 29 июня 2015 г. по инициативе Китая и аккумулирует средства объемом 100 млрд долл. По словам Си Цзиньпина, Банк «обеспечит стимулы для экономического роста в Азии и в остальном мире». Первоочередная задача АБИИ – «направить ресурсы, частные инвестиции в инфраструктурные проекты в Азии»¹³.

В настоящий момент в АБИИ участвуют 57 стран¹⁴. Наибольшая доля в уставном капитале АБИИ принадлежит Китаю – 29,78 млрд долл., что дает 26,06% голосов и, по сути, право вето на решения Банка. Россия по размеру вклада находится на третьем месте, вслед за Индией (7,51% голосов). Размер ее вклада составляет 6,54 млрд долл., что соответствует 5,92% голосов¹⁵. Кроме того, в Совет управляющих в АБИИ от России в январе 2016 г. был избран министр экономического развития Российской Федерации А.В. Улюкаев¹⁶. Участие России в АБИИ является реальной возможностью привлечения средств для развития внутренних инфраструктурных проектов. Предложения по ним с российской стороны в настоящее время готовятся¹⁷.

Частично в развитии инфраструктуры в Центральной Азии может участвовать Новый банк развития БРИКС, начавший работу 21 июля 2015 г. Деятельность этой организации направлена на финансирование проектов в области инфраструктуры и энергетики, территориально относящихся к странам – членам БРИКС. Финальный перечень проектов пока еще не сформирован, однако их отбор и распределение финансирования планируется осуществить уже в 2016 г.

Старейшим среди институтов развития региона, способных участвовать в реализации инициативы «Один пояс – один путь», является Азиатский банк развития (основан в 1966 г.). Он финансирует проекты в сфере сельского хозяйства, природных ресурсов, образования и здравоохранения, энергетики и финансов. В 2014 г. АБР пре-

¹² RDIF, Silk Road Fund and Vnesheconombank finalize cooperation agreement // Russian Direct Investment Fund, 2015. Режим доступа: http://www.rdif.ru/Eng_fullNews/1498 (дата обращения: 12.10.2015)

¹³ Full text of Chinese President Xi Jinping's address at AIIB inauguration ceremony. Режим доступа: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2016-01/16/content_23116822_2.htm (дата обращения: 21.01.2016).

¹⁴ Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB // Asian Infrastructure Investment Bank. 2015. Режим доступа: <http://euweb.aiib.org/html/aboutus/introduction/Membership/?show=0> (дата обращения: 20.05.2016).

¹⁵ Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement. Режим доступа: <http://www.aiib.org/uploadfile/2015/0814/20150814022158430.pdf> (дата обращения: 21.09.2015).

¹⁶ Minister of Economic Development of the Russian Federation Alexey Ulyukayev is appointed executive representing Russia in the newly created Asian Infrastructure Investment Bank // Ministry of Economic Development of the Russian Federation. 2016. January 16. Режим доступа: <http://economy.gov.ru/en/home/press/news/2016180101> (дата обращения: 02.02.2016).

¹⁷ Улюкаев А.В. Выступление на инаугурационном заседании Совета управляющих Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). 2016. 16–17 января. Пекин (КНР).

доставил примерно 23 млрд долл. в форме займов и грантов в различных областях¹⁸. Часть из них пришлась и на Центральную Азию, где Банк реализует ряд инициатив в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Все страны ЦАРЭС являются развивающимися странами – членами АБР. С 1996 г. АБР осуществил инвестиции в 158 проектов в ЦАРЭС на общую сумму 24,6 млрд долл.¹⁹

Потенциал АБР для развития инициативы «Один пояс – один путь» неочевиден. Среди всех перечисленных институтов развития влияние Китая здесь минимально, при этом велика роль Японии, относящейся к проекту «Один пояс – один путь» в лучшем случае нейтрально. Так или иначе, отдельные проекты в Центральной Азии АБР финансировать способен.

Российская сторона предполагает, что перечисленные институты могут предоставить финансирование для реализации ряда проектов и в России, в первую очередь транспортных – например, высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Казань с вероятностью ее продления до Екатеринбурга и далее через Астану до Пекина, а также автомагистрали Западный Китай – Западная Европа с выходом на Казань и Санкт-Петербург. Высока вероятность того, что на пересечении взаимных интересов окажутся и некоторые энергетические проекты Дальнего Востока и Сибири, в частности в сфере гидроэнергетики или ВИЭ.

Экономический пояс Шелкового пути как транзитный маршрут

В России Экономический пояс Шелкового пути нередко воспринимается как транзитный коридор, нацеленный на обслуживание экспорта китайских товаров в Европу. В этой связи обсуждение данного проекта обычно сводится к сравнению маршрутов, часть которых проходит по территории России, а часть обходит ее с юга.

Первый вариант – транзит по Транссибирской магистрали на всем ее протяжении, т.е. с выходом из Китая в Россию в Приморском крае. С учетом фрахта стоимость доставки груза от Шанхая до Бреста по этому маршруту составит порядка 2,2 тыс. долл. за TEU (двадцатифунтовый контейнер) [Бордачев и др., 2015]. Однако предельная мощность этого маршрута из-за загруженности Транссиба уже достигнута. Транзитные возможности железной дороги планируется расширить по итогам реализации программы развития БАМа и Транссиба. Общая сумма инвестиций составляет 562 млрд руб. Но реконструированный Транссиб, с учетом амбициозной программы развития Дальнего Востока, предполагается широко использовать как канал экспорта, а потому грузопоток по нему будет увеличиваться параллельно росту пропускной способности [Макаров и др., 2016]. Использование Транссиба для целей экспорта неизбежно будет конкурировать с развитием транзита.

Второй вариант – перевозка китайских грузов в Россию через Казахстан. Выход в Россию возможен в Западной Сибири (маршрут Урумчи – Омск – Москва – страны ЕС). Стоимость доставки из Западного Китая при таком варианте маршрута составит около 1300 долл. за TEU. Пока большая часть действующих участков маршрута используется не более чем на 20% их мощности, но для увеличения грузооборота требуются существенные инвестиции, направленные на разгрузку Западно-Сибирской железной дороги – на этот относительно небольшой участок Транссиба приходится более 20%

¹⁸ ADB 2014 Annual Report // Asian Development Bank. Режим доступа: <http://www.adb.org/documents/adb-annual-report-2014> (дата обращения: 01.02.2016)

¹⁹ Ibid.

погрузки всех железных дорог страны²⁰. Выход в Россию из Казахстана возможен также в Оренбургской области. Это единственный путь, который сейчас регулярно функционирует: в настоящее время существует около 30 маршрутов регулярных контейнерных поездов. Так, с 2011 г. осуществляется регулярная поставка мониторов и ноутбуков Hewlett-Packard контейнерными поездами, следующими по маршруту Чунцин (Китай) – Дуйсбург (Германия). С 2012 г. примерно один раз в неделю по Транссибу курсирует поезд Чэнду (Китай) – Лодзь (Польша). Однако расширение использования этого маршрута потребует существенных инвестиций в модернизацию инфраструктуры [Макаров и др., 2016].

В октябре 2014 г. китайские инвесторы заявили о готовности вложения средств в строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань при условии продления железной дороги до Пекина. Подписан соответствующий меморандум о намерениях. Изначально планировалось, что магистраль Москва – Пекин пройдет через Екатеринбург, Астану, Иркутск, Улан-Батор и Хабаровск. Затем появились сведения, что, согласно китайскому проекту, железная дорога может из Астаны повернуть не в Восточную Сибирь, а в Сынцзян-Уйгурский автономный район и далее следовать по территории Китая. Время пути от Москвы до Пекина сократится втрое – с шести до двух суток. Стоимость этого проекта составит порядка 245 млрд долл. Судя по всему, именно эта железная дорога ляжет в основу планов по сопряжению проектов Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС. Хотя некоторые важные детали (например, ширина колеи и формат привлечения китайских подрядчиков) еще не согласованы, открытие маршрута уже намечено на 2020 г. Предполагается, что ВСМ Москва – Казань «станет модельным проектом для российско-китайского взаимодействия в области транспорта и инфраструктуры»²¹.

Третий вариант – транзит из Китая в Европу в обход России. Самый дешевый маршрут в рамках данной группы – через Казахстан и Иран. Стоимость доставки составит около 1700 долл. за TEU, но для достижения этого показателя необходимы инвестиции объемом около 2 млрд долл. Альтернативный маршрут через казахстанский порт Актау с переправкой грузов через Каспийское море в Баку, далее в Потти и по Черному морю в Констанцу является самым дорогим для перевозчиков: до 5 000 долл. за TEU. При условии масштабных (8 млрд долл.) инвестиций в контейнерные мощности в Баку, порт в Потти, реконструкцию дорог, строительство туннелей и контейнерно-логистических центров, стоимость перевозок снизится до 1500 долл. за TEU [Бордачев и др., 2015]. Из Баку маршрут может быть направлен в Карс (через Нахичевань или Тбилиси), а далее через Стамбул по железной дороге в Европу. В такой модификации этот путь во многом повторяет проект TRASECA, инициированный еще в 1993 г. Европейским союзом, но не получивший должного продолжения из-за недостатка финансирования. Развитие маршрута через Турцию потребует, однако, еще большего объема инвестиций [Vigucov, 2014].

Перечисленные маршруты нередко рассматриваются в качестве альтернативы традиционному пути поставок продукции из Китая в Европу – маршруту через Малаккский пролив и Суэцкий канал. Но основной недостаток сухопутных маршрутов по сравнению с морским – их более высокая стоимость. Морские суда способны перевозить свыше 10 тыс. контейнеров за рейс, а поезда – не более 500 [Макаров и др.,

²⁰ Западно-Сибирская железная дорога. Дорога в цифрах. Режим доступа: http://zszd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=60 (дата обращения: 06.03.2015).

²¹ Интервью информационным агентствам ТАСС и «Синьхуа». 2015. 1 сентября. Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/50207> (дата обращения: 01.10.2015).

2016]. За счет этого при перевозке грузов морем достигается огромная экономия от масштаба. В целом сухопутные маршруты практически ни при каких обстоятельствах не могут быть дешевле морских: средняя стоимость перевозки по морскому маршруту Шанхай – Европа в начале 2016 г. составила 932 долл. за TEU²². Неудивительно, что в настоящий момент на сухопутные маршруты (преимущественно на путь через Казахстан с выходом на Россию в Оренбургской области) приходится менее 1% всего объема китайско-европейского грузооборота.

Едва ли можно ожидать, что в будущем эта доля значительно возрастет. Рост товарооборота между Китаем и Европой устойчиво замедляется. Если в 2005–2011 гг. среднегодовые темпы его прироста составляли 22,5%, то после 2011 г. они снизились до 2,8%, даже с учетом роста на 10% в 2014 г.²³ Темпы экономического роста Китая замедляются, ЕС так и не вернулся к стабильному экономическому росту после финансово-экономического кризиса. Вместе с тем происходит наращивание мощностей контейнерных перевозок, что приведет к дальнейшему снижению стоимости прохождения по традиционным морским маршрутам. Так, по итогам 2015 г. наращивание мощностей мирового торгового флота составило около 7%. Наблюдается увеличение разрыва между предложением и спросом на перевозки – последний вырос лишь на 1,5–2%, и это даже несмотря на низкие цены на нефть [Costas, 2015]. Результатом становится дальнейшее падение тарифов. Таким образом, никаких предпосылок к тому, чтобы сухопутные маршруты стали коммерчески привлекательными, пока не предвидится.

Безусловно, для развития сухопутного транзита имеются некоторые неэкономические факторы. В частности, увеличивается военное присутствие США в Индийском океане и в АТР, обостряется военно-политическая ситуация в Южно-Китайском море, существуют некоторые ограничения пропускной способности Суэцкого канала, а безальтернативность Малаккского пролива ставит китайский экспорт в опасную зависимость от Сингапура [Quand Meng, 2012]. Все это заставляет Китай диверсифицировать направления экспортных потоков, и Экономический пояс Шелкового пути (как и проект «Один пояс – один путь» в целом) частично подчинен этой задаче. В этой связи ЭПШП, безусловно, имеет функцию транзитного коридора, однако сводить проект к ней одной, как это нередко делается в российских СМИ и даже в экспертном сообществе, было бы как минимум упрощением. Китаю проект ЭПШП нужен не для транзита.

Экономический пояс Шелкового пути как пояс развития

Распространенное в России представление об ЭПШП как о не более чем транзитном маршруте базируется на устоявшихся в нашей стране историко-культурных традициях. Во-первых, Россия привыкла рассматривать себя в качестве моста между Европой и Азией, поэтому в рамках ЭПШП именно теме европейско-азиатского взаимодействия уделяет максимальное внимание.

Во-вторых, мы находимся под влиянием термина «Великий Шелковый путь», введенного еще в 1877 г. немецким историком Ф. Рихтгофеном и прочно укоренившегося в европейской исторической традиции [Воробьев, 2014]. Эта красивая метафора, однако, искажает смысл описываемого ею объекта, создавая представление о нем как о некоем устойчивом торгово-транспортном маршруте, как будто расположенные на

²² Shanghai Containerized Freight Index // Shanghai Shipping Exchange. 2016. Режим доступа: <http://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp> (дата обращения: 05.02.2015).

²³ По данным UN Comtrade.

его протяжении страны выступают исключительно в качестве транзитного пространства между Китаем и Европой. На самом деле Великий Шелковый путь никогда не был транзитным. Торговые операции совершались во многих городах, и практически не существовало никаких грузов и тем более торговцев, которые проходили путь от начала до конца. Пример Марко Поло был едва ли не единственным, потому он настолько известен.

Если смотреть на Великий Шелковый путь глазами китайцев, интерпретация этого термина будет иной. Китайское прохождение маршрута в западном направлении ограничивалось территорией современных Афганистана и Узбекистана, а в период Средневековья вообще редко выходило за пределы торгового обмена с арабскими купцами в Сиане. В китайском понимании точнее говорить о Великом Шелковом пути как о географическом поясе, включающем ряд относительно богатых государств, осуществлявших достаточно интенсивный торговый обмен. Это не торговый маршрут, а скорее пояс развития. Именно слово «пояс» (а не «путь») является ключевым для понимания целей текущего китайского проекта.

Запуск ЭПШП – это не попытка снизить транспортные издержки при поставках товаров в Европу, а реакция на глубинные экономико-политические изменения, происходящие как внутри самого Китая, так и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом.

Во-первых, происходит структурная трансформация модели социально-экономического развития Китая – упор перенесен с наращивания экспортоориентированных производств на развитие внутреннего потребления и сферы услуг. Эта трансформация протекает со множеством трудностей – реформы буксуют, а темпы экономического роста Китая начиная с 2011 г. непрерывно замедляются. Нужны новые источники роста, и крупные инфраструктурные проекты, связывающие запад страны с Центральной Азией, являются одним из них.

Во-вторых, Китай постепенно перестает играть роль мировой фабрики и сам превращается в крупный центр потребления. Дивергенция доходов внутри Азиатско-Тихоокеанского региона приводит к углублению внутрирегионального разделения труда. Весь азиатский регион постепенно переориентируется с модели «Азия для мира» на модель «Азия для Азии» [Bordachev, Likhacheva, Xin, 2014]: складываются новые региональные цепочки добавленной стоимости, где на Китай приходится верхние их звенья. А трудоемкие, грязные и/или энергоемкие производства переносятся из Китая в другие страны региона: сначала в Бангладеш, бедные страны Юго-Восточной Азии, Монголию, а теперь и в Центральную Азию.

В-третьих, трансформируется разделение труда и внутри Китая. Лидерами по темпам роста становятся относительно бедные центральные и западные провинции, куда переносятся трудоемкие производства и где еще есть резерв экстенсивного расширения хозяйствования. Эта тенденция поддерживается руководством страны, заинтересованным в выравнивании региональных диспропорций. Инфраструктурные проекты и углубление кооперации с Центральной Азией способствуют достижению этой цели.

В-четвертых, замедление экономического роста обостряет проблему нестабильности в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) на северо-западе Китая. Около 45% населения данного региона составляют уйгуры – мусульманский тюркский народ. Его конфликт с китайцами уходит корнями в тысячелетия, а уйгурский сепаратизм стал одной из главных проблем внутренней политики Китая последнего десятилетия. Ускоренное развитие СУАР и усиление его экономических связей с другими провинциями Китая и с соседними мусульманскими странами – одно из возможных лекарств.

В-пятых, в процессе реализации крупных инфраструктурных проектов и активного строительства недвижимости в Китае выросла гигантская строительная отрасль, обеспечивающая работой десятки миллионов человек. К настоящему времени крупнейшие проекты на востоке Китая завершены, а пузырь на рынке недвижимости лопнул еще в 2014 г. Китайским строительным компаниям становится тесно внутри страны. Транспортные проекты в Центральной Азии, а тем более полноценные транзитные маршруты в Европу — идеальное решение проблемы [Габуев, 2015].

Перечисленные факторы дают основания полагать, что транзит в стратегическом плане едва ли является первостепенной задачей ЭПШП. Однако это вовсе не значит, что транзитные маршруты в Европу не будут построены. Наоборот, так как стоимость перевозок из Китая в Европу не является ключевым фактором при реализации проектов, в рамках ЭПШП может быть проложено даже несколько трансевразийских маршрутов, если это будет соответствовать китайским интересам. Последние состоят в организации в Центральной Азии нового центра экономического развития: он примет некоторые переносимые из Китая производства, позволит облегчить доступ к природным ресурсам региона, ускорить развитие северо-западных провинций и дать работу китайским строительным подрядчикам.

ЭПШП и ЕАЭС: конкуренция или партнерство?

Объявление Китаем амбициозных планов развития ЭПШП на первых порах было воспринято настороженно в российском экспертном сообществе. Преобладало предположение, что эта инициатива является конкурентом Евразийскому экономическому союзу [Fedorenko, 2013; Шаймергенов, 2015; Ларин, 2015]. Это изначально было не совсем верно, ведь проекты имели абсолютно разные форматы. Китайский, в частности, не предполагал какой-либо институционализации.

Такая точка зрения отражала общее разочарование как политической элиты, так и многих экспертов в том, что Россия за последнее десятилетие существенно ослабила свои позиции в Центральной Азии и беспрепятственно уступила Китаю статус главного действующего лица в регионе. Товарооборот между Китаем и пятью центрально-азиатскими республиками бывшего СССР — Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном, Туркменией и Узбекистаном — вырос, по данным МВФ, с 1,8 млрд долл. в 2000 г. до 50 млрд в 2013 г., затем немного сократился из-за падения цен на сырье (до 45,1 млрд долл.)²⁴. Еще несколько лет назад он превысил товарооборот этих стран с Россией, который составил 35 млрд долл. в 2013 г. и 29 млрд долл. в 2014 г.²⁵

По оценкам Европейской комиссии, уже в 2013 г. Китай был крупнейшим торговым партнером Киргизии (47,6% от общего товарооборота республики), Таджикистана (26,9%), Туркменистана (42,7%) и Узбекистана (22,5%). Россия же была вторым партнером для Киргизии (19,7%) и Узбекистана (20,6%), третьим для Казахстана (21,1%) и четвертым для Таджикистана (10,4%) и Туркменистана (7,8%) [Fattibene, 2015].

Китай не только значительно увеличил объемы торговли со странами Центральной Азии, но и осуществляет масштабные инвестиции в регион. Так, в 2015 г. КНР одобрила Казахстану инвестиционный пакет на сумму 30 млрд долл., Узбекистану — 15 млрд долл., Киргизии — 3 млрд долл. Это сильно превышает общий объем российских инвестиций в регион в целом за 2013–2014 гг. — около 15 млрд долл. В целом воз-

²⁴ По данным МВФ.

²⁵ По данным Росстата.

возможности России по наращиванию инвестиций в Центральную Азию несопоставимы с китайскими²⁶.

У России не было никаких шансов остановить усиление китайского присутствия в регионе. Оно было неизбежно в силу экономического потенциала КНР и объективных факторов, толкающих Китай на Запад. Альтернатив укреплению сотрудничества с Китаем не было и у центральноазиатских республик. Китайские средства как минимум для четырех из них (за исключением Казахстана) – главный источник инвестиционных ресурсов и ключевой фактор обеспечения политической стабильности в условиях слабых институтов и тяжелой внешнеполитической обстановки (вывод американских войск из Афганистана, деятельность ИГИЛ и т.д.).

России важно было получить гарантии того, что Китай будет уважать политические интересы России в странах Центральной Азии. Это было достигнуто за счет подписания Совместного заявления о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Оно, в частности, гарантирует, что «стороны... будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути. Они будут налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего на площадке Шанхайской организации сотрудничества, твердо придерживаясь принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов и открытости для всех заинтересованных сторон в Азии и Европе»²⁷.

Важно понимать, что само по себе Совместное заявление не решит всех проблем взаимодействия Китая и России в Центральной Азии. Влияние Китая на политику государств региона неизбежно будет возрастать. Это касается даже стран, входящих в ЕАЭС. И Казахстан, и Киргизия по-прежнему предпочитают вести диалог с Китаем в двустороннем формате, что не вполне устраивает Россию. Впрочем, такие же претензии предъявляются и к самой России. Иногда это вполне обоснованно – даже Совместное заявление было подписано В.В. Путиным без участия партнеров по ЕАЭС.

Отдельные противоречия присутствуют и в стратегическом видении перспектив ЭПШП различными сторонами. Китай заинтересован, прежде всего, в расширении доступа к природным ресурсам. Россия и Казахстан, наоборот, хотят развивать на своих территориях производства с высокой добавленной стоимостью. Китай предпочитает, чтобы инфраструктурные проекты реализовывались китайскими компаниями с использованием китайских рабочих. Однако государства ЕАЭС, особенно Россия и Казахстан, с подозрением относятся к идее привлечения трудовых ресурсов из Китая, обоснованно задаваясь вопросом о целесообразности осуществления проектов на таких условиях. В железнодорожных проектах один из ключевых вопросов – ширина колеи. Китай заинтересован в использовании европейской колеи шириной 1435 мм, в то время как на постсоветском пространстве стандартной является ширина 1520 мм.

Значение подписанного 8 мая документа не в том, что он разрешает все эти противоречия, а в том, что создает платформу для их обсуждения и поиска компромиссов. Однако для того, чтобы воспользоваться преимуществом этой платформы, предстоит еще большая работа.

²⁶ Как провалился поворот на Восток // *Znak.com*. 2016. 19 января. Режим доступа: https://www.znak.com/2016-01-19/kitay_ne_saset_putinomiku_i_ne_sobiralsya (дата обращения: 06.03.2016).

²⁷ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути, 2015. Режим доступа: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 04.06.2015).

Серьезные усилия необходимы и для реального (а не только декларируемого) привлечения китайских инвестиций. В конце 2015 – начале 2016 гг. в российских СМИ и в экспертном сообществе началась масштабная критика российского поворота на Восток, в том числе и в части российско-китайских отношений. Товарооборот России с Китаем за 2015 г. снизился примерно на 30% (правда, его доля в российском товарообороте при этом даже возросла); китайские инвестиции, несмотря на огромное количество договоров о намерениях, в Россию массово так и не пришли; не увенчались успехом и попытки российских компаний и банков заместить европейские кредиты китайскими²⁸. Во многом критика поворота обусловлена завышенными ожиданиями, которые были у некоторых его сторонников на заре поворота. В условиях рецессии в российской экономике и наложенных на страну санкций едва ли изначально правомерно было предполагать, что предпринимаемые усилия по привлечению зарубежного капитала на Дальний Восток России и по интеграции страны в АТР дадут результат за год-полтора.

Как бы то ни было, неудачи на азиатском направлении 2015 г., притом что их не стоит преувеличивать, могут послужить хорошим уроком. Политическое сближение с Китаем не может быть панацеей: российская экономика в рамках текущей модели развития и при нынешней международной обстановке – рискованное место для вложений, и Китай не будет ради геополитических целей осуществлять какие-либо проекты в ущерб своим коммерческим интересам. В этой связи Совместное заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП не следует трактовать как прорыв в инвестиционном сотрудничестве двух государств. Для инвестиций следует создавать условия независимо от политических договоренностей.

Подписанный документ означает лишь то, что Китай подтверждает открытый характер ЭПШП и приглашает Россию (как и другие страны) к сотрудничеству в Центральной Евразии вместо стихийного наращивания инвестиций, которое имело место до того. Из этого следует, что у России появляются возможности извлекать выгоды из развития региона. На настоящий момент главная задача – их четко определить.

ЭПШП и возможности России

Перед Россией в связи с реализацией проекта ЭПШП и договоренностями о сопряжении его с ЕАЭС возникают три основные группы возможностей: интеграция в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона, укрепление трансграничной промышленной кооперации и, в стратегическом плане, расширение и углубление интеграционных процессов в регионе вплоть до создания полномасштабного сообщества Большой Евразии как нового центра силы.

В области интеграции в транспортно-логистическую сеть Евразийского региона наиболее очевидны возможности транзита. На данный момент наиболее удобным и дешевым среди транзитных путей Китай – Европа является маршрут Ляньюнган – Чжэнчжоу – Ланьчжоу – Урумчи – Хоргос – Алматы – Кызылорда – Актобе – Оренбург – Казань – Нижний Новгород – Москва – Санкт-Петербург с выходом на порты Балтийского моря. Важное преимущество этого маршрута – прохождение на пути из Китая в Европу лишь двух таможенных границ – между Китаем и ЕАЭС и ЕАЭС и ЕС [Бордачев и др., 2015].

²⁸ Коростиков М. Уроки китайского // Коммерсантъ-Власть. 2016. 8 февраля. Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2906658> (дата обращения: 06.03.2016).

Важно понимать, что просто строительство железнодорожного полотна, а тем более усилиями китайских подрядчиков и, возможно, по китайским стандартам, едва ли принесет России какие-либо выгоды. Важно обустройство на протяжении маршрута современных логистических центров. Именно они, а не железная дорога как таковая, могут позволить существенно снизить транспортные издержки при производстве и поставке любой продукции и, таким образом, повысить конкурентоспособность производств и способствовать расширению экономической активности в соответствующих городах.

Второе ключевое направление – развитие меридиональных транспортных маршрутов. Дополнение преимущественно широтной транспортной инфраструктуры региона коридорами по направлению Север – Юг позволит обеспечить доступ российских товаров к растущим рынкам стран Центральной и Южной Евразии: Северо-Западного Китая, Ирана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана, Индии [Бордачев и др., 2015]. Некоторые из проектов имеют все возможности привлечь финансирование АБИИ или ФШП.

Серия автомобильных дорог от Южного Урала и Сибири к Алматы, Ташкенту, а в перспективе – к Афганистану и Ирану могла бы дать мощный толчок аграрному кластеру юга Сибири. Международный транспортный коридор «Север – Юг», соединяющий индийский Мумбаи и иранский порт Бендер-Аббас с Москвой и Санкт-Петербургом с дальнейшей возможностью выхода в Европу, уже обслуживает грузы, хотя пока в небольших объемах.

В Восточной Сибири примером перспективного меридионального маршрута может стать железная дорога Кызыл – Курагино, если она будет продлена на юг в Монголию и Западный Китай. Интеграция территорий Востока России в китайские транспортные инициативы возможна также за счет китайско-монголо-российского экономического коридора [Макаров и др., 2016]. Соответствующее предложение было представлено министром иностранных дел КНР Ван И весной 2014 г. По его утверждению, инициатива будет означать объединение китайского проекта «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и российской идеи Трансъевразийского коридора²⁹.

Наконец, еще одним способом для России интегрироваться в меняющуюся транспортную систему Евразии является развитие авиахабов. В Центральной Евразии крупные авиахабы отсутствуют, в то время как развитие экономической активности в регионе, а также продолжающийся рост числа полетов из Азии в Европу и обратно создают все предпосылки для того, чтобы в этом регионе появились крупные узлы авиасообщения. Ведущие сибирские города, такие как Красноярск и Новосибирск, имеют хорошие возможности для того, чтобы стать таковыми. Создание в них крупных транспортно-логистических центров даст мощный толчок развитию сервисных производств, которые гармонично дополняют действующую промышленную и научно-образовательную специализацию этих городов и превратят их в значимые центры экономического развития.

Кроме развития транспортной составляющей, проект ЭПШП способен придать импульс развитию трансграничной производственной кооперации. Например, укрепится взаимодействие между металлургическими заводами Урала и казахстанскими производителями руды. Есть все предпосылки для восстановления межрегионального проекта «Большой Алтай», объединяющего регионы России, Китая, Монголии

²⁹ Wang Yi meets with Lavrov on global issues, cooperation // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1251976.shtml (дата обращения: 20.10.2015).

и Казахстана и успешно функционировавшего в 1990-е годы. Возможно укрепление взаимодействия в бассейне р. Иртыш, где перед угрозой растущей нехватки воды необходимы совместные решения в области водопользования и производства энергии. Хорошие перспективы имеет агропромышленный кластер Юга Урала и Сибири и Севера Казахстана – при условии, что развитие транспортной инфраструктуры обеспечит местным производителям выход на рынки крупных региональных игроков [Бордачев и др., 2015].

В перспективе сотрудничество в осуществлении разрозненных промышленных и транспортных проектов может получить развитие в более масштабных интеграционных процессах [Караганов, 2015; Бордачев, 2015]. Огромное пространство Большой Евразии – от стран АСЕАН и Кореи на востоке, Индии на юге до Закавказья на западе пронизывается новой системой взаимосвязей – транспортных, торгово-инвестиционных, человеческих, политических. В рамках новой системы организации международной торговли, где доминирующую роль начинают играть два мегарегиональных соглашения – Транстихоокеанское партнерство и Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство – эти государства за единичными исключениями оказываются изолированными и неизбежно будут тяготеть друг к другу. Наименее развитые из них – Афганистан, Пакистан, республики Центральной Азии – за счет эффекта низкого старта имеют отличные перспективы быстрого экономического роста. То же самое касается и Ирана, спустя долгие годы выходящего из-под режима санкций. А огромные экономики Китая и Индии обеспечивают новому пространству соразвития подушку безопасности.

Вряд ли в Большой Евразии возможно появление некоей полноценной интеграционной группировки по образцу Европейского союза – государства региона слишком разнородны и к тому же придают большое значение своему суверенитету. Однако движение к единому экономическому пространству, включая зону свободной торговли и единство норм и стандартов, вполне возможно.

Институциональным ядром сообщества Большой Евразии может стать ШОС. После присоединения к этой организации в 2015 г. Индии и Пакистана доминирование Китая в ней уменьшилось, состав стал более сбалансированным, и появилась возможность решать гораздо больший спектр региональных проблем. Вместе с тем все устойчивее становятся попытки разных участников расширить поле ответственности ШОС с проблем безопасности сначала на культурное и образовательное, а затем и на экономическое сотрудничество [Лукин, 2015]. Это позитивная тенденция для развития международной кооперации в рамках ЭПШП.

Идея сотрудничества в Большой Евразии хороша тем, что она несет только плюсы всем участникам процесса. Для стран Центральной Евразии ее реализация дает ресурсы для экономического развития. Для Китая – возможность довести до логического развития свой «поворот на Запад». Для Индии и Ирана – новые возможности для внутрирегионального разделения труда. Для России – шанс придать динамизм экономике в условиях рецессии, обеспечить региональную стабильность и свое участие в развитии Центральной Азии – пространства, всегда входившего в сферу особых интересов Москвы.

И все же до Сообщества Большой Евразии еще долгий путь. Он должен начинаться с наполнения зафиксированной в совместном заявлении от 8 мая идеи сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Пока она остается скорее фигурой речи, чем совокупностью конкретных механизмов наращивания сотрудничества. Определить, что конкретно ЕАЭС и Россия как его участник может предложить Китаю, – одна из важнейших задач российской внешней политики на ближайшие годы.

Литература

- Бордачев Т.В. (2015) Новое евразийство: Как сделать сопряжение работающим // Россия в глобальной политике. № 5.
- Бордачев Т.В., Караганов С.А., Безбородов А.А., Габуев А.Т., Кузовков К.В., Лихачева А.Б., Лукин А.В., Макаров И.А., Макарова Е.А., Скриба А.С., Суслов Д.В., Тимофеев И.Н. (2015) К Великому океану – 3: Создание Центральной Евразии / под ред. С.А. Караганова. М.: МДК «Валдай».
- Воробьев В.Я. (2014) Новый шелковый курс: О китайской идее построения «экономического пространства Великого шелкового пути» // Россия в глобальной политике. № 3.
- Габуев А.Т. (2015) Россия и китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» // Вестник АТЭС. № 1.
- Денисов И.Е. (2015) Путешествие на запад: Китай выйдет из тени по Шелковому пути // Россия в глобальной политике. № 1.
- Караганов С.А. (2015) Обещание Евразии: Поворот Китая на Запад крайне выгоден России // Российская газета. Федеральный выпуск № 6812 (241).
- Ларин А.Г. (2015) Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. № 20.
- Лукин А.В. (2015) ШОС: в поисках новой роли // Мир на взводе: пружина разжимается. М.: Эксмо.
- Макаров И.А., Макарова Е.А., Караганов С.А., Бордачев Т.В., Канаев Е.А., Литвинова Ю.О., Лихачева А.Б., Пестич А.С., Пятачкова А.С., Соколова А.К., Степанов И.А., Щербакова А.В. (2016) Поворот на Восток. Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / под ред. И.А. Макарова. М.: Международные отношения.
- Чен Хунцзе (2015) Экономический пояс Шелкового пути и «Морской путь 21 века» с точки зрения экспертов КНР // Наука и мир. № 7 (23).
- Шаймергенов Т.Т. (2015) Экономический пояс Шелкового пути: большой проект, большие вопросы // Индекс безопасности. № 3.
- Biriucov E. (2014) Role of IGC TRACECA in Regional Integration and Transit Cooperation. Paper Presented at High-Level Thematic Roundtable within 2nd UN Conference on Landlocked Developing Countries on the theme “Regional Integration and Transit Cooperation”. Vienna, Austria.
- Bondaz A., Godement F., Kratz A., Pantucci R. (2015) “One belt, one road”: China’s great leap outward // Asia Centre of European Council on Foreign relations. June. Режим доступа: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf (дата обращения: 21.09.2015).
- Bordachev T.V., Likhacheva A.B., Xin Z. (2014) What Asia Wants, or the “Four C’s”: Consumption, Connectivity, Capital & Creativity // Valdai International Discussion Club Publication. No. 1.
- Costas P. (2015) Maersk Line CEO Calls for Container-Shipping Consolidation // The Wall Street Journal. No. 9.
- Fattibene D. (2015) Russia’s Pivot to Asia: Myths and Realities. Istituto Affari Internazionali Working paper 15/44.
- Fedorenko V. (2015) The New Silk Road Initiative in Central Asia / Rethink Institute Working paper 10. Режим доступа: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf> (дата обращения: 06.07.2015).
- Habova A. (2015) Silk Road economic belt: China’s Marshall Plan, Pivot to Eurasia or China’s Way of Foreign Policy // KSI Transactions on Knowledge Society. Vol. 8. No. 1.
- Qu X., Meng Q. (2012) The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme-Scenario Analysis // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. Vol. 48. No. 1.
- Xi J. (2015) Keynote Speech During the Opening Ceremony of the Boao Forum for Asia (BFA) Annual Conference 2015 in Boao, South China’s Hainan Province. March 28.

The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Opportunities for Russia

I. Makarov, A. Sokolova

Igor Makarov – PhD in Economics, Associate professor at the Department of Global Economy, National Research University Higher School of Economics; 20, Myasnitskaya St., 101000, Moscow, Russian Federation; E-mail: imakarov@hse.ru

Anna Sokolova – Junior research fellow at the Center for Comprehensive European and International Studies, National Research University Higher School of Economics; 20, Myasnitskaya St., 101000, Moscow, Russian Federation; E-mail: aksokolova@hse.ru

Abstract

This article considers the opportunities for Russia presented by the launch of China's Silk Road Economic Belt initiative. This initiative is a comprehensive project for the rapid development of Central Asian countries, and not limited only to transport and logistics to guarantee the supply of Chinese goods to Europe. It is also China's response to economic and political processes both within the country and in the Asia-Pacific region: the economic slowdown and transformation of its social and economic model, diverging income levels, the growing presence of the United States in Asia, and the new divisions of labour within the region. The Silk Road initiative is based on China's intention to create strong regional value chains, to outsource labour-intensive and environmentally harmful production, to foster the development of northwest China including securing political stability in the Xinjiang Uighur Autonomous Region, and to guarantee the use of Chinese construction firms' capacity. Goods transit is a secondary priority and justified not by commercial benefits from using land routes, but by the need to diversify export risks, arising due to the deteriorating military and political situation in the South China Sea. The 2015 Joint Statement on Cooperation on the Construction of Joint Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt projects resolves the issue of allegedly competitive goals of these complementary projects. The Eurasian Economic Union (EEU) provides an institutional base for cooperation while the Silk Road initiative provide investments for their development.

Russia may benefit from participating in the Silk Road initiative. First, it would help integrate its transportation system into the region's logistics network and provide additional opportunities for transit and associated logistical services as well as access to growing regional markets. Second, the Silk Road initiative offers opportunities to strengthen industrial cooperation among neighbouring countries to develop new economic clusters. Third, the EEU and the Silk Road may become the basis for more ambitious cooperation in greater Eurasia, which may transform into a new centre of economic development at the global level.¹

Key words: Eurasian Economic Union, Silk Road Economic Belt, Russia-China relations

References

- Biriucov E. (2014) Role of IGC TRACECA in Regional Integration and Transit Cooperation. Paper Presented at High-Level Thematic Roundtable within 2nd UN Conference on Landlocked Developing Countries on the theme "Regional Integration and Transit Cooperation". Vienna, Austria.
- Bondaz A., Godement F., Kratz A., Pantucci R. (2015) "One belt, one road": China's great leap outward. Asia Centre of European Council on Foreign relations, June. Available at: http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf (accessed 21 September 2015).
- Bordachev T.V. (2015) Novoe evrazijs'tvo: Kak sdelat' soprjazhenie rabotajushhim [New Euraisianism: How to Make Joint Development Work]. *Russia in Global Affairs*, no 5.

¹ This article is based on research funded by the Basic Research Programme at the National Research University Higher School of Economics.

- Bordachev T.V., Karaganov S.A., Bezborodov A.A., Gabuev A.T., Kuzovkov K.V., Likhacheva A.B., Lukin A.V., Makarov I.A., Makarova E.A., Skriba A.S., Suslov D.V., Timofeev I.N. (2015) *K Velikomu okeanu – 3: Sozdanie Central'noj Evrazii* [Toward the Great Ocean – 3: Creating Central Eurasia] / S.A. Karaganov (ed.). Moscow: MDK “Valdai”. (In Russian.)
- Bordachev T.V., Likhacheva A.B., Xin Z. (2014) What Asia Wants, or the “Four C’s”: Consumption, Connectivity, Capital & Creativity. *Valdai International Discussion Club Publication*, no 1.
- Chen Hongze (2015) Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo putii “Morskoy shelkoviy put’ 21-go veka” s tochki zreniya ekspertov KNR [Silk Road Economic Belt and Sea Silk Road of the 21st Century from the Point of View of People’s Republic of China Experts]. *Science and World*, no 7 (23). (In Russian.)
- Costas P. (2015) Maersk Line CEO Calls for Container-Shipping Consolidation. *The Wall Street Journal*, no 9. (In Russian.)
- Denisov I.E. (2015) Puteshestvie na zapad: Kitaj vyjdet iz teni po Shelkovomu puti [Journey to the west: China will come out of shadow through Silk Road]. *Russia in Global Affairs*, no 1. (In Russian.)
- Fattibene D. (2015) Russia’s Pivot to Asia: Myths and Realities. *Istituto Affari Internazionali Working paper* 15/44.
- Fedorenko V. (2015) The New Silk Road Initiative in Central Asia. *Rethink Institute Working paper* 10. Available at: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf> (accessed 06 July 2015).
- Gabuev A.T. (2015) Rossija i kitajski jproekt “Jekonomicheskij pojas Shelkovogo puti” [Russia and the Chinese project of Silk Road Economic Belt]. *Vestnik APEC*, no 1. (In Russian.)
- Habova A. (2015) Silk Road economic belt: China’s Marshall Plan, Pivot to Eurasia or China’s Way of Foreign Policy. *KSI Transactions on Knowledge Society*, vol. 8, no 1. (In Russian.)
- Karaganov S.A. (2015) Obeshhanie Evrazii: Povорот Kitaja na Zapad krajne vygoden Rossii [Promise of Eurasia: China’s turn to the west is beneficial for Russia]. *Rossijskaja Gazeta*, no 6812 (241). (In Russian.)
- Larin A.G. (2015) Vozrozhdenie Kitajai nekotorye voprosy rossijsko-kitajskogo sotrudnichestva [China’s resurgence and issues of Russia-China cooperation]. *Kitaj v mirovoj iregional’noj politike. Istorija i sovremennost’*, no 20. (In Russian.)
- Lukin A.V. (2015) SOC: v poiskah novej roli [SOC: searching for a new role]. *Mir na vzvode: pruzhina razzhimaetsja*. EKSMO. (In Russian.)
- Makarov I.A., Makarova E.A., Karaganov S.A., Bordachev T.V., Kanaev E.A., Litvinova Ju.O., Likhacheva A.B., Pestich A.S., Pjatachkova A.S., Sokolova A.K., Stepanov I.A., Shherbakova A.V. (2016) *Povorot na Vostok. Razvitie Sibiri i Dal’nego Vostoka v uslovijah usilenija aziatskogo vektora vneshnej politiki Rossii* / I.A. Makarov (ed.). Moscow: International relations. (In Russian.)
- Qu X., Meng Q. (2012) The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme-Scenario Analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 48, no 1.
- Shajmergenov T.T. (2015) Jekonomicheskij pojas Shelkovogo puti: bol’shoj proekt, bol’shie voprosy [Silk Road Economic Belt: big project, big issues]. *Indeks Bezopasnosti*, no 3. (In Russian.)
- Vorob’ev V.Ja. (2014) Novyj shelkovyj kurs: O kitajskoj idee postroenija “jekonomicheskogo prostranstva Velikogo shelkovogo puti” [New Silk course: About Chinese Idea of Silk Road Economic Belt]. *Russia in Global Affairs*, no 3. (In Russian.)
- Xi J. (2015) Keynote Speech During the Opening Ceremony of the Boao Forum for Asia (BFA) Annual Conference 2015 in Boao, South China’s Hainan Province, March 28.