

Е.В. ПИНЮГИНА

ЕАЭС И «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЁЛКОВОГО ПУТИ»: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЕВРАЗИЙСКИХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

В мае 2015 г. президенты РФ и КНР инициировали обсуждение возможного сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шёлкового пути», двух новейших интеграционных проектов в Евразии, предложенных Россией и Китаем. В то же время сопряжение может означать и конкуренцию российского и китайского проектов, каждый из которых проецируется на геополитическое пространство Евразии. При этом оба проекта – как явствует из их названий – содержат экономическую доминанту, обязывающую экспертов при анализе проектов учитывать экономическую составляющую. Комплексная оценка потенциала двух проектов в первом приближении не представляется возможной, но в рамках статьи в политологическом журнале это и не является строгим условием. В работе предлагается сравнительный экскурс в историю возникновения проектов, контекст их появления, связанные с ними концепты в официальных внешнеполитических документах РФ и КНР, а также аспекты их реализации на первом этапе.

Инициаторами создания Евразийского экономического союза (ЕАЭС) стали лидеры России, Казахстана и Беларуси, подписавшие в 2014 г. Договор о создании ЕАЭС, вступивший в силу с 1 января 2015 г. В конце 2014 г. к Договору присоединилась Армения, а в 2015 г. – Кыргызстан. ЕАЭС возник на основе одобренных странами-участницами институтов сотрудничества и форматов интеграции, таких как созданный в 2010 г. Таможенный союз (далее – ТС) и существовавшее с 2001 по 2014 г. Евразийское экономиче-

ское пространство (ЕврАзЭС). Именно на саммите ЕврАзЭС в 2011 г. российский премьер-министр В.В. Путин озвучил, что Россия, Казахстан и Беларусь начали реализовывать меры по созданию ЕАЭС на основе ТС и вступающих в силу с 1 января 2012 г. договоров о создании на территориях РФ, Казахстана и Беларуси общего рынка – Единого экономического пространства.

Тогда же, осенью 2011 г., в рамках СНГ в целом наметился сдвиг в сторону преодоления противоречий и консолидации экономических интересов, в результате которого несколько стран, включая не вошедшие в ТС Украину, Молдову, Армению, Таджикистан и Кыргызстан, подписали договор о Зоне свободной торговли в рамках СНГ, что сулило потенциальное увеличение количества участников ЕАЭС в ближайшие годы. Грядущее появление в пространстве СНГ нового интеграционного объединения ЕАЭС артикулировалось властью РФ как крупный геополитический успех. Занимающий тогда должность премьер-министра РФ В.В. Путин анонсировал появление нового формата интеграции на постсоветском пространстве в своей статье в газете «Известия» осенью 2011 г.

Глава российского правительства указал в этой статье не только на постсоветский характер интеграции со странами СНГ, но и на евразийское геополитическое измерение нового проекта: ЕАЭС «способен стать одним из полюсов современного мира и сыграть роль эффективной *“связки”* (курсив мой. – Е. П.) *между Европой и динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом*» [Путин, 2011]. Тем не менее в медийных публикациях по теме ЕАЭС определение «евразийский» понималось скорее как облагороженная формула интеграции постсоветских стран, звучащая менее провокативно для национальных элит стран СНГ, сделавших политический капитал в том числе и на негативной интерпретации общего советского прошлого. Но при внимательном анализе статьи В.В. Путина можно увидеть, что ЕАЭС как геополитический концепт первоначально по своей внешнеполитической ориентации был скорее европейским, чем евразийским. Акцент сделан, во-первых, на усиление позиций в диалоге с ЕС за счет контроля над территорией – связкой между ЕС и АТР; во-вторых, на маркировку постсоветского пространства как зоны приоритетного влияния России, особенно на фоне усилий ЕС по расширению связей со странами бывшего СССР (энергетическая дипломатия ЕС, программа «Восточное партнерство» и т.д.). Таким образом, ЕАЭС

экономически позиционировался как удобная для Европы связка для торговли с Востоком, а геополитически воспринимался инструментом комплементарной конкурентоспособности – опять же с ЕС. По крайней мере, предложение, где говорится о том, что «два крупнейших объединения нашего континента – Европейский союз и формирующийся Евразийский союз, взаимодействуя на основе правил свободной торговли и совместимости систем регулирования, способны распространить эти принципы на все пространство – от Атлантики до Тихого океана» [Путин, 2011], – очередной раз отсылает к дискурсу российской элиты о создании Большой Европы от Лиссабона до Владивостока. В формулировках статьи содержится также реалистичное позиционирование России в качестве региональной державы, но при этом выступающей локомотивом межгосударственного экономического союза, способного стать одним из мировых полюсов.

В.В. Путин последовательно развивал идею важности ЕАЭС для России – так, в мае 2012 г., вступая в должность Президента РФ, в тексте Указа «О мерах по реализации внешнеполитического курса РФ», он подчеркивал: «Ключевым направлением внешней политики РФ в его новый президентский срок станет развитие многостороннего взаимодействия и интеграционных процессов на пространстве СНГ, а также углубление евразийской интеграции в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана и создание к 1 января 2015 г. Евразийского Экономического Союза, открытого для присоединения других государств, прежде всего членов ЕвразЭС и СНГ, и содействие международному позиционированию новых структур» [Указ Президента РФ... 2012].

Обращает на себя внимание и скорость, с которой ЕАЭС становится приоритетом внешней политики России, и конкретно обозначенные сроки его появления, а также четкое маркирование пространства жизненно важных интересов России на мировой арене отношениями с постсоветскими государствами СНГ. Но и условность евразийской составляющей концепта ЕАЭС становится все более заметной. Так, в следующем 2013 г. в официальном правительственном документе «Концепция внешней политики РФ» появляется идеология России как части Большой Европы, например в статье 56 говорится: «Основной задачей в отношениях с Европейским союзом для России как неотъемлемой, органичной час-

ти европейской цивилизации является продвижение к созданию единого экономического и гуманитарного пространства от Атлантики до Тихого океана» [Концепция... 2013]. Евразийская идея в этом тексте вообще не упоминается, слово «евразийский» применяется лишь в названиях возникающих в СНГ политических и экономических структур, развиваемых как частное направление наряду со взаимодействием в рамках всего СНГ, а из текста статьи 54 того же документа прямо следует, что Россия – совсем не евразийская цивилизация, а определенно европейская страна: «Приоритетный характер имеет развитие отношений с государствами Евро-Атлантического региона, с которыми Россию связывают, помимо географии, экономики и истории, глубокие общецивилизационные корни» [Концепция... 2013].

В то же время в пункте 3 этого стратегического документа, где описывается позиционирование России в системе современных международных экономических отношений, среди ключевых направлений деятельности российской власти указано принятие мер «для закрепления за Российской Федерацией статуса ключевого транзитного направления по обеспечению торгово-экономических связей между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, в том числе посредством расширения участия в формируемых трансконтинентальных маршрутах грузоперевозок» [Концепция... 2013].

Таким образом, в 2013 г. Россия сделала заявку на статус основного транзитера в международных экономических отношениях и бенефициара от удачного расположения страны *между Европой и АТР* (курсив автора. – Е. П.). Выражение «между Европой и АТР» обнаруживает прикладное, функциональное понимание российского евразийства – ведь в ином случае в официальном документе появилась бы формулировка «страна, расположенная и в Европе и в АТР», или «евразийская страна»). Таким образом, евроазиатская, или азиатская часть ЕАЭС – это Казахстан, и, возможно, другие среднеазиатские государства – члены ЕАЭС – но никак не Россия, воспринимающая себя частью Европы. Слово «евразийский» использовано в Концепции внешней политики ЕС только в одном контексте – Россия как локомотив Евразийского интеграционного проекта, выступающего инструментом политики на постсоветском пространстве (но не в АТР, или в Евразии). И это логично, потому что цивилизационно Россия, согласно этому документу, страна ев-

ропейская и ориентируется на развитие отношений со странами Евро-Атлантики.

Можно констатировать, что если тема сопряжения ЕАЭС с иными интеграционными проектами и циркулировала в правительственных и экспертных кругах до российско-украинского кризиса 2013–2014 г., то только на предмет сопряжения *versus* конкуренции с ЕС. Собственно, само пришествие в русскоязычный политический дискурс термина «евразийство» (ранее популярного среди почитателей трудов его автора – историка-этнографа Л.Н. Гумилева) состоялось не по инициативе российских политиков, а благодаря президенту Казахстана Н.А. Назарбаеву, предложившему постсоветским странам во время своего выступления в МГУ в 1994 г. евразийский проект и евразийскую философию [Выступление... 2010]. С тех пор в Казахстане идея евразийской цивилизации – применительно к своей стране – стала одной из самых востребованных в политическом и медийном дискурсе.

Переходя далее к контексту восприятия ЕАЭС, отметим: в своих статьях 2011 г., опубликованных сразу после публикации В.В. Путина, ни президент Беларуси А. Лукашенко [Лукашенко, 2011], ни Президент Казахстана Н. Назарбаев [Назарбаев, 2011] не упоминают Китай как альтернативный Европе или России центр притяжения для стран ЕАЭС. При общем одобрении термина «евразийский» в названии интеграционного проекта наши партнеры по ЕАЭС, как и российское руководство, не рассматривали переориентацию во внешней политике на Азию в целом или Китай в частности. Однако Н.А. Назарбаев отметил в своей статье 2011 г., что Евразийский союз не призван стать защитой от так называемой китайской экономической экспансии, поскольку КНР является стратегическим партнером всех стран ЕАЭС (на тот момент, соответственно, РФ, Беларуси и Казахстана). Это важный акцент, поскольку косвенно затронута не обозначенная в статье российского лидера и российских внешнеполитических документах тема конкуренции РФ с КНР за влияние на азиатские страны бывшего СССР. Стремление России играть роль независимого посредника между странами ЕС и АТР в тексте Н.А. Назарбаева впервые открыто дополняется необходимостью признавать фактор Китая как ключевого экономического игрока в Евразии. Партнерство стран – членов ТС и ЕАЭС с КНР обозначено, таким образом, как неотъемлемая часть евразийского проекта. Евразийство в статье Н. Назарбаева не

только политическая и философская, но и эффективная экономическая концепция, поскольку позволяет выигрывать от связующей функции всем странам – членам ЕАЭС. Он подчеркивает, что Евразийский союз должен стать «звеном, сцепляющим евроатлантический и азиатский ареалы развития, и мостом, соединяющим динамичные экономики Евросоюза, Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии», а также напоминает, что в наши дни реализуется проект международного транспортного автомобильного коридора Западная Европа – Западный Китай, и вдоль этого маршрута выстроится современная транспортно-логистическая система, которая «обеспечит сокращение сроков поставок товаров на европейский и китайский рынки более чем в 3,5 раза, что перспективным видится создание в будущем трансевразийской скоростной железной дороги, что взаимовыгодно расширение сотрудничества между Единым экономическим пространством с Европейским союзом, Китайской Народной Республикой, Японией, Индией» [Назарбаев, 2011].

На первый взгляд, такое совпадение российских и казахстанских ожиданий от интеграции в ЕАЭС имеет позитивное значение для жизнеспособности союза, но в действительности именно совпадение позиции по необходимости извлечения выгод из своего транзитного положения создает основания для конкуренции внутри ЕАЭС между странами-участницами. И чем больше дефицит идейного наполнения евразийства как концепции не только для внутреннего, российского, но и для внешнего потребителя, чем утилитарнее формулируется экономическая привлекательность стран-участниц лишь как связки между ЕС и АТР, тем выше центробежный потенциал участников ЕАЭС, претендующих на роль основного участка этой связки или усматривающих выгоды участия в ЕАЭС только через призму транзитной таможенной территории между более развитыми регионами евразийского континента.

В связи с этим, возможно, не случайно председатель КНР Си Цзиньпин, находясь в сентябре 2013 г. в Казахстане, в гостях у автора евразийской концепции президента Н.А. Назарбаева, в своем выступлении в Назарбаев-Университете предложил странам Центральной Азии объединиться, чтобы построить «Новый Шёлковый путь», соединяющий Азию и Европу. Китайский лидер призвал азиатские страны сформировать «Экономический пояс Шёлкового пути» (далее ЭППП), расширяя пространство развития стран Евразии. Были перечислены и конкретные задачи: укрепить торговые и эко-

номические связи, интенсифицировать экономическое сотрудничество, построить крупные инфраструктурные объекты, в первую очередь транспортные сети. Приоритетной он назвал магистраль от Тихого океана до Балтийского моря, а начать предложил с оптимизации сети трансграничных дорог, соединяющих страны Восточной, Южной и Западной Азии, чтобы обеспечить взаимовыгодное развитие и общее будущее. Также лидер Китая указал на возможное инвестиционное сотрудничество (без которого, разумеется, ни одна центральноазиатская страна самостоятельно объектов такого уровня не возведет) и на то, что надо рассматривать адекватную схему упрощения торговли, нацеленную на ликвидацию барьеров между КНР и странами региона и снижение издержек [Жакеев, 2013], т.е. на те же цели, что ставила перед собой Россия, инициируя создание ТС и ЕАЭС.

Таким образом, у российской евразийской интеграции, помимо конкурента на западном направлении в лице ЕС, отстаивающего ценности демократии, в Азии неожиданно появилась китайская альтернатива, первоначально представленная как экономическая программа с акцентом на культурно-исторические корни (Древний Шелковый путь) и транспортную составляющую. Но даже заявленный как чисто экономический проект ЭПШП содержал вызовы идее ЕАЭС. Ведь именно ЕАЭС, с большим влиянием России, должен был стать и интеграционным блоком, и уникальной транзитной зоной между Европой и АТР. Тогда как Центральная Азия, к которой обратился председатель КНР с проектом ЭПШП, включает и постсоветские страны Средней Азии (как входящие или на тот момент планирующие вступление в ЕАЭС, так и не планирующие вступление в ТС и ЕАЭС Узбекистан и Туркмению), и северо-западный регион КНР (Синцзян-Уйгурский АО), и страны – соседи КНР (Монголия, Пакистан, Афганистан, Иран).

Не оценив по достоинству масштабов анонсированной китайским руководителем геополитической концепции, Россия готовилась к проведению зимней Олимпиады 2014 г. и все еще претендовала на роль «главного» или «крупного акционера» единственного давно существующего надежного транспортного коридора между Европой и Азией: с гарантией безопасности грузопотоков, с предсказуемой политической системой и, что не менее важно, – с готовой инфраструктурой железнодорожного сообщения, включая достигающие стран АТР магистрали Транссиб и БАМ. Присоединение к ЕАЭС

Украины представлялось в этом контексте весьма возможным и желательным дополнением, которое бы одновременно обеспечило проникновение грузопотока через Россию в сердце Европы и обратно в АТР и сделало бы российско-украинский промышленный кластер более эффективным и конкурентоспособным. Членство в ЕАЭС сулило и другие выгоды для всех стран-участниц, поскольку протекционистская таможенная политика и единый рынок труда могли стимулировать развитие импортозамещающих производств, позволяя обеспечить занятость своего населения, а модернизация транспортной инфраструктуры и интенсификация грузовых потоков через РФ помогла бы странам ЕАЭС диверсифицировать структуру экспорта. Но политически их ориентиром при таком раскладе оставалась бы Москва.

Скорее всего, оценить заявление китайского лидера России помешала подготовка к Олимпиаде, а также события на Украине. Тем не менее еще до выступления китайского лидера в Астане и до украинского кризиса Россия получила от Китая намек о его участии в геополитических проектах: в 2013 г., во время визита в Россию китайский лидер предложил возродить связывавший наши страны Великий чайный путь из китайского города Ухань через Монголию в Россию, конечным пунктом которого был город-порт Санкт-Петербург [Визит... 2013]. Также было известно, что КНР планирует создание транспортных трансконтинентальных коридоров, и не в последнюю очередь – за счет реализации проектов высокоскоростных магистралей, которые свяжут КНР с Европой, и лишь часть планируемых ВС-магистралей должна была пройти через РФ [Китайские проекты, б. д.]. Согласно этим планам, линия от Пекина до Лондона теоретически могла бы проходить через северные районы КНР к Транссибу и далее по нему – до Москвы, Киева и по городам Европы до тоннеля под Ла-Маншем, а ее вторая версия – пройти через Казахстан в Россию и далее повторить первый сценарий. Второй, центральноазиатский транспортный коридор был еще до 2013 г. запланирован из китайского Синцзянь-Уйгурского автономного района (СУАР) через Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран, Кавказ и Турцию – также в страны ЕС. Третий путь планировался из Западного Китая через Мьянму, Бангладеш, Индию, Пакистан – в Иран и далее в ЕС. Паназиатский маршрут выходил из юго-восточного китайского города Куньмин двумя ветками через Вьетнам и Мьянму на Таиланд и далее – в

Сингапур с его портом мирового значения. Еще один, монгольский путь по плану носил меридиональный характер, соединяя китайские провинции с Транссибом и российским Дальним Востоком. Единственный маршрут, вызывающий сомнения в его реалистичности, – продолжение этого пути из Северо-Восточного Китая через российский Дальний Восток к Берингову проливу, далее на Аляску, в Канаду и США. Также, до появления проекта ЭПШП, было известно, что непреодолимых технических препятствий к осуществлению всех вариантов китайских ВСМ-проектов практически нет – эта страна достигла высот в области строительства ВСМ, в том числе в тяжелейших ландшафтных и климатических условиях. Имея в 2013 г. 13000 км ВСМ, к 2025 г. Китай планирует увеличить их протяженность почти в 2 раза – до 25000 км.

Таким образом, запланировав еще до 2013 г. масштабные трансграничные транспортно-логистические проекты, Китай сделал в 2013 г. осторожные презентации двух ветвей своего проекта в России (Чайный путь) и Центральной Азии (ЭПШП). В 2014 г., благодаря изменившейся геополитической обстановке в Евразии, Китай извлек максимальные выгоды для своей энергетической политики из вызовов, с которыми столкнулась Россия после присоединения Крыма и украинского кризиса¹. Энергетическая сделка была обозначена как новый вектор российской внешней политики, некоторые российские эксперты увидели в ней начало переориентации на Восток, и проект ЕАЭС стал интерпретироваться как «внешнеполитический козырь» теперь уже на азиатском направлении. Руководство КНР, в свою очередь, возможно, расценило в изменившихся условиях статус ЕАЭС как второстепенный и уязвимый, позволяющий перейти к активным системным экономическим проектам с вовлечением стран ЦА на основе единой стратегической концепции, разработанной в Китае и через призму китайских национальных интересов.

Итак, помимо 20-летней эффективной стратегии двусторонних отношений со странами СНГ и успешной региональной политики в рамках ШОС, Китай вышел на мировую арену с масштабным экономическим проектом, опирающимся на признание

¹ Имеется в виду визит российского президента в мае 2014 г. в КНР, где были подписаны стратегические соглашения о поставках энергоносителей из РФ в КНР на условиях, лежащих ближе к интересам китайской стороны.

лидерства Китая, направленным на азиатскую экономическую интеграцию и торговую интеграцию всего евразийского континента. Чтобы подтвердить серьезность намерений по продвижению концепции «Нового Шёлкового пути», уже в ноябре 2014 г. председатель КНР сообщил, что его страна внесет в Фонд «Шёлкового пути» 40 млрд долл. для осуществления первоочередных проектов в регионе ЦА. Это стало знаком надежности нового ориентира для постсоветских государств, ощутивших удары по своим экономикам из-за ослабления российской экономики в условиях санкций и падения цен на нефть.

В ходе нескольких международных форумов был достигнут интерес к новым заявлениям КНР по поводу своего проекта в Азии, России, Европе и США. Наконец, в марте 2015 г. все заинтересованные стороны получили возможность ознакомиться с окончательной доктриной «Нового Шёлкового пути», опубликованной на сайте китайского информагентства Синьхуа и на сайтах посольств КНР в разных странах мира [Видение... 2015].

Рождение самой концепции в тексте этого официального документа определяется сентябрем – октябрем 2013 г., когда «Председатель КНР Си Цзиньпин во время посещения стран Центральной и Юго-Восточной Азии поочередно выдвинул великие инициативы совместного строительства “Экономического пояса Шёлкового пути” и “Морского Шёлкового пути XXI века”, далее именуемых “Один пояс и один путь”» [Видение... 2015]. Сообщается, что основные три маршрута «Экономического пояса Шёлкового пути» будут проходить: а) из Китая через Центральную Азию и Россию до Европы (до Балтийского моря); б) из Китая через Центральную Азию, Западную Азию к Персидскому заливу, Средиземному морю; в) из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану. Основные направления «Морского шелкового пути XXI века» будут проходить по маршрутам из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана¹. В концепции перечислены важные международные эконо-

¹ Вдобавок в СМИ все чаще появляются сообщения о ведении Китаем переговоров с Таиландом о строительстве через его территорию канала между Андаманским морем и Сиамским заливом, что позволит при транспортировке грузов

мические коридоры сотрудничества: между Китаем, Монголией и Россией; между Китаем, Центральной Азией и Западной Азией; между Китаем и Индокитаем; а также коридоры Китай – Пакистан и Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма, «тесно связанные со строительством “Одного пояса и одного пути”». Геополитические масштабы и характеристики охватываемых проектом территорий исчерпывающе передает следующий пункт документа: «Проект “Одного пояса и одного пути” охватывает Азию, Европу и Африку, с одной стороны начинается с бурно экономически развивающегося региона Восточной Азии, с другой стороны охватывает развитый экономический европейский регион, в центральной части – обширные земли, имеющие огромные перспективы развития» [Видение... 2015]. «Обширные земли с перспективами развития» – то, чем, с точки зрения КНР, являются ЕАЭС в целом и Россия в частности. Вот так сравнивается пространство координат сопряжения глобального китайского проекта с региональным постсоветским.

То, что китайский проект является интеграционным и евразийским, подробно описано в разделе с названием «Приоритеты сотрудничества», где найдется, к примеру, и укрепление близости между народами вдоль ЭППП, и «поддержка размещения облигаций в юанях на территории Китая правительствами, компаниями и финансовыми учреждениями с относительно высоким кредитным рейтингом государств вдоль “Одного пояса и одного пути”, и совместная вакцинация, и передвижение капиталов, и единый финансовый контроль, и совместные трансграничные стандарты и сертификация, и сельхозпроекты, и борьба с бедностью... Максимальное значение озвученные параметры имеют для густонаселенных, нуждающихся в модернизации стран Евразии. Китай снимает эту проблему, упоминая, что уважает традиции каждого народа и не вмешивается в их путь развития.

Напротив, Евразийский союз, как предполагало руководство РФ еще в 2011 г., имел привязку к западным политическим ценностям и к европейскому локомотиву развития и должен был «строиться на универсальных интеграционных принципах как неотъемлемой части Большой Европы, объединенной едиными ценностями свободы, демократии и рыночных законов» [Путин, 2011]. Сего-

дня, после осознания затяжного характера украинского кризиса и изменения геополитической обстановки, смены официальной риторики о ценностях и целях России, такое наполнение конструкта евразийской интеграции нуждается в официальном углублении и концептуальной проработке – это понимают и представители российской философской мысли [Глаголев, 2014]. Тем более что в китайском интеграционном проекте заявлена инклюзивность разных цивилизаций, принцип уважения выбора пути и модели развития каждого государства, стремления к общности при сохранении различий. С учетом того, какое влияние в мировом масштабе имеет исламский фактор и какую роль в китайском евразийском проекте получают мусульманские народы и регионы, такой подход снимает необходимость присягать на верность западным ценностям или вступать с ними в проблематичный диалог.

В части документа, посвященной вовлечению в интеграционные процессы всех регионов КНР, Россия упоминается в следующих контекстах: «Необходимо использовать региональные преимущества Автономного Района Внутренней Монголии как территории, примыкающей к России и Монголии, совершенствовать железнодорожный доступ и региональную железнодорожную сеть, позволяющую связывать провинцию Хэйлунцзян и Россию, а также сотрудничество в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки с провинциями Хэйлунцзян, Цилинь, Ляонин и Российского Дальнего Востока, способствовать превращению Евразийского высокоскоростного транзитного коридора между Москвой и Пекином, создавать важное окно открытости на Север» [Видение... 2015]. В том же разделе есть и еще один касающийся РФ блок: необходимо ускорять продвижение сотрудничества между регионами верхнего и среднего течения реки Янцзы и Приволжского федерального округа РФ; продвигать строительство Евразийского железнодорожного транспортного коридора, координационного механизма таможенных постов, создавать бренд контейнерного поезда «Китай – Европа» (отметим, и здесь бренд поезда заявлен не «Китай – Россия – Европа», а недвусмысленно – «Китай – Европа», чтобы Россия – одна из стран-транзитеров не претендовала на статус «соучредителя» евразийского транспортного бренда). После скромного упоминания о потенциале сотрудничества регионов верхнего и среднего течения Янцзы и российского Поволжья китайская концепция уточняет суть целей своего инте-

грационного проекта: построить коридор, связывающий внутренние территории с границей, а также западные, центральные и восточные регионы Китая; поддерживать Чжэнчжоу, Сиань и другие внутриконтинентальные города в строительстве воздушных портов, международных сухопутных портов, укреплять сотрудничество внутриконтинентальных портов с приморскими таможенными постами, а также развивать испытательные проекты трансграничной электронной торговли; оптимизировать расположение районов особого таможенного контроля, создавать новую модель торговли продукцией обрабатывающей промышленности, углублять промышленное сотрудничество с государствами вдоль «Одного пояса и одного пути» [Видение... 2015]. Собственно, разве не аналогичные цели должны были быть реализованы в рамках ЕАЭС для преодоления дисбаланса развития российских регионов, достижения приоритета на рынках стран ЕАЭС российской обрабатывающей, а не добывающей промышленности, вложения средств в модернизацию внутриконтинентальной сети сухопутных и речных перевозок по территории России и т.д.?

В следующем разделе «Активные действия Китая» в параграфе «Улучшение политических мер» описан инструментарий интеграции. Указано, что китайское правительство в едином порядке осуществляет распределение всех внутренних ресурсов, усиливает политическую поддержку, продвигает создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, призывает к интенсификации процесса создания Фонда Шелкового пути, укрепляет инвестиционный потенциал Китайско-Евразийского Фонда экономического сотрудничества, продвигает трансграничные услуги по клирингу через банковские карты и развитию услуг по трансграничной оплате, активно содействует облегчению условий торговли и инвестиций, реформе регионального интегрирования по таможенному оформлению.

С точки зрения будущего ЕАЭС представляется тревожным и симптоматичным, что на фоне такой активизации интеграционного проекта ЭПШП в тексте китайского документа ни разу не упомянут ни Таможенный союз (хотя функциональному значению унификации таможенных правил уделяется внимание несколько раз), ни Евразийский экономический союз (тогда как встречается немало названий международных организаций, консультационных институтов и субрегиональных союзов, признанных достойными

упоминания¹). Важнейшие для России ЕАЭС и ТС не попали даже в дежурный абзац о мероприятиях в поддержку китайского замысла, где сообщается, что в качестве платформы проекта в разных регионах была успешно проведена серия международных саммитов, форумов, семинаров, выставок под общей темой, посвященной инициативе «Один пояс и один путь». Таким образом, помимо двустороннего формата отношений с РФ, вопросы сопряжения интеграционных проектов будут решаться предпочтительно на основе механизмов БРИКС, ШОС и других, подходящих китайской стороне, а не выдвигаемых на первый план Россией.

Потенциал сопрягаемости ЕАЭС и ЭПШП ослабляет и то, что ни один из инфраструктурных проектов, в которых заинтересована Россия и которые состыковываются с китайским проектом, она не готова профинансировать сама. Тогда как в июне 2015 г. государственная корпорация Китая СІТІС обещала вложить 113 млрд долл. в проект «Один пояс, один путь», очертив количество и географию проектов 300 инфраструктурными проектами от Сингапура до Туркменистана. СІТІС создает фонд с начальным капиталом в 20 млрд юаней, планируя сделки слияния и поглощения, ГЧП и финансирование деятельности китайских компаний за рубежом, а в целом КНР за десятилетие *хочет выйти на уровень торговли до 2,5 трлн долл. со странами, принимающими участие в инициативе [Александрова, 2015].* *Дополнительные возможности реализации инфраструктурных проектов ЭПШП в Евразии обеспечит и недавно созданный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций со штаб-квартирой в Пекине, решающий голос в котором (право вето) имеет Китай.*

Одалживая или соинвестируя средства в реализацию согласованных РФ и КНР транспортных проектов (например, в наши дни обсуждаются условия стройки ВСМ Москва – Казань, которая

¹ Вот пример такого перечисления: «...многосторонних механизмов сотрудничества, раскрытие функций Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Китай-АСЕАН (формат «10+1»), Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Форума «Азия – Европа», Диалога по сотрудничеству в Азии (ДСА), Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Форума китайско-арабского сотрудничества, Стратегическим диалогом Китая и Совета сотрудничества арабских государств Персидского залива (Китай – ССАГПЗ), Экономического сотрудничества в субрегионе Большого Меконга, Центральнo-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)».

впоследствии может быть продлена до Пекина), КНР будет продавать для них свои технологии, продукты и услуги. Перспективы задуманной российскими властями и лидерами центральноазиатских стран политики импортозамещения в рамках ЕАЭС уже на одном этом примере кажутся сомнительными. Трудно ожидать и сохранения влияния России на страны ЕАЭС в условиях кризисного состояния российской экономики, невозможности сохранить статус локомотива развития ЕАЭС, на фоне готовности КНР инвестировать колоссальные средства в экономики этих стран (ряд двусторонних экономических проектов Китая с Казахстаном и Беларусью уже стартовал). Этот путь может привести к разбалансировке отношений в ЕАЭС вместо необходимой для его становления согласованной единой политики.

Очевидно, что как таковое ослабление России – своего соседа и стратегического тыла – невыгодно Китаю и не является его целью, особенно на фоне других интеграционных процессов глобального масштаба. Параллельно с развитием российского проекта ЕАЭС и наведением Китаем сухопутных мостов в Европу единственный геополитический конкурент КНР в мировом масштабе – США – с 2009 г. инициировали переговорный процесс по международному соглашению, которое не только будет способствовать проведению американских интересов в Азии, но и может быть нацелено на сдерживание КНР – экономическое и военное. Соглашение носит название «Транстихоокеанское партнерство», этой теме посвящено немало публикаций, поэтому кратко уточним, что его участниками становятся США и 12 стран тихоокеанского региона, включая Австралию, Новую Зеландию, островные Японию, Тайвань, Бруней, Малайзию и Сингапур, способные обеспечить блокаду Китая с моря, включая торговлю и доставку энергоносителей, а также соседний и традиционно настороженно относящийся к Китаю Вьетнам.

Таким образом, в случае перехода в стадию угрожающего ухудшения имеющих место быть территориальных споров с соседями (Вьетнам, Индия, Япония, Южная Корея) или обострения противоречий с Тайванем, вмешательство США и их союзников может угрожать безопасности и жизненно важным интересам КНР. Да и экономическая составляющая ТТП направлена на сдерживание экономической экспансии Китая в АТР.

Одновременно с ТТП, как известно, США инициировали обсуждения с ЕС создание Зоны трансатлантической торговли, объединяющей экономики стран Еврозоны и США в общий рынок. Пока несколько раундов переговоров не завершились успехом, но американцы работают над этим проектом очень интенсивно. Таким образом, два рукава американских трансокеанских экономических проектов – это программа по сдерживанию распространения Китаем своего влияния на Евразию и АТР, а также рычаги давления на китайскую экономику. В условиях такого геополитического давления развитие своего проекта евразийской интеграции под эгидой ЭПШП станет для Китая не столько ответом на попытки усиления России за счет ЕАЭС, сколько многоступенчатой стратегией конкуренции в мировом масштабе с США за рынки Европы и Азии. Но и не ставя цель нивелировать планы России в ЕАЭС, КНР может им помешать – в силу тенденции доводить заявленные и начатые инициативы до конца в сжатые сроки, особенно если речь идет о возведении инфраструктурных объектов, выстраивании торговых путей и получении выгодных условий для своих компаний. Поэтому при сохранении российскими чиновниками низких темпов перехода от рассуждений и обсуждений к ежедневным многовекторным усилиям ЕАЭС может автоматически раствориться в ЭПШП, присутствуя как реальность только в дискурсе официальных политических мероприятий.

Список литературы

- Александрова К.* Китайский конгломерат CITIC вложит \$113 млрд в проект «Один пояс, один путь» // РЖД – партнер. – М., 2015. – 24 июня. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/kitaiskii-konglomerat-citic-vlozhit-113-mlrd-v-proekt--odin-poias--odin-put/> (Дата посещения: 12.09.2015.)
- Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» // Сайт Посольства КНР в РФ. – М., 2015. – Март. – Режим доступа: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm> (Режим доступа: 12.09.2015.)
- Визит Си Цзиньпина в МГИМО. 22 марта 2013 г. [Видео] // Youtube. – 2013. – 2 мая. – Режим доступа: <http://www.youtube.com/watch?v=3jw1US3TksY&feature=youtu.be> (Дата посещения: 11.08.2015.)
- Власов А.В., Диденко О.В.* Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики (на приме-

- ре стран Таможенного союза) // Ученые записки Российской академии предпринимательства. – 2014. – № 40. – С. 122–130.
- Глаголев В.С.* Евразийское измерение России: Внешнеполитические и социокультурные задачи // Цивилизационная миссия России. XI Панаринские чтения: Сборник статей / Отв. ред. В.Н. Расторгуев. – Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2014. – 316 с. – С. 128–133.
- Жакеев М.* Си Цзиньпин предложил возродить легендарный Шелковый путь как новую модель сотрудничества в Евразии // Информ. кз. – Алматы, 2013. – 7 сентября. – Режим доступа: <http://www.inform.kz/eng/article/2587565>
- Китайские проекты высокоскоростных магистралей // ChinaLogist. – 2015. – Режим доступа: <http://chinalogist.ru/book/infographics/iz-publikacij/kitayskie-proekty-vysokoskorostnyh-magistraley> (Дата посещения: 12.09.2015.)
- Концепция внешней политики Российской Федерации (12 февраля 2013 г.) / Министерство иностранных дел Российской Федерации. – 2013. – 18 февраля. – Режим доступа: <http://archive.mid.ru/bdcomp/ns-osndoc.nsf/e2f289bea62097f9c325787a0034c255/c32577ca0017434944257b160051bf7f!OpenDocument> (Дата посещения: 12.09.2015.)
- Лукашенко А.* О судьбах нашей интеграции // Известия. – М., 2011. – 17 октября. – Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/504081> (Дата посещения: 10.09.2015.)
- Назарбаев Н.А.* Выступление Президента РК в Московском государственном университете им. М.В. Ломоносова // Президент Н.А. Назарбаев и современный Казахстан. Н.А. Назарбаев и внешняя политика Казахстана: Сборник документов и материалов: В 3 т. / Отв. ред. Б.К. Султанов. – Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. – Т. 3. – С. 214–215
- Назарбаев Н.А.* Евразийский союз: от идеи к истории будущего // Известия. – М., 2011. – 25 октября. – Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/504908> (Дата посещения: 16.09.2015.)
- Путин В.В.* Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня // Известия.ру. – 2012. – 1 января. – Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/502761#ixzz3f30CocUN> (Дата посещения: 10.07.2015.)
- Указ Президента РФ «О мерах по реализации внешнеполитического курса РФ» от 2012 г. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70170934/#help> (Дата посещения: 25.09.2015.)