

Экономические науки

Научная статья
УДК 339.9

«Экономический пояс Шёлкового пути» как модель взаимодействия в развитии регионального экономического сотрудничества России и Китая

Марина Викторовна Тумашева¹, Ирина Геннадиевна Морозова²

^{1,2}Казанский (Приволжский) федеральный университет, г. Казань, Россия.

¹mvtoumasheva@mail.ru

²morozovaig@yandex.ru

Аннотация. Проект по созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского шёлкового пути XXI века «Один пояс, один путь», на сегодняшний день занимает одно из лидирующих мест среди крупнейших проектов мирового масштаба, стратегия проекта сильно влияет на изменение положения мировых лидеров, формирует новую модель стратегического и экономического роста. Реализация проекта строительства транспортной инфраструктуры должна привести к существенному росту внутриевразийской торговли и к интенсификации экономического развития огромных внутренних территорий Евразии, а также и стран Южной и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки. В статье уделяется внимание взаимодействию России и Китая по вопросам развития регионального экономического сотрудничества.

Ключевые слова: экономический пояс Шелкового пути; Один пояс, один путь; региональная экономическая интеграция; российско-китайские экономические отношения; евроазиатское торгово-экономическое пространство

Для цитирования: Тумашева М.В., Морозова И.Г. Экономический пояс «Шёлкового пути» как модель взаимодействия в развитии регионального экономического сотрудничества России и Китая // Глобальная экономика и образование. 2021. Том 1. № 4. С. 62–74.

Economic sciences

Original article

"The Silk road Economic Belt" as a model of interaction in the development of regional economic cooperation Russia and China

Marina V. Toumasheva¹, Irina G. Morozova²

^{1,2}Kazan (Volga Region) Federal University, Kazan, Russia.

¹mvtoumasheva@mail.ru

²morozovaig@yandex.ru

Abstract. The project to create the Economic Belt of the Silk Road and the Maritime Silk Road of the XXI century "One Belt, One Road", currently occupies one of the leading places among the largest projects on a global scale, the project strategy strongly influences the change

in the position of world leaders, forms a new model of strategic and economic growth. The implementation of the transport infrastructure project should lead to a significant increase in intra-Eurasian trade and the intensification of economic development of the vast internal territories of Eurasia, as well as the countries of South and Southeast Asia, the Middle East and Africa.

Keywords: Silk Road Economic Belt; regional economic integration; Russian-Chinese economic relations; Eurasian trade and economic space

For citation: Toumasheva M.V., Morozova I.G. "The Silk Road Economic Belt" as a model of interaction in the development of regional economic cooperation Russia and China. *Globalnaya ekonomika i obrazovanie = Global economy and education*. 2021;1(4):62–74. (In Russ.).

Мировая история знает немало примеров длительного взаимовыгодного экономического и культурного сотрудничества народов и государств. Они имели разнообразные политические, духовные и национальные особенности. Один из самых значимых и известных в мире по праву считается Великий Шёлковый путь (функционировал со II в. до н. э. по XV в.), который проходил по территории всего Азиатского континента, связывая Средиземноморские государства и народы с Дальним Востоком в античности и в Средние века. Великий Шёлковый путь имел не только практическое, но и культурно-просветительское значение, соединяя и объединяя различные народы и государства от Востока и до Запада в их устремлении к взаимодействию и миру.

Осенью 2013 года председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин в ходе его официальных визитов в Индонезию [1] и в Казахстан [2] выдвинул идею проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» как единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Название проекта было дано в честь древнего Шёлкового пути. Он предусматривает создание трёх трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай – Центральная Азия – Россия – Европа), центрального (Китай – Центральная и Передняя Азия – Персидский залив и Сре-

диземное море) и южного (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан). Идея «пояса» заключается в выстраивании прямого сухопутного коридора из Китая через Среднюю Азию, Турцию и Иран на рынки Европейского союза в обход морского пути, который находится под контролем США, также рассматривается возможность построения альтернативного пути через Россию.

Во время своего выступления в Астане руководитель Китая определил пять основных задач, которые призван решить ЭППП:

- усиление региональной экономической интеграции;
- строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры;
- ликвидация инвестиционных и торговых барьеров;
- повышение роли национальных валют;
- углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.

Весной 2015 года для реализации проекта был создан инвестиционный фонд Silk Road Company, предполагается участие в финансировании исламских и европейских стран. Ранее, в октябре 2014 года, китайцами был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) — международный инвестиционный банк, который в СМИ называют конкурентом МВФ и Всемирного банка. К маю 2015 года в АБИИ уже состояли почти 60 стран с

населением 4,4 млрд человек — большинство стран Азии и все ключевые страны Европы. В ноябре 2014 года в рамках саммита АТЭС Китай выступил с заявлением о намерении выделить 40 млрд.долл. на создание Фонда Шелкового пути. Эти средства будут направлены на оказание финансовой поддержки для строительства инфраструктуры, развития финансового сотрудничества и других проектов в странах, входящих в «Один пояс, один путь». Известно, что по состоянию на 2015 год для реализации проекта уже были привлечены значительные финансовые ресурсы — приблизительно 1 трлн долл. США [3].

Стремление Китая увеличить области своего влияния вдоль Евразийского континента свидетельствует о процессах основательного преобразования государственной и международной экономической политики Китая. Эта идея нашла свое отражение в ряде государственных документов КНР: «План социально-экономического развития на 2015 г.» и «Доклад о работе правительства», а также в план «13-й пятилетки», принятый в 2016 году, где создание проекта «Одного пояса и одного пути» было указано как одно из первостепенных вопросов нового правительства Китая.

Успешность проекта зависит от множества внутренних и внешних факторов. Это весьма важно для модернизации Китая с его миллиардным населением. Для решения проблемы ограниченности внутренних рынков Китай стал все больше ориентироваться на внешние рынки, и ведущую роль в данном процессе играет инициатива возобновления Великого шёлкового пути. Суть стратегии Китая заключается в совершенствовании новой китайской модели международного сотрудничества, в рамках которой идет процесс реализации идеи «Китайской мечты» национального возрождения и китайской цели «Двух столетий». Эта новая модель

должна охватывать значительную часть Евразии, сплотив развивающиеся государства, включая «новые экономики» и развитые государства, с ориентировочным экономическим значением в 21 трлн.долл. США [4]. В ходе интеграции китайской экономики в мировую экономику КНР готова принять на себя больше международных ответственностей и обязательств в соответствии со своими способностями, внести большой вклад в поддержание мира и общечеловеческого развития. Так Китай подчеркивает авторство проекта и его стремление к осуществлению китайской геополитической стратегии, в которой остальные государства играют роли «участников», используемых КНР в своих целях. Также инициатива приглашает к созданию новых механизмов регионального экономического сотрудничества, стимулированию экономического развития государств-участников проекта для поддержания благоприятной обстановки на политической арене.

Китайское руководство осознаёт все преимущества от реализации проекта: обеспечение широкого товарооборота и интеграция экономики в перспективный центральноазиатский регион.

Лидирующие позиции в рамках инициативы «Пояса и Пути» занимают Россия и Китай, за ними следуют Казахстан, Таджикистан, Кыргызстан и Узбекистан. Причем именно Китай является центром устремленности высших правящих кругов стран Центральной Азии, в связи с этим Китай не может не пользоваться своим положением и энергично наращивает сферы экономического и культурного влияния в странах Центральной Азии. Сотрудничество Китая с этими государствами определяется его нацеленностью на решение вопросов об энергетической защите и безопасности в

условиях увеличения нефтяной и газовой зависимости [5].

С 2015 года Россия стала проводить стремительную политику в рамках осуществления идеи «Поворот на Восток». Проект был предложен В.В.Путиным в 2012 году в статье журнала «Wall Street Journal», где он обосновывал этот шаг стремлением к расширению влияния России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) [6]. На проведенном в том же году во Владивостоке саммите АТЭС была создана база для развития дипломатических отношений России с государствами Северо-Восточной Азии. Многие политики и эксперты считают, что инициатива «Поворот на Восток» обусловлена санкциями США и ЕС, направленными против России, экономическим спадом в России, падением спроса на российский газ в Европе, дипломатической изоляцией РФ со стороны коллективного Запада, ростом спроса на энергоносители в странах АТР с крупнейшими экономиками (Китай, Япония, Корея и др.), появлением новых планов регионального взаимодействия и др. [4, С. 17].

О поддержке Россией китайской идеи «Один пояс, один путь» было объявлено В. В. Путиным в мае 2014 г. В мае 2015 года главами России и КНР В.В.Путиным и Си Цзиньпином было подписано «Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП». Летом 2015 года на первом заседании российско-китайской рабочей группы (диалогового механизма) были определены приоритетные направления деятельности в процессах интегрирования ЕАЭС и ЭПШП, что стало важным шагом в решении проблем экономического сотрудничества КНР с государствами ЕАЭС. Помимо этого, были обговорены приоритеты в отношениях между Россией и КНР: обеспечение безопасности взаимных инвестиций, взаимное сти-

мулирование капиталовложений и механизмов регулирования инвестиционных процессов, взаимодействие в процессе совершенствования транспортных коммуникаций, в энергетике, строительстве, добыче полезных ископаемых, инновациях и новейших технологиях и др.

На переговорах России и КНР в июле 2018 года сторонами были определены 26 задач политической взаимопомощи и 17 направлений двустороннего стратегического сотрудничества в международных процессах. Основным принципом во взаимодействии двух государств назван принцип взаимного уважения при осуществлении действий в интересах сторон в «третьих странах, регионах и международных объединениях». Стороны согласились находить взаимоприемлемые решения в отношении третьих стран, к которым относятся страны постсоветского пространства и центрально-азиатские государства-члены ЕАЭС в двустороннем российско-китайском формате.

Заключительное направление тактического сотрудничества России и КНР включает в себя положения о том, что стороны договариваются усилить координацию по «совместному уважению суверенитета Сирии и мирному урегулированию силами самих сирийцев», по «урегулированию проблем КНДР». Также стороны обязуются «содействовать урегулированию и восстановлению Исламской Республики Афганистан»; «принимать совместные усилия по сохранению Совместного всеобъемлющего плана действий по иранской ядерной программе и защищать интересы торгово-экономического сотрудничества с Ираном от односторонних санкций США». Так, в июне 2018 года Россия и КНР пришли к соглашению о координации усилий в сопротивлении геополитическим устремлениям США и их союзников, тем самым была положена основа для начала

нового этапа глобального геополитического соперничества [4].

Геополитические интересы КНР имеют глобальный характер и направлены на построение «гармоничного мира» путем воплощения в жизнь трансконтинентальных геоэкономических идей. Также Китай заинтересован в налаживании двусторонних и многосторонних отношений с государствами и их объединениями, это обусловлено их потенциалом в осуществлении геополитических и геоэкономических планов КНР.

Теоретические основы геополитических стратегий России и Китая различны как по форме, так и по своему существенному содержанию, что обосновано различием геополитических целей и средств их достижения. На сегодняшний день предпринимаются многочисленные попытки теоретического обоснования интегрирования геополитических проектов ЕАЭС и ЭПШП, что обусловлено определенными историческими обстоятельствами и временными интересами двух государств.

Предполагается, что выгодный для Китая проект возобновления Шёлкового пути будет реализован независимо от отношения к нему России. Для России открывается возможность помимо транзита через ее территорию в рамках реализации проекта расширять сельскохозяйственное производство, поставляя продукцию в Китай, также открываются возможности работать над развитием принимающего туризма из Китая. Однако есть определенные риски для России, самым главным является стремительное проникновение продуктов обрабатывающей промышленности из КНР и ЕС в российские рынки [7].

Стратегия «Пояса и Пути» строилась неспешно, ориентируясь в целом на китайские экономические интересы. Китайское руководство призывает государ-

ства к сотрудничеству путем предложения поддержки в реализации масштабных проектов и в их продвижении на мировом рынке.

Сегодня для России крайне важно определить свое отношение к этой проблеме. Многие развивающиеся государства получают решение многочисленных проблем развития от участия в реализации стратегии «Пояса и пути», но некоторые другие государства видят в этой инициативе крайне неоднозначные для себя перспективы. В подтверждение этому положению приведу Индию, позиция которой заключается в нежелании принимать участие в реализации данного проекта.

Инициатива «Пояса и Пути» играет огромную роль в развитии всей Евразии. Россия вместе со странами СНГ в географическом плане расположены между Китаем с одной стороны и государствами ЕС с другой. Важно отметить, что КНР и страны ЕС являются центрами конструирования и развития новейших технологий, в том числе станкостроение, робототехника и электроника. КНР по многим показателям превосходит страны ЕС. КНР опережает страны ЕС в производстве стали, машиностроительной отрасли и в робототехнике.

Если сравнивать показатели России и КНР, можно заметить, что у России, которая располагается между двумя центрами экономической мощи и высоких технологий, есть значимые преимущества в области энергетики. По данным на 2018 год Китай является основным внешнеторговым партнером России, на него приходится 24,5% всего российского внешнеторгового оборота. Однако китайское экономическое направление не единственное перспективное для России — на Западе крупным надежным торговым партнером России является Германия. Так, Россия окружена сильными партнерами, способными обеспечить

транзитный поток грузов в Россию и из нее. Особо важным для России представляется сухопутный вариант строительства «Пояса и Пути», предполагающий восстановление старых и строительство новых железнодорожных маршрутов, проходящих по территории России и соседних государств.

При строительстве транспортного маршрута по территории России Китай и страны ЕС, в первую очередь, нацелены создать условия быстрых контейнерных грузоперевозок. Однако интересы этих двух российских партнеров несколько расходятся с национальными. Дело в том, что Россия в настоящее время меньше заинтересована в строительстве железных дорог, чем сам Китай. Причина в том, что Россия сегодня не так интенсивно использует железные дороги для экспорта товаров. Для экспорта нефти и газа широко используются трубопроводы, поэтому в строительстве железных дорог Россия не имеет особой нужды и срочности.

Между КНР и странами ЕС действует программа взаимопомощи, направленная на регулирование их торговых отношений. Сельское хозяйство и здравоохранение, объединенные в одно направление, нацелены на то, чтобы гарантировать безопасность и качество продовольствия, чтобы поддерживать развитие агропромышленно-пищевой комплекс.

Сельскохозяйственное сотрудничество между странами ЕС и Китаем может стать конкурентом российских товаропроизводителей. Однако присоединение России в качестве третьей стороны может быть выгодно всем вовлеченным сторонам. Участникам из стран ЕС и Китая откроются природные богатства России, изобилие экологически чистых, плодородных земель. Российская сторона получит технологии, инвестиции и доступ на оба рынка. Ю.В.Морозов отмечает, что весь постсоветский регион, в том числе

СНГ и страны Балтии, соперничает за влияние на китайско-европейские железные дороги и за расположение логистических центров на этих путях. Поэтому можно утверждать, что инициатива «Один пояс, один путь» продолжит свою реализацию независимо от участия России, и России придется подстраиваться под изменяющуюся обстановку [8].

Стоит отметить, что проект Шёлкового пути далеко не первый в своем роде: с подобными инициативами выступали и Япония, и Южная Корея, и даже госсекретарь в администрации Барака Обамы Джон Керри с идеей «Нового Шёлкового пути». Нельзя также упускать из вида так называемый «Ледовый Шёлковый путь», появившийся в начале 2018 года, когда Китай попытался пробным камнем, без официального согласования с МИД России, в одностороннем порядке заявить о возможности свободного судоходства в Арктике — кратчайшем и самом безопасном пути для китайских товаров не только в Европу 25 дней вместо 40 привычных через Индийский океан), но и в Северную Америку.

На сегодняшний день Китай имеет реальную возможность мировой гегемонии, важнейшую часть которой составит мировая юаневая финансовая система. Проводником такой системы стали масштабные долговые обязательства «Стран Пути» перед Китаем, составившие к концу 2018 года около половины триллиона долларов. В период кризиса мировой финансовой системы заманчивые инфраструктурные инвестиции в страны Евразии, Африки и Латинской Америки, которые представляли для ряда диктатур и личный интерес, стали проводниками долговых обязательств «Стран Пути» перед Китаем [9].

Критическая масса накопленного объема долга перед Китаем стала объектом переживаний таких стран, как Та-

джикистан, Киргизия и Джибути, так как их долг после принятия инициативы «Пути» составил до 100% их ВВП, что автоматически означает для них долговое рабство в яме китайского государственного капитала. Бывшие советские республики, оказавшиеся в сфере влияния Китая без каких-либо боевых действий или масштабных потоков китайской миграции, являются важным мостом к Европе — через их территорию планируется создание транспортного коридора Китайской колеи — для транспортировки железными путями грузов напрямую в Турцию и Европу. При таком раскладе сил Россия автоматически отрезается от прямого контакта с Афганистаном и Индией и находится в условиях китайского проекта по выстраиванию маршрутов движения коридора Китай — Европа. Без Таджикистана и Киргизии прямой коридор из Индии в Арктику и далее в США и Европу невозможен. Впрочем, Таджикистан проиграла и США, выстраивающие логичные антикитайские геоэкономические модели. Второй глобальный проигрыш США был нанесен в маленьком африканском государстве Джибути, база американцев в котором контролировала второй после Суэцкого канала пролив Красного моря — Баб-эль-Мандебский, что создало баланс сил в регионе — именно в Джибути появилась первая китайская военная база за пределами КНР.

Второй ряд должников с объемом долговых обязательств в размере от 25 до 50% к ВВП составляют Пакистан, Лаос, Мальдивы, Монголия и Черногория, где Китай строит не только автостраду до соседнего Белграда, но и отдельный глубоководный порт.

В третьей «группе китайского риска» Камбоджа, Бутан, Шри-Ланка, Украина, Беларусь, Армения, Албания, Босния и Герцеговина, Ирак, Египет, Йемен, Эфиопия, Кения, Иордания, Ливан и Си-

рия. Список стран будущей китайской сферы экономического доминирования впечатляет.

Может беспокоить, что Пекин создает своей долговой нагрузкой элемент нестабильности для этих стран, что означает, что, в крайнем случае, Китай будет использовать долги стран как инструмент давления. Стоит отметить, что в конечном счете речь идет о наполнении мирового рынка «китайской» ликвидностью, ведь долги, которые накапливают страны, используются для строительства объектов инфраструктуры с максимальным китайским участием, вплоть до ввоза на строительство китайских инженеров и рабочих, за китайские же деньги, банально вовлекая их в сферу китайского хозяйственного механизма и не только: обильным потоком китайская ликвидность наполняет и авуары правящих группировок. Вложения стран в рамках проекта «Пояса и пути» относятся к созданию новой и альтернативной инфраструктуры: новых выходов из континента к морю, новых портов, новых аэропортов, системы гидроэлектростанций и угольных ТЭЦ, которые зачастую при невозможности выплатить долг становятся собственностью правительства Китая, формально через арендные договоры, как в случае с портовым проектом в Шри-Ланке [9].

По состоянию на декабрь 2020 года, 138 стран и 31 международная организация подписали 203 документа о сотрудничестве с Китаем в совместном строительстве проекта «Один пояс, один путь».

Н.Н. Вавилов в своей работе «Китайская власть» дает сокращенный перечень проектов «Стран Пути». В них упоминаются проекты по железнодорожному сообщению со странами: Индонезия, Нигерия, Эфиопия, Джибути, Лаос, Сербия и Венгрия, Узбекистан, Кения, Таиланд, Россия (железнодорожной трассы «Белкомур», которая должна соединить

Северный Ледовитый океан с Западным Китаем.) и др. Также есть ряд крупных договоренностей по сотрудничеству в рамках проекта «Морской Шёлковый путь XXI века» с :Джибути, Шри-Ланкой, Грецией, Бельгией, Брунеем, Пакистаном, Хорватией, Чили, Бангладеш, Казахстаном, Кенией и др.

Проект «Ямал СПГ» является первым и основным проектом «Стран Пути» в рамках сотрудничества России и Китая. Реализован в виде трех производственных линий в российской Арктике, каждая из которых имеет мощность 5,5 млн. т в год и является в Арктической зоне крупнейшим в мире. Проект принадлежит российскому «Новатэку» (50, 1%) французскому Total (20%), Китайской национальной нефтяной корпорации (20%) и Фонду Шёлкового пути (9,9%). Проект отдельных инвестиций со стороны корпорации «Поли Групп» в модернизацию портов Архангельска и Мурманска, а также в строительство железнодорожной трассы «Белкомур», которая должна соединить Северный Ледовитый океан с Западным Китаем. Проект никогда не фигурировал в рамках инициативы «Пояса и пути» и стал разрабатываться задолго до ее появления.

Перечислены далеко не все проекты, охваченные масштабными вложениями проекта «Пути», тем не менее, анализ проектов определяет следующий вывод: система инфраструктурных инвестиций подразумевает создание альтернативной существующим сугубо китайской мировой транспортной системы, стягивающей логистические потоки к Китаю, с максимальной концентрацией этих потоков в регионе Западного Китая, а наиболее незащищенный узел этих потоков находится в Средней Азии и Кавказе – Закавказье, Восточном Афганистане, Киргизии, Таджикистане, Южном Казахстане, Кашмире и Кашгаре (Синьцзян).

Ожидается, что, когда большая часть реципиентов войдет в орбиту долгового влияния Китая, система «Пояса и пути» будет представлять единую замкнутую финансово-промышленную систему с финансовым сердцем в Пекине, кровью для которой будут служить не доллары, а китайские юани. Критики такой системы не называют вещи своими именами, однако в качестве основного аргумента против нее традиционно используют внутренний долг Китая, который оценивают до 300% ВВП. Важно заметить, что нельзя игнорировать факт того, что другой мировой эмиссионный центр – США использовали аналогичные методы в XX в. в деле завоевания контроля над британскими колониями и Европой.

Инициативу Си Цзиньпина «Один пояс, один путь», выдвинутую осенью 2013 года, принято считать ответом Китая на острую необходимость новых источников совершенствования и новых рынков. Суть проекта заключается в формировании усовершенствованной схемы международного взаимодействия на богатых ресурсами территориях, где проживает 63% всего населения. ЭПШП осуществляет поиск новых стратегических моделей развития экономики, а также политического, военного, интеграционного и гуманитарного измерений Китая как потенциального мирового лидера.

«Экономический пояс Шелкового пути» направлен, в первую очередь, на усовершенствование инфраструктуры, активизацию торговли и культурного взаимодействия с целью притяжения региона в единую экономическую зону. Однако проект включает в себя не только исторически расположенные на караванном пути регионы, но и государства Южной и Юго-Восточной Азии.

Интеграционная концепция КНР не единственная в своем роде – реализуется ответное движение соперничающих между собой интеграционных проектов. Это ЕАЭС (Евразийский экономи-

ческий союз) в России, «Идти на Запад» (Go-West) в Индии, «Наступление инфраструктуры» в Японии, инициатива «Светлый путь» («Нурлы жол») в Казахстане. Также свои программы развивают государства-члены АСЕАН, Турция (интегрирование в стратегию «Центральный коридор»), Монголия (инициатива «Путь развития»), Вьетнам (программа «Два коридора, один круг»), Великобритания (проект Northern Powerhouse), Польша (программа «Янтарный путь») и др. Стратегия «Пояса и пути» притягивает все больше стран.

Однако КНР в рамках ЭПШП еще не реализовал ни одного масштабного инфраструктурного проекта в странах ЕС. Участникам проекта не хватает уверенности друг в друге и совместимости. Более того, отношение Европейского союза в целом к рассматриваемой форме сотрудничества можно расценивать как неблагоприятное. Страны ЕС убеждены, что условия китайских проектов не вызывают доверия: у китайских кредитов нет льготных процентных ставок; численность китайских рабочих в рамках осуществления инициативы должна составлять 50% и более. В то же время экологические и трудовые стандарты Китая сильно отстают от общепринятых европейских. Для того, чтобы защитить европейские стратегические активы от приобретения Китаем, ЕС был создан Комитет по иностранным инвестициям (CFIEU) – система для контроля за инвестициями третьих стран в стратегические отрасли государств ЕС.

Нельзя упускать из виду то, что инвестиционные ограничения кажутся двусторонними: летом 2017 г. в Пекине было принято решение отныне считать все инвестиции, направляемые в поддержку инициативы Пояса и Пути, поддерживаемыми. Сдерживаться будут инвестиции, направленные в сферу развлечений, недвижимость и гостиничный бизнес.

По мнению доктора исторических наук, заведующего Центром азиатско-тихоокеанских исследований ИИАЭ ДВО РАН Виктора Ларина: «Россия по определению не может куда-либо интегрироваться. Она способна и должна сама выступать в роли интегратора, что и пытается делать на Евразийском континенте» [10] - так определяется отношение России к стратегическому проекту Китая. Действительно, с одной стороны стратегические проекты России и Китая являются главными соперниками на пространстве Евразии. Однако, с другой стороны – китайская инициатива «Пояса и пути» представляет больше выгоды странам региона в связи с тем, что Китай предлагает значительные инвестиции и неплохие перспективы. Лучшим решением для России и Китая в данной ситуации стало принятие соглашения о слиянии двух инициатив и решения работать в общем направлении.

Делаются первые шаги в процессе слияния «Экономического пояса Шёлкового пути» и ЕАЭС. На сегодняшний день в более выгодном положении остается провинция Китая Внутренняя Монголия, которая расположена на территории транспортного маршрута Китай-Монголия-Россия.

Для окончательного интегрирования проектов ЭПШП и ЕАЭС и становления их единой и главной идеей необходимо ввести Восточную Евразию в общее экономическое пространство континента. Стоит отметить, что слияние России с Китаем в процессе строительства Большой Евразии содействует реформированию всемирных цепочек добавленной стоимости в интересах Китая. Таким образом, сотрудничая с Россией, Китай получает возможность разнообразить и переориентировать свои энергетические поставки и транспортные коридоры.

Сотрудничество выгодно как для России, так и для Китая: они «получают Центральную Азию и Монголию в свое пользование, исключив возможность проникновения внешних сил в сердце Евразии» [11].

К общим интересам России и Китая в отношении Северо-Восточной Евразии относятся разоружение и обеспечение безопасности в регионе, промышленная кооперация, а также их объединяют интересы населения приграничных районов. Партнеры претворяют новые проекты сотрудничества, изучают новые направления, отрасли и формы развития. На сегодняшний день ведутся работы по реализации проекта открытых портов вдоль границы России и Китая.

Инициатива «Пояса и пути» определяет следующие области взаимодействия: укрепление политических отношений между государствами и народами континента, развитие транспортной инфраструктуры, ликвидации торговых барьеров и ограничений), интенсификация финансовых отношений.

Ведущую роль в осуществлении идеи играют следующие регионы КНР [12]:

– Северо-западный и северо-восточный (Синьцзян-Уйгурский АР): через эти территории планируется осуществление взаимодействия с государствами Центральной, Западной и Южной Азии;

– Юго-западный регион (Гуанси-Чжуанский АР) отличается своим близким расположением к государствам-участникам АСЕАН;

– Прибрежные районы;

– ОАР Макао и Гонконг.

Китай, в частности, вместе с реализацией инициативы стремится оживить свою экономику и добиться впечатляющих темпов роста, чтобы повысить имидж КПК как внутри государства, так и на международной арене. Проект решает важную проблему переизбытка производственных сил —

КНР устанавливает взаимоотношения между внутренней промышленностью государства и межгосударственными направлениями поставок. Это гарантирует решение проблемы занятости населения в Китае и защиту его предприятий, и стремительную модернизацию слабо развитых провинций КНР.

Помимо этого, проект позволяет найти новые рынки сбыта для Китая и повышает спрос на китайские товары на мировом уровне. Также инициатива играет большую роль в продвижении юаня в качестве мировой валюты. Исходя из этого, можно утверждать, что проект «Пояса и пути» служит перспективной инициативой, которая изменит положение Китая на международной арене в ее пользу.

Россия, по мнению посла Китая Чжан Ханьхуэя, является важным партнером по сотрудничеству в совместном создании «Одного пояса, одного пути»: «Россия и Китай активно реализуют вступившее в силу в октябре 2019 г. «Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем», способствующее всестороннему развитию региональной экономической интеграции. Китайская сторона поддерживает выдвинутую Президентом В.В.Путиным инициативу «Большого евразийского партнерства» и привержена содействию параллельному и скоординированному развитию инициативы «Один пояс, один путь» и «Большого евразийского партнерства» на общее благо Евразии. В этом году китайско-российское деловое сотрудничество не только не замедлилось под воздействием эпидемии, но и добилось новых результатов во многих областях. За первые три квартала российский экспорт сельхозпродукции в Китай, вопреки преобладающим тенденциям, возрос на 15.8%, прямые инвестиции Китая в нефинансовый сектор России возросли на 7.4%, а товарооборот с российским

дальневосточным регионом вырос на 4,3%. Ряд показательных крупномасштабных энергетических и транспортных проектов, таких как газопровод из России в Китай по восточному маршруту, Ямал СПГ, китайско-европейский экспресс эффективно продвигают сотрудничество России и Китая по совместному созданию «Одного пояса, одного пути». Обе стороны преодолевают воздействие эпидемии и досрочно выполняют цель, поставленную главами двух стран по превышению показателя в 100 000 человек в рамках двустороннего обучения за рубежом» [13].

Однако отмечается некоторое охлаждение интереса к этому проекту со стороны России, - заметил британский журналист Анкур Шах Foreign Policy. Например, несмотря на публичную приверженность и слова поддержки в адрес этого проекта со стороны глав двух государств, в реальности для его совместной реализации практически ничего не делается. Так, на прошлогоднем форуме из 283 подписанных Китаем соглашений только 15 имели прямое отношение к России.

Отечественные специалисты полагают, что проблема взаимодействия России и Китая в рамках проекта «Одного пояса» заключается в том, что Пекин сам до конца не понимает, о чем должна быть эта инициатива — о политике или о коммерции. «Смущает то, что инициатива «Пояса и Пути» по сути не является организацией, а значит, Китай сам полностью контролирует то, как она должна выглядеть в итоге. Получается, что никто не может предложить свои инициативы, поскольку у «Пояса и Пути» нет каких-то органов, через которые их можно было бы завести: вы либо участвуете, либо нет», - отмечает профессор Школы востоковедения ФМЭиМП ВШЭ Алексей

Маслов. Внешнеполитическая концепция России не предполагает присоединения к блокам, которые она не может контролировать, что ограничивает поступление каких-либо серьезных инвестиций в российскую экономику со стороны Китая. России выгоднее провести реиндустриализацию своих территорий на Дальнем Востоке, в то время как Китай воспринимает Россию как рынок сбыта для своих товаров и транспортную магистраль для их перевозки в Европу. «Россия в этом смысле не готова становиться частью китайского проекта. Китай это несколько удивило, поскольку многие страны с радостью отнеслись к таким инвестициям и подписали все необходимые бумаги», — поясняет Андрей Маслов.

Стоит отметить, что не только Россия стала охладевать к проекту «Одного пояса» из-за выбранной стратегической позиции Китая. За последний год целый ряд стран, ранее активно сотрудничавших с Пекином по вопросу этой инициативы, начал постепенно от нее отдаляться. Среди них Малайзия, Румыния и Чехия.

Несмотря на существенные различия в уровнях институционализации ЭПШП и ЕАЭС, эти объединения, несомненно, выступают основными движущими силами социально-экономического развития в Евразии. Благодаря своему геоэкономическому положению Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, Армения, Грузия, Азербайджан и Молдова выступают своего рода «узлом» в строительстве ЭПШП и ЕАЭС, соединяя север, юг, запад и восток Евразийского континента и являясь неотъемлемыми элементами глобальной производственной цепочки, в особенности в энергетической и продовольственной сферах.

Список источников

1. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии. 07.09.2013. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>. (Дата обращения 20.10.2021).
2. 习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲 (全文) (Речь Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст)). 08.09.2013. URL: <http://kz.chineseembassy.org/chn/zhgx/zxdt/t1074174.htm>. (Дата обращения 20.10.2021).
3. Ремыга В. Н. Экономический пояс Шёлкового пути / В. Н. Ремыга // Вестник Финансового университета. – 2015. – №5. – 10 с. – С. 122.
4. Назарова А. К. Теоретические основы современных стратегий России и Китая в контексте геополитической конкуренции с США // Политическое управление: научный информационно-образовательный электронный журнал (Political management: Scientific Information and Education Web Journal). № 01 (15). 2019. – 21 с. – С. 17.
5. Терентьева Ю. Китай и Россия в проекте Новый шелковый путь: интересы и возможности. 20.04.2013. – 5 с.
6. With the principle of free trade undergoing a crisis, the APEC summit should focus on lifting barriers. // An Asia-Pacific Growth Agenda. Sept. 6, 2012. URL: <https://www.wsj.com/articles/SB10000872396390443847404577629312716242648>. (Дата обращения: 15.10.2021).
7. Акимов А. В. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России Текст научной статьи по специальности «Социальная и экономическая география» // Восточная аналитика. – 2018. – 8 с. – С. 7.
8. Морозов Ю. В. Проблемы, сдерживающие реализацию интеграционных проектов Китая и России в Евразии // Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). Москва: ИДВ РАН, 2016. – 172 с. – С. 113–130.
9. Вавилов Н. Н. Китайская власть. М.: Товарищество научных изданий КМК, 2021. – 664 с., карта. С. 142–143, 584.
10. Ларин В. Новая геополитика для Восточной Евразии // Сборник «Россия в глобальной политике». – 2018. – 197 с. – С. 41–54.
11. Гленн Дисэн. Геоэкономика Китая и «новая холодная война». М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай»// Валдайские записки. № 96. Ноябрь 2018. – 15 с. – С. 8.
12. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса шелкового пути и морского шелкового пути XXI века. Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР). Март 2015. URL: http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf. (Дата обращения 28.02.2021).
13. Чжан Ханьхуэя. «Один пояс, один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу // Газета «Труд» от 15 января 2021г. – URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1846717.htm>

References

1. Vystuplenie predsedatelya KNR Si Tszin'pina v Sovete narodnykh predstavitelei Indonezii. 07.09.2013. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>. (Data obrashcheniya 20.10.2021).
2. 习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲（全文） (Rech' Si Tszin'pina v Nazarbaev universitete (polnyi tekst)). 08.09.2013. URL: <http://kz.chineseembassy.org/chn/zhgx/zxdt/t1074174.htm>. (Data obrashcheniya 20.10.2021).
3. Remyga V. N. Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti / V. N. Remyga // Vestnik Finansovogo universiteta. – 2015. – №5. – 10 s. – S. 122.
4. Nazarova A. K. Teoreticheskie osnovy sovremennykh strategii Rossii i Kitaya v kontekste geopoliticheskoi konkurentssii s SShA // Politicheskoe upravlenie: nauchnyi informatsionno-obrazovatel'nyi elektronnyi zhurnal (Political management: Scientific Information and Education Web Journal). № 01 (15). 2019. – 21 s. – S. 17.
5. Terent'eva Yu. Kitai i Rossiya v proekte Novyi shelkovyi put': interesy i vozmozhnosti. 20.04.2013. – 5 s.
6. With the principle of free trade undergoing a crisis, the APEC summit should focus on lifting barriers. // An Asia-Pacific Growth Agenda. Sept. 6, 2012. URL: <https://www.wsj.com/articles/SB10000872396390443847404577629312716242648>. (Data obrashcheniya: 15.10.2021).
7. Akimov A. V. Proekt «Odin poyas, odin put'» i interesy Rossii Tekst nauchnoi stat'i po spetsial'nosti «Sotsial'naya i ekonomicheskaya geografiya» // Vostochnaya analitika. – 2018. – 8 s. – S. 7.
8. Morozov Yu. V. Problemy, sderzhivayushchie realizatsiyu integratsionnykh proektov Kitaya i Rossii v Evrazii // Strategiya Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i rol' ShOS v ee realizatsii. Materialy kruglogo stola (IDV RAN, 16 marta 2016 g.). Moskva: IDV RAN, 2016. – 172 s. – S. 113–130.
9. Vavilov N. N. Kitaiskaya vlast'. M.: Tovarishchestvo nauchnykh izdaniy KMK, 2021. – 664 s., karta. S. 142–143, 584.
10. Larin V. Novaya geopolitika dlya Vostochnoi Evrazii // Sbornik «Rossiya v global'noi politike». – 2018. – 197 s. – S. 41–54.
11. Glenn Disen. Geoekonomika Kitaya i «novaya kholodnaya voyna». M.: Fond razvitiya i podderzhki Mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valdai»// Valdaiskie zapiski. № 96. Noyabr' 2018. – 15 s. – S. 8.
12. Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deistviya po sovместnomu sozdaniyu ekonomicheskogo poyasa shelkovogo puti i morskogo shelkovogo puti XXI veka. Goskomitet po delam razvitiya i reform, Ministerstvo inostrannykh del i Ministerstvo kommertsii (izdano s sanktsii Gossoveta KNR). Mart 2015. URL: http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf. (Data obrashcheniya 28.02.2021).
13. Chzhan Khan'khueya.«Odin poyas, odin put'»: otkryt' dorogu vzaimnomu vyigryshu // Gazeta «Trud» ot 15 yanvarya 2021g. – URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1846717.htm>.

Статья поступила в редакцию 06.09.2021; принята к публикации 14.09.2021.

The article was submitted 06.09.2021; accepted for publication 14.09.2021.