

рошо работаешь, тобой довольны, поэтому решили сделать тебе подарок. Ты можешь сама выбрать себе мужа. Не всем так везет, так что смотри внимательно. Ищи среди тех, кому ты подносишь чай», - подмигнула и улыбнулась. Я промолчала. Мне вспомнилась сказка «Калиф-аист», где волшебный порошок превращал людей в животных. А ведь я тоже готовлю такой порошок и делаю так, что никогда, никогда эти люди не вспомнят заветное слово «мутабор» и не смогут стать собой... И те, что прочитают мои переводы и поверят всему, что написано, тоже...

Когда пришло время сделать выбор, я подошла к Умм Хатидже и сказала, что не могу. «Ммм... в исламе нет принуждения, но в Исламском Государстве есть закон. Если ты не хочешь, я не буду тебя заставлять, но в этом случае ты должна будешь выполнить более высокую миссию - умереть во имя Аллаха. Ты готова?» - «Да». - «Тогда слушай. Твое правительство предлагает нам

за тебя неплохие деньги, да и родители тебя не забыли. Мы обязались передать им тебя на сирийской границе. Там и тогда ты исполнишь предназначение». Отчасти я была даже рада: не придется возвращаться туда, где всегда было тесно и холодно. Но унести жизни родителей, которые добивались моего возвращения (прав был Амир: «Они всегда будут с тобой и на твоей стороне») - этого бы я не смогла. В итоге выяснилось, что настоящей целью были совсем не они («пусть живут с гордостью, что их дочь стала мученицей во имя Аллаха»), а один из КПП. Мне нужно подойти к шлагбауму и взорвать пояс - мощности должно было хватить и на сторожевую башню, и на солдат.

...Когда настал тот самый день и час, пояс показался мне неожиданно тяжелым, почти удушающе-тянущим и почему-то горячим. Но через двадцать шагов все будет кончено - нужно только нажать на кнопку. Сознание ускользало - не смотря на протесты, меня все

же одурманили перед тем, как выпустить из машины - но я понимала, что отчаянно пытаюсь нащупать какое-то воспоминание из прежней своей жизни... Это как-то связано с растением, с цветком... Одуванчик, подорожник, водосбор... Прорасти сквозь асфальт, к солнцу, скорее! Я сделала еще пару шагов к шлагбауму: уже совсем близко, видно застывшее, бледное лицо сирийского солдата - и подняла руки вверх. Он понял и успел махнуть остальным - «Ложись!» Зачем? Ведь взрыва не будет, я не смогу нажать на кнопку, у меня подняты руки... Я замерла не месте. Время тянулось невыносимо, и тогда я медленно опустила глаза. И в ту же секунду заметила, как под одеждой, сквозь блестящую черную ткань, запульсировала ярко-алая точка - датчик радиосигнала. Еще доля секунды - и оглушительный высокий звук сбил меня с ног.

Я прорастаю к солнцу. Огненному, жестокому, разрывающему солнцу.

---

# КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

## КАК ПУТЬ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

**А.В. ОСТРОВСКИЙ**

Доктор экономических наук,  
зам. директора Института  
Дальнего Востока РАН

*Ключевые слова:* Китай, «Экономический пояс Шелкового пути», Россия, Евразийский экономический союз

**Осенью 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин на встрече с президентом Казахстана Н.Назарбаевым объявил о начале реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути»\*, состоящий из двух частей - сухопутный пояс через Казахстан и Россию в страны Европы и морской пояс через страны Юго-Восточной Азии. Позднее эти два проекта именовались как инициатива «Один пояс - один путь».**

---

\* Великий шёлковый путь - проложенная во 2 в. до н.э. караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем. В первую очередь, использовался для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название (*прим. ред.*).

**К**этим проектам в мире отнеслись по-разному. Какая-то часть стран и экспертов отнеслась к ним

скептически, рассматривая их как мечты о будущем мироустройстве, которые, однако, в настоящее время, в силу политических, экономических и социальных противоречий между странами, имеют немного шансов на их реализацию. Другая часть стран и экспертов отнеслась к ним с одобрением, рассматривая «Экономический пояс Шелкового пути» не только как возможность развивать более активное сотрудничество между Китаем, странами Европы и прилегающими к ним территориями, включая Россию, но и как путь к решению глобальных мировых политических и экономических проблем. Особое внимание обращают на то, что Китай выступает не только как организатор проекта, но и как его основной финансовый спонсор через создаваемый Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути.

Данный проект уже обсуждался на многих международных конференциях, как на территории Китая, так и за его пределами. На международном уровне пути реализации данной идеи рассматривались уже на двух форумах - в Стамбуле в декабре 2014 г. и в Мадриде в октябре 2015 г. Как отметил на форуме в Мадриде глава Института развития Госсовета КНР - мозгового центра китайского правительства Ли Вэй, «китайская инициатива «*Экономического пояса Шелкового пути*» будет играть решающую роль в улучшении глобальной экономической ситуации в мире, связывая мировые рынки и формируя новый мировой порядок для экономического развития»<sup>1</sup>. По его мнению, через сотрудничество и расширяющуюся рыночную конкуренцию страны получают возможность более эффективно реализовать свой потенциал, луч-

ше использовать свои сравнительные преимущества, оптимизировать свою экономическую структуру.

Россия подключилась к обсуждению и участию в этом проекте несколько позднее. В начале 2015 г. президентом РФ В.Путиным было объявлено о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в который входят РФ, Белоруссия, Казахстан и Армения. Первоначально предполагалось создавать, в т.ч. зону свободной торговли ЕАЭС с Китаем, однако уже в мае 2015 г. по решению руководящих структур ЕАЭС и Китая РФ и КНР выступили с совместным заявлением о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). В нем говорилось, что обе стороны «будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению\* процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути» и «налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего, на площадке ШОС»<sup>2</sup>.

Предложенный Китаем проект ЭПШП имеет заметные преимущества перед проектом ЕАЭС в силу его более древних основ (свыше 2100 лет истории). Начиная со 2 в. до н.э., проект Шелкового пу-

\* Под «сопряжением» имеется в виду то, что, с одной стороны, Российская Сторона будет поддерживать строительство «Экономического пояса Шелкового пути» и готова к тесному взаимодействию с Китайской Стороной в продвижении этой инициативы. С другой, КНР станет поддерживать активные усилия России по продвижению интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и начнет переговоры о заключении с ним соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве (*прим. ред.*).

ти (миссия Чжан Цяня)\*\* играл важную роль в развитии отношений Китая со странами Запада. В дальнейшем Китай в древние века (во времена династий Хань и Тан) вел оживленную торговлю со странами Европы, Африки и Южной и Юго-Восточной Азии через Центральную и Западную Азию. Поскольку большая часть экспортных товаров из Китая в той или иной степени была связана с шелком, который в те годы производился только в Китае и был важнейшим импортным товаром для стран Запада, то путь шелка из Китая в Европу получил у историков название «Шелковый путь» (*Сычуоцзилу*). До периода средних веков этот торговый маршрут пользовался большой популярностью, однако с XIV-XV вв. (в период после династии Юань), в связи с новыми географическими открытиями, этот маршрут был постепенно предан забвению.

Оба проекта - Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз объединяют близкие, не противоречащие друг другу культурные нормы, проект ЭПШП объединяет более 3 млрд чел., а проект ЕАЭС - около 200 млн чел. В совместном документе Государственного комитета по делам развития и реформ и Министерства коммерции КНР, изданном в марте 2015 г., отмечается:

\*\* Чжан Цянь - китайский дипломат. В 138 г. до н.э. по заданию императора У Ди Чжан Цянь с дипломатической миссией совершил путешествие в Среднюю Азию. Первым принес в Китай сведения о Центральной Азии, о горных системах - Тянь-Шане и Памире, о реках Сырдарье, Амударье. Открыл дорогу из Китая на Запад, получившую название «Великого шелкового пути». С его именем китайские историки связывают появление в Китае люцерны, винограда, граната, огурца, грецкого ореха и фигового дерева (*прим. ред.*).

«Один пояс - один путь» проходят по территории Азии, Европы и Африки. С одного конца - активные экономики Восточной Азии, с другого - развитые экономики Европы, а между ними пролегают обширные земли государств с огромным потенциалом экономического развития»<sup>3</sup>.

Для Китая реализация проекта ЭПШП дает возможность ускоренного развития его западной части - провинций Шэньси, Ганьсу, Цинхай и двух автономных районов - Нинся-Хуэйского и Синьцзян-Уйгурского, которые по темпам социально-экономического развития отстают от приморских районов страны. Данный проект будет способствовать более равномерному развитию ресурсов и производств по территории Китая при сохранении уже имеющихся достижений.

Строительство ЭПШП стало частью разрабатываемого в КНР плана социально-экономического развития 13-й пятилетки (2016-2020 гг.), который должен быть озвучен на сессии ВСНП в марте 2016 г.

Предполагается, что проект будет реализован в течение 30 лет. В ходе его осуществления должно быть создано «семь поясов» - транспортный, энергетический, торговый, информационный, научно-технический, аграрный и туристический.

О решении России принять участие в стратегии ЭПШП заявил в марте 2015 г. вице-премьер И.Шувалов в ходе Азиатского экономического форума: «Свободное движение товаров и капиталов в рамках ЕАЭС сближает экономики Европы и Азии, что перекликается с инициативой ЭПШП, выдвинутой китайским руководством. Мы в РФ уверены, что совместная работа по развитию ЕАЭС и ЭПШП создаст дополнительные возможности для разви-

тия стран Евразийского союза и Китая»<sup>4</sup>.

На территории стран ЕАЭС - России, Казахстана и Белоруссии также ускоренными темпами будет развиваться экономика в зоне развития транспортной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги) по маршруту Дружба (Достык) - Алматы - Оренбург - Казань - Москва - Минск по образцу зон Транссибирской магистрали (Трансиб) и Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) в конце XIX - начале XX вв. Как показывает опыт развития Трансиба и КВЖД, сразу после начала строительства железнодорожных магистралей большой протяженности, имеющих выходы к морю, на прилегающих к железной дороге территориях началось их быстрое освоение. В частности, так начиналось освоение Восточной Сибири и Дальнего Востока на территории России, а также провинций Хэйлуцзян, Цзилинь и Ляонин на территории КНР.

Сопряжение двух крупномасштабных проектов позволит, с одной стороны, для России и других членов ЕАЭС создать огромную по масштабам транзитную зону для грузов из Европы в Азию, расширить рынки сбыта своей продукции как на территории Китая, так и других стран Азии. С другой стороны, Китай получит больше возможностей для расширения своих рынков сбыта производимой продукции и получения необходимого для экономики сырья.

Сопряжение двух проектов - ЕАЭС и ЭПШП также позволит в значительной степени заметно расширить торгово-экономическое сотрудничество между странами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и дать толчок не только развитию российско-китайских торгово-эконо-

мических связей, но и обеспечить более тесное торгово-экономическое сотрудничество между странами ШОС. По северному маршруту ЭПШП проходит по территориям трех основных стран ШОС - России, КНР и Казахстана. По мере развития проекта маршрут ЭПШП будет проходить из Китая через Центральную и Западную Азию - до Персидского залива и Средиземного моря. Это позволит вовлечь в свою орбиту не только другие страны ШОС - Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, но и ряд соседних стран Центральной и Западной Азии из-за перспектив получения ими экономических преимуществ от взаимовыгодного сотрудничества.

Китайская сторона проявляет значительную активность в продвижении своей инициативы развития «*Экономического пояса Шелкового пути*». В августе 2015 г. с интервалом в несколько дней в двух городах Китая - Урумчи и Пекине состоялись международные конференции с большим числом участников. Конференция в Урумчи - столице Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) была посвящена не только обсуждению самой идеи этой инициативы, но и изучению конкретных возможностей территории, которая станет основным транзитным пунктом для реализации данного проекта. Во время проведения этой конференции ее участники получили информацию о некоторых результатах, уже достигнутых в КНР на пути реализации проекта, и были ознакомлены с социально-экономическими достижениями СУАР, который является ключевым звеном в реализации проекта ЭПШП. На примере социально-экономического развития Синьцзяна и ряда проектов в приоритетных отраслях на этой территории стало понят-

но, за счет чего в Китае планируют реализовать проект «*Экономического пояса Шелкового пути*» и каким образом развивать «семь поясов» этого проекта.

Для участников конференции, среди которых был и автор данной статьи, были организованы поездки в г. Санджи (Чанцзи) - столицу Чанцзи-Хуэйского автономного округа, в г. Турфан и по предприятиям Урумчи, которые будут принимать самое активное участие в реализации данного проекта. В ходе экскурсий нам была предоставлена возможность ознакомиться в Чанцзи с самой крупной в мире трансформаторной компанией (ТВЕА) (производство трех видов наукоемкой продукции - солнечные батареи, алюминиевые резисторы и трансформаторы), посетить национальный парк новейших сельскохозяйственных технологий, музей культуры и познакомиться с современной культурной жизнью *дунган (хуэй)*. Таким образом, участники международной конференции получили представление о том, как в Синьцзяне будут реализовывать идею о создании энергетического и аграрного коридоров развития ЭПШП.

Поездка в Турфан предполагала не только знакомство с традиционными культурными ценностями уйгурского народа: развалинами древнего города Цзяохэ (2 в. до н.э.), музеем кяризов (подземных колодцев в оазисах Синьцзяна), городским музеем культуры и Виноградной долиной. Вместе с тем, по дороге в Турфан нам была предоставлена возможность ознакомиться с работой станции по производству ветровой энергии Дабаньчэн, которая находится в 30 км от Урумчи. Коридор Турфан - Урумчи является ключевым звеном в реализации идеи

энергетического и туристического коридора Китай - Центральная Азия.

В самой столице СУАР - Урумчи участники конференции смогли ознакомиться с зоной технико-экономического развития Тоутуньхэ в одном из районов города, которая должна обеспечивать информационный и научно-технический коридор для «*Экономического пояса Шелкового пути*». Посещение крупнейшей в Китае компании «Цзиньфэн», производящей ветровые установки для станций, дало представление о перспективах развития энергетического и информационного коридоров. В свою очередь, ознакомление в Урумчи с деятельностью инновационной компании «Ема», занимающейся различными бизнес-проектами по всему миру, и строящейся высокоскоростной железной дорогой (ВСЖД) Пекин-Урумчи, показали, насколько хорошо Китай уже сейчас готов к развитию торговых, транспортных и информационных коридоров для реализации инициативы «*Экономического пояса Шелкового пути*».

Участникам конференции на пленарном заседании было зачитано приветственное письмо члена Политбюро ЦК КПК Юй Чжэншэна, в котором отмечалось, что «на протяжении всей истории Синьцзян являлся важнейшим звеном Шелкового пути». Руководством СУАР, в свою очередь, были отмечены три основных преимущества проекта ЭПШП: 1) транспортный коридор между Китаем и Европой; 2) богатство энергоресурсов в СУАР; 3) богатое культурное наследие СУАР.

Как подчеркнул Цзоу Юна, зам. начальника Департамента регионального развития Государственного комитета по развитию и реформам КНР, Синьцзян рассматривается как

окно в Центральную Азию, Россию и Европу. Уже сейчас темпы экономического развития СУАР выше, чем в среднем по Китаю. По его мнению, основное препятствие развитию внешней торговли СУАР - плохое состояние инфраструктуры. Проект ЭПШП позволит превратить Синьцзян в транзитный узел Китая для развития торгово-экономических связей с внешним миром - Центральной и Южной Азией и Европой.

ЭПШП может иметь три основных маршрута: 1) северный (через Москву); 2) средний (через Актау - Баку - Тбилиси); 3) южный (через Иран). Некоторые в России, в частности, эксперты Высшей школы экономики (С.Караганов и др.) считают, что маршруты средний и южный очень дорогие, проект должен проходить только через Россию. Поэтому России остается только ждать, когда Китай проявит инициативу и предложит ей серьезные инвестиции для реализации северного варианта.

Однако нам представляется, что такие взгляды заметно оторваны не только от китайских, но и мировых реалий. Как оказалось, средний маршрут (через Каспий) по паромной переправе Атасу - Баку уже реализуется, и первые составы по транспортному коридору уже прибыли в Стамбул. Россия может опоздать к проекту ЭПШП, и огромная транзитная территория России между Китаем и Европой может оказаться в стороне после реализации китайской инициативы «*Экономического пояса Шелкового пути*». Как показала выступления ряда участников международных конференций на эту тему в Китае и за его пределами, к этому проекту проявляют интерес не только страны-участницы, но и государства, территориально весьма далекие от трех вариантов маршрута Шелкового пути.

«Экономический пояс Шелкового пути» - не только транзитный коридор, но и тот путь, который позволит развивать экономику региона - СУАР и других провинций, а также автономных районов Северо-Запада (Нинся-Хуэйского АР, Шэньси, Ганьсу и Цинхай). Для Северо-Западного Китая «Шелковый путь» важен, в т.ч. и тем, что позволит наиболее эффективно использовать имеющиеся на его территории ресурсы. Однако решающая роль в реализации этой инициативы принадлежит Синьцзяну, перед которым стоят две основные задачи - развитие СУАР и развитие ЭПШП. Наконец, в новых исторических условиях ЭПШП становится еще и мостом сближения народов многих стран.

Однако нельзя не отметить, что существуют огромные риски при реализации этой инициативы, о чем говорил на двух международных конференциях в Пекине в августе и октябре 2015 г. зам. директора Института приграничных территорий Китая Ли Гоцян, который представил анализ различных рисков для ЭПШП и «Морского Шелкового пути». Им было выделено пять видов рисков: 1) политические (угрозы со стороны Транстихоокеанского и Трансатлантического партнерства), угрозы со стороны США в Малаккском проливе); 2) политическая и экономическая нестабильность во многих странах (Пакистан, Афганистан, Индонезия и др.); 3) традиционные и нетрадиционные угрозы безопасности; 4) финансовые риски (мировой валютный рынок и рынки ценных бумаг); 5) экономические риски (состояние экономик стран ЭПШП и «Морского шелкового пути»).

В Китае придается большое значение развитию двух проектов - «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской

Шелковый путь». Оба проекта имеют для Китая важное стратегическое значение не только в плане активизации отношений с различными странами мира, но и для развития как приграничных территорий, так и территорий, расположенных в приморских и центральных районах страны.

При формировании ЭПШП необходимо будет согласовать вопрос о путях экономического развития стран-участников проекта, с тем, чтобы выработать объединенную стратегию действий с учетом их экономической, политической и правовой практики. Рассматриваются планы по созданию, развитию и совершенствованию транзитно-транспортной инфраструктуры на территории ЭПШП, основу которой для России составит линия высокоскоростной железной дороги (ВСЖД) Пекин-Москва. Первая часть ВСЖД Москва - Казань должна быть завершена до лета 2018 г. - начала Чемпионата мира по футболу в России, а завершить проект ВСЖД Москва-Пекин предполагается к 2030 г.

Следующий этап сопряжения двух проектов - снижение, а затем и ликвидация торговых и инвестиционных барьеров между участниками ЭПШП. Это позволит не только улучшить условия для раскрытия торгового и инвестиционного потенциала стран-участниц ЭПШП, но и ускорить движение капитала внутри складывающейся экономической системы, гармонизировать валютные системы стран-участниц, перейти к использованию валют стран-участниц ЭПШП, что постепенно приведет к отказу от использования доллара в расчетах между странами-участницами ЭПШП.

Для сопряжения двух проектов ЭПШП и ЕАЭС необходимо будет максимально использовать возможности но-

вых финансовых структур - созданного в марте 2015 г. Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с капиталом в \$100 млрд и Фонда Шелкового пути с капиталом в \$40 млрд. Заложенные в них средства позволят параллельно решить сразу несколько задач, связанных с дальнейшей активизацией инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества в рамках ЭПШП.

Среди этих задач важнейшими являются, в т.ч. такие, как создание современной инфраструктуры по маршруту Пекин - Алматы - Москва - Минск, гармонизация валюты стран ЭПШП и ЕАЭС, развитие инвестиционного сотрудничества между странами-участницами ЕАЭС, ШОС и ЭПШП, наращивание объемов торговли как между членами ЭПШП, так и с другими партнерами.

Все это будет способствовать активизации международных отношений не только между странами ЭПШП, но и между странами-участницами ЭПШП и ШОС, а также со всеми другими странами, заинтересованными в участии в программе ЭПШП, и сопряжении двух программ - ЭПШП и ЕАЭС как в Азии, так и в Европейском Союзе.

<sup>1</sup> См.: China Daily. October 30, 2015, p. 12.

<sup>2</sup> См.: Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, 8 мая 2015 г. // Экономический пояс Шелкового пути. М., Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015. С. 22.

<sup>3</sup> Там же, с. 30.

<sup>4</sup> Цит. по: Ремыга В.Н., Падалко В.И. Новая глобальная стратегия Китая - Экономический пояс Шелкового пути // Экономический пояс Шелкового пути... С. 66.