

## Интеграционные проекты для Евразии: подходы Китая, России и США

© 2016

Ю.В. Морозов

Китай выдвинул ряд интеграционных концепций, совместимых во многом с интересами России, но противоречащих усилиям США по сохранению однополярного мироустройства под их гегемонией. Цель автора статьи — оценить «плюсы» и «минусы» интеграционных проектов РФ и КНР в Евразии, выявить препятствия на пути их реализации, найти способы устранения существующих проблем.

*Ключевые слова:* Россия, Китай, США, ЕС, Центральная Азия, Экономический пояс Шелкового пути, ШОС, ЕАЭС.

Начало XXI в. ознаменовалось укреплением экономических позиций ряда развивающихся стран Азии, Латинской Америки, Африки (что бросается в глаза на примере государств — членов БРИКС), тогда как страны Запада увязли в трясине ими же инициированных кризисов в Европе, Северной Африке, на Ближнем Востоке (включая борьбу с миграционными потоками, перераспределение сфер влияния в мире). Весьма важной в свете всех этих тенденций представляется инициатива, озвученная председателем КНР в сентябре 2013 г.

### Интеграционные концепции Китая

Выступая в столице Казахстана, Си Цзиньпин огласил идеи «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», нацеленных на укрепление сплоченности стран Евразии, раскрытие их экономических потенциалов, активизацию товарообмена на обширных пространствах между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой.

Возможности и перспективность реализации этого масштабного проекта обусловлены складывающимися в мире политическими тенденциями, становлением новых центров экономического развития. Центральнo-Азиатский регион становится связующим их «мостом».

Закономерно, что Китай, претендующий на лидерство в азиатском мире и на расширение товарообмена с зоной Евросоюза, кровно заинтересован в стабильности Евразийского субконтинента. Активизация здесь регионального сотрудничества отчасти стимулируется процессами ослабления миропорядка однополярного мира. Рецидивы слабеющей (но по-прежнему агрессивной) «сверхдержавности» США принуждают теснее интегрироваться друг с другом государства, пекущиеся о своем развитии, о суверенитете. Речь идет не только о региональных экономических связях, но и о новых валютных союзах, о стремлении сообща одолеть глобальную проблему — гегемонию доллара в ми-

ровой экономике (важная веха на этом пути — решение МВФ включить с 1 октября 2016 г. китайский юань в «корзину» международных резервных валют).

Как явствует из разработанного под эгидой Госсовета КНР документа «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», международное сотрудничество в рамках этого проекта включает пять основных направлений: политическую координацию, состыковку инфраструктур, бесперебойную торговлю, свободное движение капитала, укрепление близости между народами<sup>1</sup>.

Председатель КНР Си Цзиньпин, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян и другие руководители Китая с 2013 по 2016 г. нанесли визиты в более чем 20 государств. В ходе двусторонних контактов, различных форумов им удалось достичь взаимопонимания по широкому спектру вопросов создания «Одного пояса, одного пути». В ряде случаев были подписаны договоры о взаимодействии по этому проекту, меморандумы о межрегиональном сотрудничестве. С соседними странами были намечены планы по совместному развитию приграничных районов. Ибо китайский проект предполагает создание стратегических опорных пунктов для развития внутренних районов государств, участвующих в его реализации, что будет способствовать экономическому преуспеванию стран, расположенных вдоль трассы Великого Шелкового пути, содействовать сотрудничеству между цивилизациями. В перспективе «Один пояс, один путь» свяжет материки Азии, Европы и Африки. С одного конца этого пути будут располагаться активные «драйверы» Восточной Азии, с другого — развитые экономики стран Евросоюза, а между ними — обширные территории государств Центральной Азии (ЦА) с их потенциалом экономического развития.

Для их сближения будет создан транспортный мост между Европой и Азией, включающий коридоры экономического сотрудничества «Китай — Монголия — Россия», «Китай — Центральная Азия — Западная Азия» и «Китай — Индокитай». В их основу лягут крупные международные маршруты с опорными точками в ключевых городах и в торгово-экономических и производственных зонах.

Предполагается, что основные наземные маршруты «Одного пояса, одного пути» могут быть проложены из Китая через ЦА и Россию до Балтийского моря; через ЦА и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря; через Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Предусматривается создание экономических коридоров «Китай — Пакистан» и «Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма».

Направления морского пути планируется развивать из портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и Тихого океана, как и через Северный Ледовитый океан до Европы. На этих акваториях будут созданы безопасные маршруты с узловыми точками в важнейших портах.

Для укрепления многостороннего взаимодействия Китай не прочь воспользоваться преимуществами таких механизмов, как ШОС, Китай—АСЕАН, АТЭС, Диалог по сотрудничеству в Азии, Форум «Азия—Европа» и прочих международных организаций с участием Китая. В целом, все эти проекты призваны охватить посредством строительства железных дорог и других путей сообщения весь евразийский континент.

## Евразийская интеграция по взглядам России

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» воспринимается в России с повышенным интересом. Москва, впрочем, предпочитает в своих проектах использовать термин «евразийская интеграция» и стремится сохранить традиционное влияние в одном из важных регионов Евразии — ЦА, и для этого у нее есть основания: ведь на постсоветском пространстве Россия является естественным лидером.

*Во-первых*, существующая политическая система большинства государств ЦА гораздо ближе к российской, чем какой-либо другой, — зачастую в тамошних республиках копируются различные институты и элементы законодательства РФ. При этом к про-

ектам, касающимся их судьбы, подход в странах ЦА весьма прагматичен. Они, как правило, готовы поддержать проект любой стороны (если выразится в финансовых и иных инвестициях и не будет подрывать основы существующего строя). Поэтому в Узбекистане, Казахстане, Таджикистане, Туркмении не поощряются западные программы «гуманитарного содействия» развитию общества, но всячески поддерживаются российские проекты, направленные на развитие национальной экономики. Москва также играет положительную роль в поддержании баланса сил в регионе. И такая разносторонняя деятельность России востребована в странах ЦА<sup>2</sup>.

Что касается прокладки магистрали «Одного пояса, одного пути» протяженностью более 12 тыс. км (предусматривающей в некоторых ее вариантах соединить Азию с российскими портами), то она сулит государствам ЦА выход к Балтийскому морю и обеспечит развитие узловых участков на их территории. Возросшая потребность в перевозках грузов между Европой и Азией открывает перед государствами ЦА новые инвестиционные и интеграционные возможности.

*Во-вторых*, стандартом на железных дорогах России и стран ЦА является колея 1520 мм. Она шире колеи, принятой в Китае и Европе (1435 мм)<sup>3</sup>. Единство стандартов колеи на железных дорогах России и ЦА облегчает перевозку тяжелых грузов на большие расстояния без существенной задержки на пограничных станциях.

*В-третьих*, стратегические интересы России и Китая в ЦА по ряду вопросов близки: по безопасности существующих границ, по борьбе с терроризмом, по поддержанию региональной стабильности. Это же относится и к геополитическому взаимодействию по ограничению военного присутствия США и НАТО в данном регионе, противодействию курсу на «демократические реформы», ведущему к «цветным революциям».

Евразийскую интеграцию и укрепление в ней своей роли Москва планирует посредством использования таких многосторонних механизмов, как ЕАЭС, ШОС, ОДКБ, Союзное государство России и Белоруссии, а также других организаций, где Россия играет одну из ключевых ролей. Однако экономические проблемы, связанные с коллапсом Советского Союза, долгое время не позволяли Москве заняться реальной интеграцией. Конкретные шаги по исправлению этого положения были сделаны лишь в начале XXI в., когда Россия достаточно укрепилась экономически и политически.

В 2010 г. три из пяти членов Евразийского экономического сообщества (Белоруссия, Казахстан и Россия) основали Таможенный союз. С введением в действие 17-ти базовых соглашений между этими странами было объявлено о формировании Единого экономического пространства. В интересах его развития в Астане был подписан в 2014 г. договор о более продвинутой форме интеграции — Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), к которому в 2015 г. присоединились Армения и Киргизия. В настоящее время евразийская интеграция реализуется в виде целого ряда союзов разного уровня и глубины, важнейшими из которых являются Таможенный союз и ЕАЭС.

Кроме экономических аспектов интеграции укрепляется взаимодействие в сфере безопасности. Здесь основную роль играет ОДКБ, куда входят страны ЕАЭС. Важность ОДКБ для центральноазиатских стран основана на том, что в случае внешней угрозы только Россия и ее союзники по ОДКБ способны прийти на помощь.

Для дальнейшей интеграции в евразийское пространство России была необходима и некая специфика (отличающаяся от следования в кильватере Евросоюза, настроенного антироссийски). 8 мая 2015 г. такой путь был избран: РФ и КНР приняли решение о сопряжении проекта «Один пояс, один путь» с ЕАЭС. Это, в частности, сулит Москве — наряду с укреплением российско-китайского сотрудничества на просторах Евразии — решить застарелые проблемы качества дорог и развития инфраструктуры. Создан и рабочий механизм по состыковке двух проектов. В октябре 2015 г. был подписан меморандум между РФ и КНР о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань — Пекин, сопряженной с БАМом и Транссибом<sup>4</sup>. По территории РФ также пройдет автодорога «Китай — Западная Европа» протяженностью 1965 км. Запуск

этой трассы запланирован на 2019 г., общая стоимость российского отрезка пути составит около 6 млрд долл.<sup>5</sup> Реализация этих проектов может стать ключевым стимулятором роста не только для экономики РФ, но и для стран Центральной Азии.

### **Американские концепции в Центрально-Азиатском регионе**

Иной характер имеет деятельность США. Для сохранения однополярного мира им выгодна дезинтеграция евразийского пространства за счет поддержки радикального национализма, сепаратистских движений, провоцирование внутренних гражданских конфликтов.

Во многом это определяется экономическими интересами. Ведь ЦА обладает богатыми стратегическими ресурсами<sup>6</sup>. Так, доказанные запасы нефти составляют около 27 млрд т (второе место после запасов в Персидском заливе). Из них материковые запасы — 8,5 млрд т. Запасы газа оцениваются в 5,5 трлн куб. м<sup>7</sup>. В акватории Каспийского моря оценки запасов нефти колеблются от 2,3–4,5 млрд до 5,4 млрд т. Прогнозные запасы — от 16 млрд до 32 млрд т<sup>8</sup> — почти вдвое превышают ресурсы Северного моря и примерно равны запасам Северной Америки, т.е. сопоставимы с ресурсами крупнейших нефтеносных районов мира<sup>9</sup>. В условиях возрастающего значения ядерного фактора как гаранта от силового давления важное значение региону придают богатые запасы урана. На Казахстан приходится почти 25% его мировых запасов, крупные урановые месторождения есть в Узбекистане, Таджикистане и Киргизии.

Наконец, расположение ЦА на стыке евроазиатских транспортных магистралей является важным фактором не только экономической, но и стратегической значимости, что особенно привлекает Вашингтон. Присутствие США в ЦА, являющейся сердцевинной Евразии, позволяет контролировать практически все ее области и влиять на региональную безопасность.

Наиболее ярким примером американского влияния на региональную безопасность стала война в Афганистане. Под прикрытием лозунга «глобальной борьбы с международным терроризмом» Вашингтон начал активное проникновение в данный регион, укрепляя свое влияние на все расположенные там страны. Для этого в Соединенных Штатах были разработаны различные теоретические концепции.

Так, в 2005 г. была представлена американская модель «Нового Шелкового пути». Тесно связанная с концепцией «Большой Центральной Азии» (БЦА), она активно используется Центральным командованием ВС США. Обе концепции связаны с именем Ф. Старра, главы Института Центральной Азии и Кавказа при Университете Дж. Хопкинса. В журнале «Foreign Affairs» за июль—август 2005 г. Старр высказался за создание «Партнерства по сотрудничеству и развитию БЦА» — регионального форума по осуществлению серии программ под эгидой США. Их суть сводится к развитию государств ЦА и Афганистана без участия РФ, КНР и Ирана. Цель форума — содействовать превращению Афганистана и региона в целом в зону стран с рыночной экономикой, светскими и открытыми системами государственного управления, поддерживающих позитивные отношения с Вашингтоном<sup>10</sup>. Активное участие Пентагона означает, что этот проект нацелен на военно-стратегическое объединение ЦА и Афганистана под эгидой США с перспективой вовлечения в БЦА и других государств.

Это соответствует замыслам американцев, касающимся более крупного геополитического и экономического проекта — «Большого Ближнего Востока», что включил бы в себя регионы Ближнего и Среднего Востока, Кавказ и бассейн Каспийского моря. Речь идет о пространстве, охватывающем области, которые располагают и ресурсами, и удобными для их транзита коммуникационными коридорами. По сути, американские политологи планируют установить через Афганистан тесные связи государств ЦА с Индией и Пакистаном в надежде ослабить их ориентацию на Москву и Пекин<sup>11</sup>.

О влиянии этих идей на Белый дом свидетельствует то, что в октябре 2005 г. госсекретарь США К. Райс реорганизовала южноазиатский отдел Госдепартамента, передав

в его ведение рассмотрение положения дел в пяти центральноазиатских государствах. В апреле 2006 г. на слушаниях по политике США в ЦА в Комитете по международным делам Палаты представителей Конгресса помощник госсекретаря Р. Баучер, опираясь на идеи Ф. Старра, пошел еще дальше, используя их как идеологическое прикрытие продвижения американского влияния в регионе. В своем докладе он ясно дал понять, что не считает Россию и Китай ведущими игроками по установлению связи между ЦА и Южной Азией. Сенатор Р. Лугар, один из авторов доктрины по сдерживанию России, на встречах с министром иностранных дел Казахстана, с президентами Туркмении и Азербайджана в 2008 г. подтвердил: «США заинтересованы в создании в Каспийском регионе многосторонней системы доставки нефти и газа в Европу для снижения зависимости стран Европы и ЦА от российской энергетической монополии»<sup>12</sup>.

Вашингтону также хотелось бы «увести» нефть ЦА и с китайского направления — в сторону рынка, контролируемого биржами в Нью-Йорке, Лондоне, Токио и Сингапуре<sup>13</sup>. Эти и другие обоснования изоляции России и Китая приводятся в труде «Стратегия Шелкового пути XXI века»<sup>14</sup>. Кстати, на практике нефть из Казахстана уже поставляется на Запад в обход России по нефтепроводам «Европа — Кавказ — Азия» и «Баку — Тбилиси — Джейхан» (являющимся элементами «Нового Шелкового пути» по американской модели)<sup>15</sup>.

Придавая геополитическую завершенность этим процессам, госсекретарь США К. Райс в свое время обсуждала с президентами Афганистана, Пакистана, Казахстана, Киргизии и Таджикистана возможность создания региональной организации, которая ориентировалась бы на США и стала бы противовесом в отношении ШОС. В рамках реализации этого проекта США выделили странам региона 1,4 млн долл. для «облегчения таможенных процедур»<sup>16</sup>.

Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан были приглашены Соединенными Штатами к участию в программе НАТО «Партнерство ради мира», Вашингтон также пообещал им ежегодно увеличивать финансирование сотрудничества в военной области. В ее рамках американцами ведется работа в таких сферах, как подготовка кадров, техническое содействие реализации программы США «Каспийский страж» и т.д. Особое внимание уделяется подготовке казахского миротворческого батальона «Казбат» по стандартам НАТО<sup>17</sup>. В Алма-Ате разместились штаб-квартира НАТО по связям и взаимодействию с государствами ЦА; военные контингенты из республик ЦА несли службу в Афганистане и Ираке<sup>18</sup>.

Однако реализация идеи БЦА в регионе столкнулась с серьезными трудностями, так как во многом эта идея была основана на перспективе быстрой стабилизации ситуации в Афганистане и готовилась после того, как президент Дж. Буш-мл. объявил в 2004 г. о «победе над терроризмом». В последующие годы по мере осложнения ситуации в Афганистане американцам пришлось забыть о ряде их планов и программ.

На этом фоне в 2009 г. была выдвинута уточненная американская концепция «Нового Шелкового пути». В статье, написанной Ф. Старром совместно с А. Качинсом, вновь декларирована необходимость для Афганистана стать «круговой развязкой на Новом Шелковом пути от Индии до Юго-Восточной Азии, с шоссе и железными дорогами, ведущими на север, юг, восток и запад». В качестве примера авторы приводили строительство кольцевой дороги в Афганистане протяженностью 3362 км, которая использовалась для решения военных задач, включая вывод войск западной коалиции из этой страны<sup>19</sup>.

В последней интерпретации «Нового Шелкового пути» по-американски отношение к Китаю и России несколько смягчено: возможность их участия уже не исключается, но основной по-прежнему признается роль Южной и Юго-Восточной Азии. А акцент на строительстве дорог свидетельствует о том, что американская стратегия в Афганистане рассматривает эту страну, прежде всего, как «транзитный коридор». Для этого была создана «Северная распределительная сеть» — транспортная инфраструктура в северном (через Узбекистан, Казахстан, и Таджикистан) и северо-западном (через Туркменистан) направле-

ниях. Дружественные администрации Белого дома эксперты представляют это как шаги в направлении реализации концепции «Нового Шелкового пути». Но большинство экспертов считает, что идеи Старра нереализуемы из-за сложной обстановки в Афганистане.

На ближайшую и среднесрочную перспективу цели США в отношении стран ЦА включают удержание их в орбите американской региональной и глобальной стратегии через экономическое, военно-политическое, идеологическое и культурно-гуманитарное влияние. Вашингтону крайне нежелательно усиление здесь влияния других держав — особенно, России и Китая. Поэтому США будут стремиться реализовать в регионе комплекс первоочередных задач, в том числе:

– *в экономической сфере*: получение доступа к энергоресурсам ЦА и контроль над маршрутами их поставки на мировые рынки; создание условий для организации, при необходимости, сырьевой блокады Китая; обеспечение контроля над стратегическими запасами урановой руды;

– *в военно-политической сфере*: сохранение военного присутствия в Афганистане с целью удержания плацдарма для возможного вмешательства в дела Пакистана и Ирана, сдерживания Китая и оказания давления на Россию; а также для обеспечения возможности оперативного реагирования на ситуацию в странах ЦА;

– *в идеологической сфере*: подталкивание процессов демократизации в странах ЦА по западному образцу и поощрение их властей к строительству государства по модели Турции.

В ходе решения этих задач Вашингтон осуществляет меры, направленные на постепенный вывод стран региона из-под влияния Москвы и Пекина; поэтапное включение государств Азии в торгово-экономические союзы, находящиеся под американским контролем; на вовлечение их в более активное сотрудничество с НАТО. Это приумножает и усугубляет многие проблемы РФ и КНР в Евразии.

### **Проблемы, препятствующие реализации китайских и российских интеграционных проектов**

Американские концепции в Евразии создают для Китая препятствия на пути осуществления его интеграционных проектов. Базовым в данном случае является китайско-американское «соперничество — партнерство». Так, из-за политики, проводимой Вашингтоном в Афганистане, обозначилась реальная угроза того, что террористы и сепаратисты будут проникать оттуда в КНР, что негативно повлияет на безопасность в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, где планируется прокладка маршрутов «Экономического пояса Шелкового пути».

США уже не отрицают того факта, что американо-китайское сотрудничество постепенно сходит на нет из-за проблем, касающихся Тайваня, Тибета, Северной Кореи, прав человека, роста военной мощи КНР и пр.

Китай в свою очередь озабочен созданием американской системы ПРО в Тихом океане, эмбарго на поставки «чувствительных» технологий, громадным дисбалансом в торговле<sup>20</sup>. В АТР, например, Вашингтон не допустил КНР к участию в Соглашении о Транстихоокеанском партнерстве, подписанном 12-ю странами в октябре 2015 г.<sup>21</sup> К тому же Пекин не может не беспокоиться о том, что основная доля импортируемых им нефтепродуктов осуществляется через Персидский залив, находящийся под контролем ВМС США.

США и Китай, конкурируя между собой за лидерство в азиатской части Тихого океана, генерируют очаги напряженности в регионе. Увеличение военной мощи Южной Кореи, наличие военной базы США в Японии и процесс милитаризации этой страны вызывают озабоченность у китайских стратегов. Если КНР попытается решить территориальные проблемы в Южно-Китайском море и присоединить Тайвань силовым путем, это усилит опасения соседних стран и США. В связи с этим их отношения с Китаем будут развиваться по формуле: сосуществование, сотрудничество, соперничество и, в крайнем

случае, регулируемая конфронтация<sup>22</sup>. Все это не может не сказываться на прокладке маршрутов из портов Китая в южную акваторию Тихого океана.

Помимо этого, у Китая существует ряд других проблем. Так, возрождения Великого Шелкового пути на евразийском пространстве, очевидно, не стоит ожидать в ближайшее время, поскольку этот проект пока что финансово затратный, а кроме того связан со многими организационными и техническими сложностями. Они присутствуют и в концепции проекта «Один пояс, один путь», где пока что нет системности и четкости в вопросах реализации. Так, среди названных Пекином механизмов не упомянут ЕАЭС. Китаю и России потребуются дальнейшая проработка параметров состыковки стратегий существующих евразийских форматов экономического взаимодействия, им предстоит создание правовой основы сотрудничества.

У России по сравнению с Китаем значительно больше проблем, осложняющих реализацию интеграционных проектов в Евразии. Они в первую очередь связаны с ухудшением российско-американских отношений. Предметами постоянных противоречий между РФ и США являются: расширение НАТО на Восток; Договор об обычных вооруженных силах в Европе; грузино-южно-осетинский конфликт; создание системы ПРО в Европе.

Явные признаки нарастания противоречий проявились весной 2011 г., когда вице-президент США Дж. Байден заявил во время визита в Москву о неприемлемости для американского политического истеблишмента кандидатуры В. Путина на пост президента России<sup>23</sup>. А на конференции по правам человека в Дублине (декабрь 2012 г.) в то время госсекретарь США Х. Клинтон, комментируя российские предложения о развитии Таможенного союза и создании Евразийского союза, назвала этот план «новой попыткой советизации региона» и дала понять, что Соединенные Штаты работают над мерами предотвращения этого «враждебного интересам Запада проекта» и что Вашингтон сфокусировался на недопущении каких-либо интеграционных притязаний Москвы<sup>24</sup>.

В 2014 г. Россия своими действиями в Крыму открыто бросила вызов способности США поддерживать сложившийся после развала СССР миропорядок. Такие действия были в американском восприятии наказуемы: иначе позиции Вашингтона могли бы пошатнуться в глобальном масштабе. Поворот к политике сдерживания России был неизбежен, и он носит долговременный характер. Официальная позиция Белого дома по отношению к Кремлю останется жесткой и не претерпит изменения до окончания президентства Б. Обамы, а в случае прихода к власти в результате президентских выборов 2016 г. Х. Клинтон продление санкций против России окажется неизбежным. Под нажимом США страны, расположенные на западной границе с Россией, стали ускоренными темпами интегрироваться с НАТО, ЕС и вслед за Вашингтоном продлили антироссийские санкции на 2016 г.

Усугублением проблем России угрожает не только Запад, но и Восток: в 2016 г. Китай, очевидно, станет той страной, с которой у РФ заметно приумножатся экономические разногласия. Ибо «разворот в Азию», провозглашенный Москвой после введения санкций, пока что не идет дальше деклараций. У правительства РФ нет достаточного финансового обеспечения планов развития Дальнего Востока, поэтому наиболее очевидно конфликт ее интересов с КНР проявится как в реализации проекта «опережающего развития» этого региона, так и в прокладке транспортного маршрута — из Китая на европейские рынки.

Россия хотела бы, чтобы Китай проложил значительную часть Шелкового пути по ее территории. Пекин, однако, анализирует и маршруты выхода в Европу в обход России (через Казахстан, Турцию, Азербайджан и Грузию). Это совпадает с планами Евросоюза, который также рассматривает возможности выхода в ЦА через Турцию и Кавказ, а не Россию.

Прибалтийские страны соперничают между собой и с Россией за право стать для Китая логистическими центрами, имеющими выход к Балтийскому морю<sup>25</sup>. Лидирует

пока что Литва: в 2015 г. китайская корпорация China Merchants Group (CMG) подписала соглашения с Клайпедской свободной экономической зоной и с Клайпедским портом. CMG планирует построить там логистический парк, а также инвестировать средства в порт и стать управляющим одного из его терминалов. Китайская сторона также договорилась с АО «Литовские железные дороги» о создании совместного предприятия, которое будет отвечать за экспедирование грузов между Литвой, Белоруссией и КНР. Литва активно сотрудничает и с Казахстаном, что еще больше укрепляет ее в роли ключевой точки на маршруте Шелкового пути. Стоит отметить, что президент Литвы крайне враждебно настроена к России.

Латвия и Эстония пока не демонстрируют таких успехов в борьбе за китайские и казахские грузы, как Литва, но и они не прочь подключиться к «Новому Шелковому пути». В конце 2015 г. бизнес-делегация из Китая посетила латвийские порты, а также встретилась с представителями Латвийской железнодорожной компании. Директор CMG Ху Женг сообщил о планах Китая инвестировать в литовские порты после анализа их возможностей. Эстония также видит свои порты частью Шелкового пути, ибо они, по сравнению с Литвой, обладают более модернизированной инфраструктурой.

При таких обстоятельствах российские порты, конкурирующие за грузы с прибалтийскими гаванями, рискуют остаться «не у дел». Впрочем, транзит грузов в Европу через прибалтийские государства, обладающие «суррогатной суверенностью», чреват немалым риском для Китая. Ввиду этого, Москве следует продвигать идею «северного» ответвления «шелкового» маршрута: на российские порты Финского залива.

Белоруссия тоже претендует на роль хаба для грузов из КНР в Европу. Минск активно укрепляет сотрудничество с Литвой и Латвией. В 2012 г. А. Лукашенко заявил о намерении белорусской стороны перенаправить грузопотоки с Прибалтики на порты Ленинградской области и Калининграда, но это оказалось всего лишь политическим ходом. На деле Минск расширяет связи с прибалтийскими портами. Так, доля белорусского грузопотока в общей структуре перевалки через Клайпедский порт составляет около 35%. Белорусское госпредприятие «Беларуськалий» отгружает на экспорт около 90% своей продукции через Клайпеду. Кстати, везти груз из Белоруссии до Прибалтики ближе, чем до российских портов и, следовательно, дешевле.

Здесь уместно отметить, что в феврале 2016 г. Евросоюз снял санкции с А. Лукашенко, а также со 170 белорусских чиновников. ЕС неспроста поощряет президента Белоруссии, который фактически не признал присоединение Крыма к РФ и занял скорее проукраинскую позицию по Донбассу. Когда Москва закрыла зону свободной торговли с Украиной, Минск таковую сохранил, обеспечивая приток в Россию украинских товаров. Наконец, Беларусь отказала России в размещении авиабазы (что противоречит положениям Договора о Союзном государстве России и Белоруссии, где в Статьях 2 и 17 сказано, что «целями Союзного государства являются проведение согласованной внешней политики... и единой торговой и таможенной политики в отношении третьих стран..., совместное использование военной инфраструктуры...»)<sup>26</sup>.

Сохраняются и другие межгосударственные проблемы, препятствующие реализации интеграционных проектов России в Евразии. Самые опасные и затратные связаны с Украиной, которая намерена участвовать в строительстве Шелкового пути, планируя состыковать его с украинской транспортной инфраструктурой в обход России. Однако финансовый дефолт Украины не позволит, судя по всему, реализовать эту идею в ближайшем будущем. К тому же, Россия начала реконструкцию и строительство железнодорожных путей в обход территории Украины<sup>27</sup>.

Затяжные конфликты существуют у России с Турцией — из-за сбитого российского самолета в Сирии и поддержки Анкарой действий ИГИЛ, с Болгарией — по поводу отказа от строительства по дну Черного моря российского газопровода «Южный поток», с Румынией — из-за ее активности в НАТО, с Молдавией — по Приднестровью. Фактически заморожены отношения со странами Балтии, Польшей и Великобританией.

Как уже упоминалось, вялотекущими, но представляющими реальную опасность для интеграционных проектов Москвы, являются торговые отношения с партнерами по ЕАЭС — Казахстаном и Белоруссией. Обе страны не готовы поддерживать российское эмбарго против Украины, вступившей в зону свободной торговли с Евросоюзом. Страны Центральной Азии — члены ЕАЭС и ОДКБ — не спешат вслед за Россией сворачивать отношения с Турцией. Так, Астана не готова жертвовать своими экономическими связями с Анкарой, составляющими около 3,5 млрд долл. торгового оборота в год. Киргизия старается выиграть время на обдумывание своих дальнейших действий и ищет способы дистанцироваться от Москвы, не конфликтуя с ней и рассчитывая на дальнейшую безвозмездную помощь.

Еще одна проблема: реализацию проекта «Один пояс, один путь» по территории России предлагается осуществлять за счет ее и китайских ресурсов. Но падение цен на энергоносители, санкции и общая экономическая конфронтация повлекли обесценивание рубля и внесли изменения в инвестиционную политику РФ. Ее экономические показатели за 2015 г. снизились в среднем на 4%, доходы населения — на 8–10%. Инфляция в 2015 г. утроилась по сравнению с 2012 г. (на 15,5%).

На этом фоне РФ регулярно реструктурирует свои зарубежные кредиты. Всего за годы своей государственности она простила должникам около 140 млрд долл. — сумму, которая 3–4 раза покрыла бы дефицит ее бюджета в 2015–2016 гг. и превышает все трансферты российским регионам с 2000 по 2015 г.<sup>28</sup> Списание чужих долгов часто случается не к месту. Так, РФ простила долг вполне обеспеченному Вьетнаму (9,5 млрд долл.), где пришлось расстаться с военной базой в Камрани. Простила Ливии (4,6 млрд долл.) с ее внушительными запасами нефти — незадолго до убийства М. Каддафи. Простила и богатому нефтью Ираку (12 млрд долл.) после того, как пророссийский режим сменился прозападным. А денег, прощенных этим странам, с лихвой хватило бы на все российские проекты евразийской интеграции.

При таком подходе к кредитам РФ зарубежным странам возникает закономерное опасение, что планы Москвы по интеграции в Евразию и по состыковке ЕАЭС с «Новым Шелковым путем» могут остаться на бумаге.

Выход, однако, есть. Для решения проблем с КНР и партнерами в ЦА по «Шелковому проекту» идеальной площадкой могла бы стать ШОС. Специфика центральноазиатского измерения этой Организации — в том, что эти государства в отношениях с Россией и Китаем выступают субъектами в сферах политики, экономики, безопасности и одновременно — объектами российско-китайских инициатив. Подобный объектно-субъектный характер отношений обусловлен, с одной стороны, независимым статусом государств ЦА, имеющих право на независимую политику, с другой — разностью экономического и политического потенциала этих стран в сравнении с Россией и Китаем, экономическое превосходство которых позволяет Пекину инициировать в регионе — во взаимодействии с Москвой — важные проекты. При развитии этого сотрудничества в рамках проекта «Нового Шелкового пути» российско-китайские отношения в Евразии получили бы новый импульс, а совмещение механизмов взаимодействия ШОС и этого проекта сулит возможность использования китайских ресурсов (инвестиционных, транспортных, технологических) для развития государств ЦА и России.

В связи с этим представляется, что программа создания «Экономического пояса Шелкового пути» могла бы стать катализатором многостороннего экономического сотрудничества стран-членов ШОС и проводиться под эгидой этой организации, при координации с другими международными институтами (Программой Развития ООН, ЮНЕСКО и пр.)

И последнее — как показывает анализ сложившейся в Евразии ситуации, у России, по существу, нет надежных стратегических партнеров. В подобных обстоятельствах наша страна оказывалась неоднократно, но каждый раз с достоинством выходила из положения. Опыт последнего времени, помноженный на исторический опыт, доказывает,

что только сильные и боеспособные армия и военно-морской флот России способны обеспечить мирное развитие нашей страны и избавить ее интеграционные планы в Евразии от внешнего вмешательства. Ибо в мире по-прежнему считаются лишь с государствами, сильными в военном и экономическом отношениях.

1. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> Документ издан Госкомитетом по делам развития и реформ, министерством иностранных дел КНР и министерством коммерции КНР в марте 2015 г.
2. Евразийский союз. URL: <http://ruxpert.ru/ТС>.
3. Железнодорожная колея в разных странах. URL: <http://www.bygeo.ru/materialy/karty/713-zheleznodorozhnaya-koleya-v-raznyx-stranax.html>.
4. URL: <http://moscowbeijing.ru/ru/ru-analytics/ru-infrastructure/kogda-i-kak-okupitsya-zheleznaya-doroga-moskva-kazan-pekín>.
5. Зозуля В. Шелковый путь — поворот на Россию // Москва — Пекин. 2016. Январь—февраль. С. 12–13.
6. Китай в мировой и региональной политике. М.: ИДВ РАН, 2003. С. 70.
7. *Jarbussynova Madina B.* Central Asia: Threats and Challenges // Conference on Central Asia, Global Terrorism and Asia-Pacific Security. 2009.
8. Якубовский В.Б. Геоэкономическое значение Центрально-азиатского региона. Проблемы становления Шанхайской организации сотрудничества и взаимодействия России и Китая в Центральной Азии. М.: ИДВ РАН, 2005. С. 109.
9. Иванов Э.М. Экономические отношения России со странами Центральной Азии. Российский Институт стратегических исследований, 2006. 127 с.
10. Starr, Frederick S. A Partnership for Central Asia // Foreign Affairs. 2005. July/August. URL: [http://www.cfr.org/publication/8937/partnership\\_for\\_central\\_asia.html](http://www.cfr.org/publication/8937/partnership_for_central_asia.html).
11. Морозов Ю.В. Стратегия Запада в Центрально-Азиатском регионе в начале XXI века. М.: ИДВ РАН, 2016. 376 с.
12. Независимая газета. 2008. 14 янв.
13. Оценка современной политической ситуации в России. URL: [http://www.dumaem.ru/index.php?iq=st\\_show&pr\\_id=3&rm\\_id=2&tm\\_id=5&st\\_id=928&lid=0&](http://www.dumaem.ru/index.php?iq=st_show&pr_id=3&rm_id=2&tm_id=5&st_id=928&lid=0&)
14. Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия. URL: <http://www.irex.ru/press/pub/polemika/05/par/>
15. Красная Звезда. 2006. 17 мая.
16. Быков П. Большая Игра обязательно закончится. URL: <http://archive.expert.ru/expert/05/05-40-86>.
17. Русский Викиликс. 15.01.2011. URL: <http://ruleaks.net/1776>.
18. URL: <http://www.km.ru/biznes-i-finansy/2011/11/03/voina-v-afganistane/kazakhstan-ratifikatsiroval-dogovor-s-ssha-o-tranzite>.
19. Нессар О. Афганистан: от экономики войны к экономике добрососедства. URL: [af@afghanistan.ru](mailto:af@afghanistan.ru).
20. Холбрук Ричард. Проблемы американо-китайских отношений. The Wall Street Journal. URL: <http://inosmi.ru/world/20050531/219983.html>.
21. Яту Чун. Китай и TPP. // Китай. 2015. № 11. С. 28.
22. Морозов Ю.В. // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. № 21. С. 34–45.
23. Соловьев Э. Украинский разлом» в российско-американских отношениях. URL: <http://www.perspektivy.info/print.php?ID=287471>.
24. URL: <http://www.rbc.ru/politics/06/12/2012/835350.shtml>.
25. URL: [http://regnum.ru/news/economy/2049222.html?utm\\_source=infox.sg](http://regnum.ru/news/economy/2049222.html?utm_source=infox.sg).
26. Договор о создании Союзного государства РФ и РБ от 8 декабря 1999 года. URL: <http://www.soyuz.by/about/docs/dogovor5/>
27. «Шелковый путь» в обход колючей Украины // Pravda.Ru от 06.01.2015.
28. Трегубова Елена. Прощенные миллиарды // Аргументы и факты. 2014. 4 марта.