
Е.В. Пинюгина

**КНР, РОССИЯ, ГЕРМАНИЯ, КАЗАХСТАН:
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПАРТНЕРСТВА***

Пинюгина Елена Викторовна – кандидат политических наук,
научный сотрудник ИНИОН РАН.

Развитие украинского кризиса и присоединение Крыма к России в 2014 г. привели российскую власть к конфронтации с Западом, а введение западными странами антироссийских экономических санкций вынудило осознать необходимость смены внешнеполитических и внешнеэкономических ориентиров. Заметным успехом отечественной дипломатии в тот период стало завершение согласований по новому формату интеграции стран СНГ лидерами России, Казахстана и Беларуси и подписание ими в 2014 г. Договора о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Договор вступил в силу 1 января 2015 г., при этом в конце 2014 г. к трем первым членам ЕАЭС присоединилась Армения, а в 2015 г. – Кыргызстан.

Подписание Договора происходило в условиях обострения конфронтации с Западом. При этом изначально, еще в 2012–2013 гг., ЕАЭС виделся российскому руководству скорее инструментом конкурентоспособности в отношениях с Европейским союзом (ЕС) за степень влияния на страны СНГ, а экономическая интеграция России в Большую Европу от Лиссабона до Владивостока была основной стратегической целью, достижению которой должен был послужить привлекательный своими масштабами, составом и расположением ЕАЭС.

Такой «вспомогательный» характер ЕАЭС в приоритетных для России торгово-экономических отношениях с Европой оказался в изменяющихся

* Статья подготовлена с помощью гранта № 16-27-21001 РГНФ «Формирование общего экономического пространства в Евразии: Исследование вопросов сопряжения строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза» (Международный конкурс РГНФ – Китайская академия общественных наук (КАОН) 2016 года).

условиях недостаточным и с политической, и с экономической точек зрения. Первым пробным камнем стал конфликт России с Украиной из-за Крыма и появления пророссийских ДНР и ЛНР, спровоцировавший усиление присутствия НАТО по западному периметру границ ЕАЭС. Вторым испытанием союзнического потенциала ЕАЭС стало проведение Россией военной операции в Сирии и опасное столкновение интересов России и Турции. Партнеры по ЕАЭС не были готовы безоговорочно поддержать действия России; их осторожная позиция показала основным геополитическим акторам Евразии – США, ЕС и КНР, что ЕАЭС скорее конъюнктурное, чем устойчивое политическое образование. (Содержание публикаций в СМИ и научных изданиях государств ЕАЭС, доступных на русском языке, убеждает в обоснованности этих оценок.) Можно найти свидетельства сомнения части элит и населения стран ЕАЭС в целесообразности дальнейшего участия или, как минимум, усиления интеграции в рамках ЕАЭС. Это связано с негативным влиянием российского экономического кризиса на экономики других членов Союза и объективным сокращением возможностей России стать локомотивом инвестиций и развития в их странах. Таким образом, ЕАЭС не стал на данный момент солидарной с Россией союзнической организацией и, более того, не может в ближайшее время стать самодовлеющей силой на постсоветском пространстве.

Некоторое время страны ЕАЭС ожидали от России ответов на новые вызовы, чтобы в соответствии с ними планировать и свои действия. Российские политики заговорили о повороте на Восток, и уже в мае 2014 г. во время визита президента В.В. Путина в Китай страны подписали 30-летний контракт стоимостью 400 млрд долл. США о поставках газа из РФ в КНР в объеме 38 млрд м³ в год по «восточному» маршруту, предполагающему строительство нового газопровода, который российская сторона обязалась ввести в эксплуатацию в 2018 г. В схему поворота на Восток укладывалось и подписание незадолго до украинского кризиса, в 2013 г., «Роснефтью» 25-летнего контракта на поставку в Китай нефти объемом 360 млн т, на общую сумму 260 млрд долл. С политических трибун и экспертных площадок РФ с 2013 г. не сходила тема российско-китайского партнерства, а порой и неизбежного стратегического альянса. Атмосфера ажиотажа, сопровождавшая заключение договора об энергетическом сотрудничестве, экстраполировалась российскими политиками и медиасферой на российско-китайские отношения в целом весь последующий год.

В то же время в марте 2015 г. стала доступна на русском языке одна из составляющих новой внешнеполитической повестки Китая. Это официальная концепция «Одного пояса, одного пути» (опубликована на интернет-сайте Посольства КНР в РФ под названием «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства “Экономического пояса Шелкового

пути” и “Морского Шёлкового пути XXI века”»¹). Концепция содержит план действий, преследующий три цели, – выравнивание экономического развития регионов КНР, в том числе за счет вовлечения менее развитых, чем прибрежные провинции, территорий в новые создаваемые транспортные коридоры; усиление интеграции стран Центральной Азии и Китая; диверсификация маршрутов транспортировки китайских товаров в Европу. «Один пояс – один путь» объединяет два подпроекта, каждый из которых уже стал отдельным внешнеполитическим «брендом»: Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП), подразумевающий развитие сухопутных транспортных коридоров через ЦА и Россию в Европу, и Морской Шёлковый путь XXI века (МШП), соединяющий маршрутами регионы КНР через страны ЮВА с портами, откуда морские перевозки свяжут Азию с Европой и Северной Африкой. После публикации концепции сообщалось о колоссальных инвестициях КНР в первые 300 проектов ЭПШП и МШП объемом 113 млрд долл. [1, с. 1]. Российское экспертное сообщество в целом положительно расценило китайскую концепцию как явление незападной повестки дня в мировой политике, а в части ЭПШП, без глубокого знакомства с текстом, – как инициативу, укладывающуюся в логику поворота России на Восток, не учитывая, что проект, родившийся в мозговых центрах второй экономики мира, имеет прежде всего собственную логику.

Тем не менее в этот период интенсификация отношений двух стран стала очень важной для России, особенно когда страна была близка к международной изоляции, а западные партнеры отказались принять участие в мае 2015 г. в торжествах, приуроченных к юбилею Победы СССР над фашистской Германией, одержанной в составе антигитлеровской коалиции. Присутствие лидера КНР Си Цзиньпина на Красной площади поддержало в государствах ЕАЭС надежду, что они не попадут вместе с Россией в страны-изгои. Тогда же в мае 2015 г. в Москве китайский лидер и президент РФ выступили с Совместным заявлением о необходимости рассмотрения вопросов сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути [10, с. 1].

Прошел год с момента Совместного заявления двух лидеров. Общественность двух стран переживает бум культурно-образовательных обменов и инициатив. Исследователи и эксперты приступили к обсуждению перспектив развития отношений России и КНР, в том числе с учетом возможности сопряжения их евразийских интеграционных проектов². Начавшееся интен-

1. Режим доступа: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm> – Дата посещения: 18.10.2016.

2. О том, что китайская концепция «Один пояс, один путь» не ограничивается транспортно-инфраструктурными проектами, а включает сопоставимые с евразий-

сивное общение и ознакомление с публикациями в России, Китае и других странах позволяют прояснить некоторые вопросы, принципиальные для понимания перспектив и подходов КНР к сопряжению ЕАЭС и ЭПШП.

Очевидно, Китай пока не планирует заключать с Россией особенных, эксклюзивных, союзных или интеграционных соглашений ни в военной, ни в экономической сферах [7, с. 1]. При этом стратегические уступки Китаю (предложение доли в крупнейших углеводородных месторождениях, передача концессий на добычу золота и цветных металлов, значительная уступка в ценах на газ по «восточному» маршруту) часть экспертов связывала именно с надеждами на военный альянс, усиливающий позиции России в случае критического обострения конфронтации с НАТО. Чиновники и представители медиасферы связывали такие уступки с ожидавшимися встречными экономическими преференциями, которые могут быть предоставлены России в инвестиционных соглашениях с китайскими банками или предприятиями, с учетом закрытия доступа к заимствованиям на западных финансовых рынках. Вопрос, однако, в том, насколько полно и правильно Россия понимает своих китайских партнеров?

Отношения «стратегического партнерства» – этот термин звучал много раз в речах политиков высшего ранга как России, так и КНР. Но в российском политическом лексиконе этот термин интерпретируется как синоним эксклюзивности отношений РФ и КНР. Тогда как во внешнеполитической лексике КНР это один из стандартных терминов, применяемый к отношениям с большинством стран-соседей.

На важность для КНР российско-китайских отношений именно в силу соседства наших территорий, а не по причине какой-то эксклюзивной взаимной необходимости или взаимной притягательности несколько раз за последние годы указывали высшие руководители КНР [11, с. 1]. При этом с конфуцианской вежливостью они подчеркивали, что отношения наших стран находятся на небывалой высоте. Такие эмоциональные характеристики позволяют не акцентировать неравновесность экономического партнерства наших стран: с 2011 г. Китай действительно был нашим важнейшим партнером и самым крупным импортером, тогда как Россия находилась в списке торговых партнеров КНР лишь на девятом месте.

Действительность далека от преувеличенных ожиданий российской элиты, что энергетическое партнерство с КНР превратится в универсальное решение экономических и политических проблем, возникших «на западном направлении». При объективном рассмотрении внешнеполитических усилий

скими замыслами России интеграционные составляющие – см. публикации автора, где приводится разбор текста официального правительственного документа КНР о плане действий в рамках ЭПШП [5; 6].

КНР за период, совпадающий с ухудшением отношений России и Запада и ее поисками союзника на Востоке, обнаруживается наличие у Китая и других приоритетных геополитических векторов на евразийском континенте – это сотрудничество с Германией и Казахстаном.

Отношения Китая с Германией китайские и немецкие руководители с 2012 г. обозначают термином «Инновационное партнерство» (о чем сообщается на официальном сайте Правительства ФРГ³). Эта концепция инновационного партнерства совместно развивалась обеими странами в течение 2013 г., и ее лейтмотивом стало стремление использовать к обоюдной выгоде немецкую национальную программу цифровой модернизации промышленности «Индустрия 4.0» и близкой ей по духу китайской программы «Сделано в Китае – 2025». Судя по оценкам китайских СМИ, отношения двух стран еще в 2013 г. достигли «небывало высокого уровня»⁴. Таким образом, «небывало высокий уровень отношений» – не специальная формулировка для России, а применяемая в принципе к успешно развивающимся отношениям КНР со значимыми партнерами. При этом в официальном репортаже «Синьхуа» Ли Кэцян подчеркнул, что партнерство КНР и ФРГ не сводится к простым отношениям купли-продажи, а предполагает сотрудничество в сферах промышленности, науки и технологий [2, с. 1]. В той же публикации сообщается, что странами подписан «План действий на ближайшие 5–10 лет», который затрагивает 110 соглашений, а еще ранее были заключены договоры о сотрудничестве в сферах торговли, инвестиций и технологий на общую сумму 18,1 млрд долл. США. Разъясняется, что соглашения нужны ФРГ и КНР как двум развитым странам, столкнувшимся с препятствиями для роста национальных экономик, поскольку прогнозировалось снижение роста экономики ФРГ за 2014 г. до 1,3%, а КНР – до 7,3%; что в результате партнерства ФРГ сможет воспользоваться огромным рынком Китая для поддержания умеренного роста, а КНР – получит возможность накопления опыта и знаний для повышения уровня своей экономики.

Надо отметить, что инновационное партнерство – не просто слоган, а парадигма, определяющая китайско-немецкий подход в том числе к чувствительным для России областям, где экономика тесно связана с политикой: так, сотрудничество в энергетической сфере построено на высокотехнологичной основе и общих интересах импортеров углеводородов. КНР участвует в инициируемой ЕС совместной программе развития новых видов энергии и низкоуглеродных технологий. Китайский премьер, выступая перед лидерами

3. <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Pressemitteilungen/BPA/2014/10/2014-10-10-aktionsrahmen-dt-chin-konsultationen.html> – Дата посещения: 18.10.2016.

4. <http://www.cntv.ru/2013/05/29/ART11369792418249629.shtml> – Дата посещения: 18.10.2016.

ЕС, заявлял, что Китай и Европа – ведущие экономические международные субъекты и несут ответственность за обеспечение энергетической безопасности, защиту стабильности на мировом энергетическом рынке, что при осуществлении энергетической стратегии стороны должны стремиться к установлению безопасной, стабильной, экономичной, чистой и многообразной системы энергоснабжения [3, с. 1].

В освещении китайско-российских отношений отсутствуют аналогичные тезисы – об инновационном характере партнерства, о совместном стремлении к экономической и чистой системе энергоснабжения. Тревожным сигналом для России следует считать и заявление китайского руководителя о совместном участии Китая и Европы в глобальном энергетическом управлении и усилении координации политики, оказать содействие созданию открытого, высокоэффективного энергетического рынка. Российская элита, продавая углеводородные ресурсы КНР и странам ЕС по долгосрочным контрактам, требующим от нее больших капиталовложений в создание трубопроводной инфраструктуры, полагает одновременное развитие проектов «для Азии» и «для Европы» достаточной страховкой от политических рисков. При этом не учитываются возможные последствия альянса ФРГ и КНР как ведущих индустриальных стран Европы и Азии, ключевой интерес которых в данном качестве – навязать свою схему ценообразования поставщикам традиционных энергоносителей, а в будущем осуществить переход к высокотехнологичной неуглеводородной энергетике.

Уверенная позиция китайской стороны по поводу неуместности переноса всех западных демократических принципов на свою почву, как выясняется, не мешает встречному стремлению Германии к партнерству, если оно обещает быть экономически выгодным и инновационным. Тем более уместно сравнить китайские характеристики сотрудничества с ФРГ и РФ.

Вот выдержки по поводу предшествующего посещению Германии Ли Кэцзяна в РФ из официальной китайской прессы, согласовывающей свои комментарии с идейной линией Компартии КНР: «Россия занимает первое место в мире по территории, это мост, соединяющий Европу и Азию, поэтому российско-китайское сотрудничество является важной составной частью ЭПШП». При этом в статье ни разу не упоминается ТС или ЕАЭС – ключевые институты сопряжения интересов России с планами КНР. Случайно ли, что и в официальном документе КНР, посвященном «Одному поясу – одному пути», также не упоминаются ни ЕАЭС, ни Таможенный союз, хотя другие организации с участием России и Китая, например ШОС и БРИКС, там упомянуты? Другая китайская газета – «Ляован» тогда сформулировала примитивную суть китайско-российских отношений: «Важнейшая тема этого визита – сотрудничество в сфере энергетики, которое играет ключевую роль в отношениях России и Китая. Стоит заговорить об энергетике, как тут же на

ум приходят такие крупные совместные проекты двух стран, как строительство российско-китайского нефтепровода и газопровода» [12, с. 1].

Однако для России такие характеристики партнерства не самый желательный вариант, с учетом провозглашаемой политики импортозамещения, а значит – развития несырьевых секторов экономики.

Рассматривая в совокупности приоритеты КНР в отношениях с РФ и ФРГ и анализируя риски сделанных Россией Китаю предложений по совместному освоению крупнейших нефтегазовых месторождений и передаче контроля над ними, нельзя исключить, что часть энергетического сектора РФ может оказаться под контролем страны – импортера углеводородов, обладающей экономической взаимозависимостью с другим евразийским импортером – ФРГ. КНР, подписывая соглашения о координации политики на энергетическом рынке с ЕС, может опосредованно, используя «необходимость считаться с нормами ЕС», через некоторое время поставить Россию в вопросах тарифов на энергетические ресурсы и их транспортировку в невыгодное положение, когда даже сырьевые отрасли в РФ станут убыточными. В то же время юридические условия договоров по поставке энергоресурсов в КНР могут оказаться такими, что отказаться от добычи и транспортировки сырья себе в убыток Россия не сможет.

Такие серьезные риски могли бы компенсироваться началом широкой инвестиционной программы Китая в Россию, и в первую очередь – в транспортно-логистическую инфраструктуру, что, на первый взгляд, отвечает приоритетам Китая в развитии ЭПШП. Ключевым для безопасности России фактором является восстановление связей европейской и сибирской частей страны, масштабное развитие тихоокеанского побережья. Разделяя этот подход, в китайской публикации 2014 г. содержится рекомендация: «Россия должна использовать расцвет Азии себе во благо, ей следует реконструировать основные железнодорожные магистрали на Дальнем Востоке ...у нее не хватает средств, технологий и опыта, и Китай может здесь протянуть ей руку помощи» [11, с. 2]. Однако Китай сейчас инвестирует в другие, более приоритетные коридоры своего евразийского проекта «Один пояс – один путь». В страны ЮВА и ЦА, а не в российские регионы направлен поток инвестиций недавно учрежденных Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шёлкового пути: в первую очередь, в проект Пан-Азиатской железной дороги от Южного Китая (г. Куньмин) до Сингапура, интегральной частью которой может стать и альтернативный Малаккскому проливу канал через узкую полосу территории Таиланда. Морские перевозки намного дешевле железнодорожных, что объясняет большую заинтересованность КНР в усилении морского логистического потенциала, а данный проект еще и снижает возможности блокады грузов судами США и их союзников в случае обострения конфликта в Южно-Китайском море. Еще один фактор

сравнительно меньшей заинтересованности КНР в дорогах Сибири и Дальнего Востока – отличие российского железнодорожного комплекса от китайского и европейского шириной колеи, что затрудняет интеграцию новых и старых маршрутов и замедляет доставку грузов.

КНР не связывает транзит в Европу с необходимостью максимально задействовать российские железные дороги или модернизировать Транссиб. Китайские инвесторы взялись за возведение «с нуля» высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, которую обязательно планируют дотянуть до Минска, но только теоретически – до Пекина. Есть информация, что по ней будут ходить и грузовые поезда, но основная ее функция всё же пассажирские перевозки. Таким образом, хотя она и является объектом исключительной значимости для самой России (первая ВСМ в нашей стране), но для ЭПШП имеет скорее туристическое значение.

Казахстан больше, чем Россия, вовлекается китайской стороной в различные проекты под эгидой ЭПШП, особенно – в нацеленные на региональную интеграцию стран ЦА с западными провинциями КНР, прежде всего с мусульманским Синцзян-Уйгурским Автономным районом (СУАР). Теоретически, согласно концепции «Один пояс – один путь», упомянутый в ней коридор Россия – Монголия – Китай позволит решить проблемы китайского Автономного района Внутренняя Монголия, наряду с СУАР являющегося одной из относительно отстающих северных и западных территориальных единиц КНР. Однако активность на этом, замыкающемся на России, северном направлении гораздо ниже, чем на западном, казахстанском, оптимальном для решения как внутренних задач КНР, так и для встраивания в проекты геополитического масштаба.

В ракурсе международной торговли именно Казахстан, а не Россия, становится для Китая и основным транзитным коридором в Европу, и приграничным хабом, откуда расходятся многие ветки его грузоперевозок и торговых маршрутов – в том числе и через Россию. Конкуренцию с Казахстаном Россия проигрывает и в связи с собственными внешнеполитическими амбициями. Речь не только о западных санкциях. Разрыв торговых связей с Украиной в режиме Зоны свободной торговли СНГ, а также запрет с июля 2016 г. транзита через РФ широкой номенклатуры украинских грузов в другие страны ЕАЭС только расширяют перечень аргументов в пользу выбора Китаем именно Казахстана в качестве генерального партнера среди стран СНГ, в том числе и для реализации на постсоветском пространстве проектов под эгидой ЭПШП.

Что касается ожидавшейся российской стороной диверсификации участия КНР в ее экономике после подписания энергетических соглашений, пока она происходит не столь быстро и масштабно. Неоднозначно выглядит и сотрудничество в финансовом секторе. На фоне заверений китайской

стороны об оказании поддержки Россия пригласила в свой финансовый сектор китайские кредитные учреждения. В конце 2014 г. в России начали работать несколько банков с капиталом свыше 100 млрд долл.: «дочки» Bank of China, Agricultural Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China и China Construction Bank Corporation. Российские банки, поставленные санкциями в жесткие условия, начали также получать кредитные линии у других китайских партнеров. В мае 2015 г. в Экспортно-импортном банке Китая кредиты получили ВТБ (3 млрд юаней) и Внешэкономбанк (3,9 млрд юаней), в июне 2015 г. Сбербанк получил от китайских банков лимит на кредит до 10 млрд юаней. Но в целом динамика настораживает: глава ВТБ Андрей Костин сообщил, что дедолларизация происходит в интересах КНР, так как из-за нестабильности рубля китайская сторона в расчетах предпочитает юань, а его заместитель А. Соловьев обозначил еще одну негативную тенденцию: чтобы не обострять отношения с Западом, большинство китайских банков не проводят межбанковские операции с участием российских банков и значительно сократили участие во внешнеторговых сделках, в частности по торговому финансированию [4, с. 1]. Исключение китайская сторона готова делать для компаний сырьевого сектора – так, «Газпром» в июне 2015 г. согласовал кредит на 1,5 млрд долл. с синдикатом из трех китайских банков, все члены которого из списка банков, начавших свою работу в России. Вполне вероятно, что в результате такой политики Россия, как и Венесуэла, будет расплачиваться за кредиты сырьем – нефтью и газом (почти половина добываемой Венесуэлой нефти поставляется Китаю именно в счет выплат по кредитам)⁵.

Многие приоритеты сотрудничества Китая с Россией в области сопряжения ЭПШП и ЕАЭС в формате использования имеющихся российских преимуществ (местоположение, интегрированная со странами СНГ и развитая железнодорожная сеть) были реализованы еще до создания ЕАЭС и провозглашения ЭПШП. Так, с осени 2011 г. из КНР в Европу и обратно по маршрутам длиной свыше 11 тыс. км уже ходят поезда. Используемые транзитные схемы таковы: Казахстан – Россия – Беларусь – Польша, либо Казахстан – Россия – Украина – Польша, либо Монголия – Россия – Беларусь (Украина) – Польша. Конечными пунктами в Европе являются крупнейшие мировые порты Антверпен и Роттердам, а также индустриальные немецкие города – Дуйсбург, Лейпциг.

Китай при этом создает конкуренцию для российских железных дорог и портов, лоббируя в ЦА введение участков новых маршрутов с узкой, нероссийской колеи и связывая дороги со своими портами на Дальнем Востоке. В 2015 г. от порта Ляньюнган на берегу Восточно-Китайского моря железная

5. <http://teknoblog.ru/2013/12/30/7557>

дорога протянулась в Казахстан до г. Дружба, став частью маршрута, проходящего через ЦА в Европу, до Роттердама. Наличие протяженных железнодорожных маршрутов с выходами к портам теперь не гарантирует России сохранения доходных статей от транзита. Транзит и транспортировка должны сопровождаться опциями современного логистического сервиса, достижением высокой скорости перевозок. Это конкурентный рынок, за который надо бороться. Рывок Китая в железнодорожном строительстве и ВСМ-технологиях, а также опережающее мышление и ответственный подход к своевременному воплощению выгодных и необходимых проектов оставляет России все меньше пространства для самостоятельных маневров. Параллельно со строительством новых дорог на своей территории Китай анализировал, на каких участках путей в Европу целесообразно построить ВСМ, чтобы ускорить евразийские перевозки. Одним из таких участков станет линия Астана – Алматы, не только связывающая две столицы Казахстана, но и позволяющая сочетать казахские железнодорожные сети в маршруты с преимущественно нероссийской колеей, постепенно переориентируя все большую долю и собственно казахстанского, и транзитного грузопотока в обход России.

Одной из новых ВСМ – артерий ЭПШП Китай задействует уже не только азиатские, но и кавказские, и европейские государства бывшего СССР – Азербайджан, Грузию, Украину, Беларусь. Еще в 2010 г. КНР договорилась с Турцией о прокладке ВСМ Карс – Эдирне, сокращающей время проезда по территории этой страны с 36 до 12 час. и соединяющей Европу и Азию через тоннель Мармарай под Босфором (тогда он только строился). Турция получила китайский кредит на 30 млрд долл.; при этом обсуждалось, что пока ведутся работы на турецкой территории, Азербайджан и Грузия построят ВСМ Баку – Тбилиси – Карс, связывающую Турцию и Кавказ со странами ЦА, а далее с Китаем. Развивается и другая вариация этого коридора – Транскаспийский маршрут (ТМТМ), оканчивающийся в украинском порту Ильичевск (Одесская область), включающий морской транзит через Черное и Каспийское моря и проходящий через Азербайджан, Грузию и Казахстан. Более того, присоединение Украины к соглашению ТМТМ состоялось недавно, в январе 2016 г., а из Украины он может быть продлен в Беларусь. Эта ветка ЭПШП в том числе ставит под сомнение единую политику ЕАЭС, позволяя Казахстану и Беларуси вести торговлю и с Украиной, и с Европой, и с КНР «в обход России».

Конечно, не все пути ЭПШП ведут через Казахстан: один из транстурецких маршрутов будет начинаться в китайском прибрежном Гуандуне, далее пройдет в Бирму, Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран к границам Азербайджана, до ВСМ-ветки Баку – Тбилиси – Карс.

Проект ЭПШП, таким образом, был запущен в сфере инфраструктуры и логистики еще до его концептуального оформления. Он вариативен

в комбинациях маршрутов и не привязывает Китай к взаимодействию с какой-то одной страной (хотя «опорные пункты» – Казахстан в ЕАЭС и Германия в ЕС – уже наметились), а его вариативность в свою очередь приносит выгоду множеству игроков. Вместо характерной для российского подхода не подкрепленной реальными действиями PR-активности в виде форумов, где произносятся речи о перспективах потенциальных проектов для России и ее партнеров по ЕАЭС, Китай эти самые проекты осуществляет: внедрялись ВСМ-технологии, строились авто- и железные дороги, возводились недостающие мосты и тоннели, модернизировались порты и таможенные терминалы, заключались торговые соглашения о поставках продукции и взаимных преференциях. В качестве «полноса силы» многостороннего проекта ЭПШП, теперь уже не ограниченного транспортно-инфраструктурной плоскостью и логистическими объектами, выступает Китай, и локомотивом интеграционных процессов в Евразии становится не ЕАЭС, а китайская экономика. Китайское руководство понимает, что лучшим PR-сопровождением ЭПШП является его реализация – реальные объекты довольно быстро возводятся на территории государств-участников и служат лучшим подтверждением серьезности замысла и ответственности его инициаторов. За скобки проекта при заявленной привлекательности его для многих участников выносятся китайские национальные интересы, но эта та переменная, на которую, как в математике, должны будут умножаться все слагаемые в скобках, и максимальный кумулятивный эффект в итоге получит Китай.

Пока российская элита размышляет о подходах, целесообразности и форматах сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, оно уже происходит, только не всегда с учетом интересов России, а порой и без ее участия (ведь Россия – не единственная страна ЕАЭС).

Во-первых, сопряжение происходит в контексте интенсификации двусторонних отношений КНР с отдельными странами. Так, Казахстан с 2014 г. координирует сотрудничество с КНР по выполнению совместно запланированных показателей в рамках ЭПШП: в июне 2014 г. в Пекине руководителями железнодорожных корпораций двух стран обсуждалось выполнение плана перевозок за 2013 г., в том числе рост контейнерных перевозок в направлении КНР – Европа на 84%. Для достижения запланированного был профинансирован и возведен первый объект инфраструктуры в рамках ЭПШП – Китайско-казахстанский Транспортно-логистический комплекс (ТЛК) в порту Лянь-юньгань. Показательно, что это строительство началось 26 февраля 2014 г. и было окончено к июню того же года! Не менее показательно – с точки зрения перспектив России в формате сопряжения ЕАЭС и ЭПШП – что доля участия казахской компании в первом объекте ЭПШП составляет 49%, доля китайской компании – 51%, но ни одна российская компания в число акционеров не вошла. К середине 2016 г., по данным посольства КНР в Казахстане,

между двумя странами согласовано 52 транспортных, логистических, промышленных и инфраструктурных проекта с объемом инвестиций, превышающим 26 млрд долл.⁶ Есть особые соглашения о совместных двусторонних проектах КНР и с Беларусью, являющейся «западными воротами» ЕАЭС.

Во-вторых, переориентирование государств ЕАЭС на приоритеты ЭПШП происходит в формате многосторонних организаций, где Россия как одна из многих равных стран-участниц не может представлять интересы другой организации (ТС или ЕАЭС), например в рамках ШОС. Так, в мае 2015 г. на совещании министров транспорта стран ШОС российские участники напомнили о желательности использования потенциала Транссиба и БАМа, о целесообразности привлечения средств из Банка развития ШОС. Но китайское руководство сообщило, что первые 50 млрд долл. из фонда Нового шелкового пути пойдут на улучшение железнодорожных путей в ЦА, которые, естественно, снижают востребованность Транссиба и БАМа, сокращая продолжительность транзита грузов по территории РФ в пользу Казахстана и других государств ЦА.

В-третьих, сопряжение происходит в формате китайско-азиатских механизмов сотрудничества, где Россия не представлена. Например, в 2012 г. в г. Урумчи (СУАР), во время ежегодной выставки «Китай – Евразия», КНР предложила соседям из ЦА создание Фонда экономического сотрудничества и Фонда сельскохозяйственного сотрудничества «Китай – Центральная Азия», а в 2016 г. на форуме ЭПШП в китайском г. Карамай КНР, Иран, Пакистан и Казахстан согласовали без участия России проекты стоимостью 40 млрд юаней⁷.

Китайский опыт внешнеполитического позиционирования национально-го проекта, в первую очередь решающего внутренние проблемы страны, как общего блага для народов региона и всего континента, безусловно, поучителен для России. Реалистичное осознание приоритетов экономических и энергетических отношений Китая с Россией, ФРГ и Казахстаном, а также с ЕС и ЕАЭС особенно необходимо в период перехода нашей страны к внешней политике с новым содержанием.

В условиях экономического кризиса России необходимо сосредоточиться на двух необходимых для ее сохранения в качестве региональной державы процессах. Во-первых, это евразийская интеграция дружественных стран бывшего СССР, включающая продуманный инструментарий «мягкой силы» во избежание повторения украинского сценария. Во-вторых, это переориен-

6. <http://dknews.kz/posol-knr-v-kazahstane-chzhan-han-hue-j-kitaj-i-kazakhstan-dostigli-pervy-h-rezul-tatov-v-sotrudnichestve-v-ramkah-odnogo-poyasa-odnogo-puti/>

7. <http://legal-way.ru/news1827.php> (Дата посещения: 18.10.2016.); <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1389199.htm> (Дата посещения: 18.10.2016.)

тация политических и экономических связей в сторону АТР, требующая одновременно не только тактически, но и стратегически верных оценок и действий в ходе перестройки отношений с Европой и США и интенсификации сотрудничества с азиатскими государствами, в первую очередь с Китаем.

Феномен пересечения и переплетения транспортных, торговых, экономических и энергетических интересов России и КНР, необходимости кооперации в условиях конкуренции станет вызовом не только внутри России и в постсоветских государствах Центральной Азии, но и на глобальном энергетическом рынке, где стратегические партнеры Россия и Китай – по разные стороны баррикад. И на глобальном энергетическом рынке, и в сфере экономики инноваций ЕС и КНР могут оказаться связаны не менее значимыми интересами, чем российско-китайское энергетическое и торговое партнерство. Новые транспортные коридоры Евразии, в функционировании и диверсификации которых более всего заинтересован Китай, не гарантируют совпадения ожиданий России и Китая – примером тому является перенос части транзитной нагрузки при доставке грузов из КНР в ЕС на Казахстан, а также поддержка Китаем ВСМ-линии через Азербайджан и Грузию в обход Армении. Выход Туркмении и Узбекистана к рынкам ЕС на Западе, к морю на Юге и Востоке, благодаря китайским транспортным проектам, связывающим эти страны с Ираном, Пакистаном, Турцией и антироссийски настроенными постсоветскими странами Кавказа, позволяет им дистанцироваться от контактов с Россией, что ставит под сомнение перспективы их присоединения к ЕАЭС или ТС.

Как и ЕС, КНР не признает постсоветское пространство зоной приоритетного влияния России. В зависимости от динамики геополитических линий напряжения в Евразии, особенно на пространстве СНГ, интересы РФ и КНР будут то совпадать, то расходиться – эту конъюнктуру России надо учиться прогнозировать и использовать.

Тот факт, что интенсивность развития китайско-российских отношений хронологически совпадает с вынужденным «поворотом России на Восток», только подчеркивает: поворот на Восток сам по себе никаких дивидендов России не гарантирует. Именно об этом свидетельствуют интерпретации китайскими политиками и СМИ двусторонних отношений КНР с Россией, Казахстаном и Германией.

Литература

1. Александрова К. Китайский конгломерат CITIC вложит \$113 млрд в проект «Один пояс, один путь» // РЖД – партнер. – 24 июня 2015. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/kitaiskii-konglomerat-citic-vlozhit--113-mlrd-v-proekt--odin-poias--odin-put/> (Дата посещения: 18.10.2016.)
2. Визит Ли Кэцяна в Германию вывел китайско-немецкие отношения на новый уровень. По материалам Синьхуа / Центральное телевидение Китая. – 12.10.2014. – Режим доступа: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/12/content_33739318.htm (Дата посещения: 18.10.2016.)
3. Заместитель премьера Госсовета КНР Ли Кэцян сообщил о намерении китайской стороны развивать китайско-европейское сотрудничество в области энергетики / Центральное телевидение Китая. – 05.05.2012. – Режим доступа: <http://www.cntv.ru/2012/05/05/ARTI1336186920548351.shtml> (Дата посещения: 18.10.2016.)
4. Китайские банки оказались солидарными с санкционным режимом Запада против России / Кредит-отзыв.ру. – 15.07.2015. – Режим доступа: <http://kredit-otziv.ru/kitajskie-banki-okazalis-solidarnymi-320/> (Дата посещения: 18.10.2016.)
5. Пинюгина Е.В. ЕАЭС и «Экономический пояс Шелкового пути»: Сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов // Политическая наука. – 2015. – № 4. – С. 99–115.
6. Пинюгина Е.В. Евразийские интеграционные проекты России и Китая: Контекст появления и концептуальное оформление // Перспективы. Электронный журнал. – 2016. – № 1 (5) (январь–март). – С. 15–31. – Режим доступа: http://perspektivy.info/upload/iblock/4be/1_2016.pdf (Дата посещения: 18.10.2016.)
7. Посол КНР: Военного союза Китай – Россия не будет, но сотрудничество в военной сфере продолжится. По материалам Интерфакс. – 05.07.2015. – <http://topwar.ru/78285-posol-knr-voennogo-soyuza-kitay-rossiya-ne-budet-no-sotrudnichestvo-v-voennoy-sfere-prodolzhitsya.html> (Дата посещения: 18.10.2016.)
8. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян провел телефонный разговор с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым. По материалам Синьхуа / Центральное телевидение Китая. – 05.07.2015. – Режим доступа: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-07/05/content_3598244.htm
9. Путин В.В. Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня // Известия.ру. – 1 января 2012 г. – Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/502761#ixzz3f30C0cUN> (Дата посещения: 18.10.2016.)
10. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. – 8 мая 2015 г. – <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (Дата посещения: 18.10.2016.)
11. Три важных аспекта поездки Ли Кэцяна в Россию («Жэньминь жибао», Китай) / Иносми.ру. – 17.10.2014. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/fareast/20141017/223738019.html> (Дата посещения: 18.10.2016.)
12. Энергетическое сотрудничество между Россией и Китаем набирает обороты // Иносми.ру. – 2014. – Режим доступа: <http://inosmi.ru/fareast/20141016/223714917.html> (Дата посещения: 18.10.2016.)
13. Aktionsrahmen für die deutsch-chinesische Zusammenarbeit: «Innovation gemeinsam gestalten!» / Bundesregierungspressemitteilung. – 10.10.2014. – Mode of access: <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Pressemitteilungen/BPA/2014/10/2014-10-10-aktionsrahmen-dt-chin-konsultationen.html> (Дата посещения: 18.10.2016.)