

УГЛУБЛЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ ГЕОПОЛИТИКИ КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ: ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ⁸²

Семенова Н.К.

*Институт востоковедения РАН,
Россия, г. Москва, ул. Рождественка д.12
semenovanelli-2011@mail.ru*

Аннотация: В статье рассматривается китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути в контексте возможностей и рисков для стран-участниц. Автором рассматривается диссонанс в задекларированных целях и задачах китайского транспортного проекта и фактические методы реализации ЭПШП.

Ключевые слова: КНР, РФ, Экономический пояс Шелкового пути, интересы, безопасность, Евразийский экономический союз.

Проблема транзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI в. По словам Президента РФ В.В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам» [1].

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов, как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, является приоритетной точкой роста национальной экономики.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Главная задача государства в условиях усиления международной конкуренции в сфере функционирования и развития транспорта - создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, развитие много-векторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, что будет означать формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны, что соответствует национальным интересам Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему [2].

Транспорт выступает материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда. Углубленная трактовка транспортной безопасности, понимается в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов России [3].

Стратегическая инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей и нацеленная на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу, для России не только вызов, но и шанс обрести в нем свое место. ЭПШП является не локальной экономической

⁸² Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 19-014-00027А.

инициативой, а новой внешнеполитической стратегией Пекина [4], т.е. попыткой распространить экономическое (в будущем и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС [5]. Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проекта (в перспективе), указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн долл. [6]. Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 г. «в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 трлн долл.» [7].

Согласно китайским источникам в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы [8].

Китайские источники подчеркивают, что ЭПШП «в основном экономический проект, направленный на ускоренное развитие западных провинций Китая и на формирование между государствами региона тесных отношений в экономической, политической и гуманитарной областях» и не нацелен на создание сферы влияния [9]. Декларируя миролюбивую внешнюю политику и призывая к формированию «сообщества общей судьбы», Пекин уже преодолел порог только экономического влияния. Его интересы стали пересекаться с российской «зоной привилегированных интересов».

Главный вызов в реализации ЭПШП – возможная конвертация китайского экономического присутствия по пути следования проекта в политическое. Частично эту трансформацию можно уже наблюдать в государствах Центральной Азии. Также к вызовам можно отнести приоритет Китая к двусторонним диалогам с государствами-участниками ЭПШП. Такой формат явно не способствует евразийской интеграции.

Литература

1. Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2003. № 11.
2. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ–КНР–Центральная Азия. <https://book.ivran.ru/f/geopoliticheskij-shans-rossii.pdf>
3. Голушов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. – Москва, 2005. – 169 с.
4. Хуэ Ли. Zhōngguó «yīdài yīlù» zhànlüè miàn duì de wàijiāo fēngxiǎn (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс, Один путь») // International Economic Review. 2015. №2.
5. Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «Дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. № 20 (20). С. 254.
6. Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // Silk Road Briefing. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/>
7. Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // INOSMI. 2017. 16 мая. <https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovyie-masshtaby.html>
8. Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. – С. 46.
9. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content