

УДК 327.81

*В.Р. Золотых, Д.И. Ахметзянова***УЧАСТИЕ РОССИИ В РЕАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКОГО ПРОЕКТА
«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»: ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ**

Проект «Один пояс – один путь» выгоден китайской стороне и будет реализован вне зависимости от мнения и позиции России. В рамках инициативы пересекаются экономические и политические интересы двух стран. В статье анализируется соотношение рисков и возможностей участия России в «Поясе и пути». Дается характеристика самого проекта и принципов, на которых он будет строиться. Участие в проекте для России сулит экономические выгоды, а также поможет решить давние внешнеполитические проблемы. При этом китайская инициатива может стать угрозой для продвижения интересов России в Центральную Азию и создать конкуренцию с Китаем за рынки сбыта в Восточной Европе. Китай, как создатель инициативы, является лидером проекта, в котором участвует более 150 стран и международных организаций. Это в свою очередь содержит опасность китайской экспансии на континенте. Риском станет и геополитический аспект. Россия может оказаться зажатой в треугольнике «Китай, Европейский союз и США», не имея возможности для маневра.

Ключевые слова: Россия и Китай, Евразия, «Один пояс – один путь», экономический пояс Шелкового пути, возможности и риски, международное сотрудничество.

DOI: 10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210

Правильная ссылка на статью:

Золотых В.Р., Ахметзянова Д.И. Участие России в реализации китайского проекта «Один пояс – один путь»: возможности и риски // Вестн. Удм. ун-та. Социология. Политология. Международные отношения. 2021. Т. 5, вып. 2. С. 205-210. <https://doi.org/10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210>.

Введение

В связи с украинским кризисом и последующими антироссийскими санкциями со стороны Запада дипломатические интересы России были смещены в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Китай, в свою очередь, является самым крупным партнером России из стран АТР. Между Россией и Китаем в течение долгого времени происходило формирование и развитие двусторонних связей. На современном этапе российско-китайское партнерство непрерывно развивается в различных сферах, среди которых можно выделить экономические и гуманитарные связи, совместное участие в международных и региональных организациях. Стоит также отметить, что в последнее десятилетие влияние КНР возросло достаточно сильно не только в АТР, но и в мировом сообществе. Актуальной платформой для экономического продвижения стал китайский проект «Один пояс – один путь». Каковы же перспективы участие в нём для России и есть ли чего опасаться?

Инициатива «Один пояс – один путь»

В 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином во время визита в Казахстан и Индонезию была выдвинута инициатива по созданию евразийской экономической зоны, связывающей страны Востока и Запада через Центральную Азию (ЦА). Позже эта инициатива получила название «Один пояс – один путь» и представляла собой сразу два проекта: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Цели этих проектов состоят в углублении региональной экономической интеграции, в построении единой транспортной инфраструктуры, а также в повышении масштабов сотрудничества в гуманитарной сфере между участниками программы, что в свою очередь должно принести экономическую выгоду всем игрокам, задействованным в инициативе [7. С. 26]. Финансирование «Пояса и пути» ведется из Фонда Шелкового пути, созданного в 2014 г. в Китае непосредственно для реализации инициативы, и из Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), в который вступила Россия в 2015 г. Подавляющую часть средств обеих организаций составляет китайский капитал. Масштаб проекта гигантский, так как предусматривается объединение стран, которые составляют 55 % от мирового ВВП, охватывают приблизительно 70 % населения и 70–75 % мировых энергоресурсов [1. С. 8].

Председатель КНР Си Цзиньпин на саммите «Один пояс – один путь» в 2017 г. обозначил главные акценты при взаимодействии участников инициативы, среди которых особенно отметил необходимость поддержания мирной обстановки и стремление к процветанию всех участников [4. С. 2]. Уникальность нового Шелкового пути – в попытке создания мирового объединения стран, в котором все участники станут равнозначными партнерами вне зависимости от их экономического развития. Стоит отметить такую важную черту проекта, как обеспечение возможности для взаимодействия стран с совершенно разными политическими устройствами и традициями. К 2021 г. более 150 стран и организаций подписали соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы [1. С. 8]. Целью признается улучшение экономического климата всех участников проекта. Чрезвычайный и Полномочный посол КНР Ли Хуэй отметил, что «участие различных стран в строительстве «Пояса и пути» содействует продвижению «разбалансировки» волны экономической глобализации в направлении повсеместного принесения блага и большей толерантности, а потому оно неизбежно станет новой движущей силой и проектом управления глобализацией. Китай готов активно нести должную международную ответственность за продвижение устойчивого роста мировой торговли и инвестиций» [7. С. 27].

В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» предусматривается создание трех транспортных коридоров – северного, центрального и южного. Северный коридор пройдет из Китая через Казахстан, Россию и Европу до Балтики. Западная его ветка протянется через Белоруссию в Польшу, Германию, Голландию и Англию. Центральный коридор затронет территории Китая, Узбекистана, Туркмении, Ирана, Турции, Балканского полуострова и будет вести во Францию. Южная магистраль из Китая будет направлена в Бангладеш, Индию и Пакистан. Морской Шелковый путь берет начало из портов Китая, следует через Южно-Китайское море в Индийский океан, далее через Красное море и до Европы [11. С. 285].

Россия не может игнорировать китайскую инициативу и заинтересована в ней, но важно определить и обозначить свою позицию. Для многих развивающихся стран «Пояс и путь» – это способ решения давних экономических проблем и шаг к развитию, но есть и государства, для которых видятся неоднозначными соотношения преимуществ и рисков участия в нём. По задумке авторов проекта, представляются труднореализуемыми многие элементы инициативы без непосредственного участия России, к примеру создание транспортного коридора «Западный Китай – Европа». Россия принимает участие в создании двух экономических коридоров, таких как «Новый Евразийский континентальный мост» и «Китай – Монголия – Россия» [6. С. 387]. Среди масштабных российско-китайских проектов в рамках инициативы можно выделить проект по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», которая будет проходить через территории Китая, Казахстана, России, Белоруссии, Польши и Германии. Строительство подавляющей части магистрали будет отдано китайской стороне. Еще одним совместным проектом станет создание автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и системы транспортных коридоров «Приморье», где планируется развивать сотрудничество по увеличению грузоперевозок и созданию инфраструктуры портов Китая и российского Дальнего Востока [2. С. 61].

Перспективы и возможности участия в проекте России

Решающей причиной подключения партнеров к данной инициативе китайская сторона называет инфраструктурное развитие территорий вдоль транспортных артерий и создание зон свободной торговли для стран, вошедших в «Пояс и путь». Поскольку ядром и отправной точкой всех транспортных узлов проекта выступает Китай, то очевидными являются те преимущества, которые будут приобретены государством в ходе развития проекта. В первую очередь это создание и обеспечение выгодных условий для свободного сбыта китайской продукции по сухопутным и морским маршрутам в страны Европы и Центральную Азию. Это станет отправной точкой для формирования на Евразийском континенте коалиций стран, экономически связанных с Китаем, а значит, поддерживающих Китай в экономических и политических аспектах [14. С. 4]. Следующей причиной создания «Пояса и пути», а значит и ожидаемым преимуществом, следует назвать преодоление неравномерности развития западных и восточных регионов за счет привлечения капитала в отсталые области страны. Конечно, первоначально это были вложения самих китайцев, но с развитием транспортных коридоров, завязанных на западных провинциях, китайская сторона рассчитывает на внешние инвестиции. Еще одним преимуществом станет возможность обеспечения энергетической безопасности внутри страны при содействии российской стороны [9. С. 20].

Несмотря на очевидные преимущества, китайская сторона учитывает и ряд рисков, которые могут помешать привлечь большое количество партнеров. Среди главных выделяются неоднозначное восприятие проекта мировым сообществом, кризис отношений и конкуренция крупных мировых игроков, а именно российско-американские отношения, и угрозой планам Китая может стать нестабильная внутривнутриполитическая обстановка на части запланированных маршрутов [11. С. 284].

Нельзя не учесть, что участие в новом «Шелковом пути» для России открывает ряд возможностей и выгод. Среди важнейших стоит отметить следующие. Перспективным для России будет развитие в рамках инициативы «Пояса и пути» российского Северного морского пути. Китайской стороне данный маршрут может быть полезен как транзитный путь в европейские страны. Однако для использования северных морских путей необходимы инвестиции в прибрежную транспортную инфраструктуру. В 2017 г. на международном форуме «Один пояс, один путь» Президент РФ В.В. Путин высказался относительно северных морских транспортных коридоров: «Развитие заявленных в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и ЕАЭС инфраструктурных проектов позволит создать совершенно новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, что в свою очередь откроет возможности для оживления инвестиционной активности и повышения эффективности освоения территорий Арктики» [10]. В свою очередь, Председатель КНР Си Цзиньпин поддерживает позицию российского лидера [12]. В связи с этим Россия и Китай в рамках инициативы совместно движутся в направлении углубления экономической интеграции «Пояса и пути» и Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Помимо инвестиций в северные районы, «Пояс и путь» открывает России возможность интеграции своих транспортно-логических систем со всей Евразией, что в свою очередь станет дополнительной возможностью для выхода на развивающиеся рынки региона и сотрудничество с ними. В качестве примера можно отметить интеграцию инициативы с такими структурами, как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Организация Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) и ЕАЭС [8. С. 34]. Стоит отметить, что интеграция евразийских рынков в перспективе может стать для России прекрасной возможностью для улучшения отношений с Европой, которые уже длительное время существуют в подвешенном состоянии. При благоприятном прогнозе это станет шансом урегулирования украинского кризиса через европейское и китайское посредничество.

Угроза мирового терроризма, помимо объективной опасности, является помехой для выстраивания экономической интеграции и интеграционным процессам в целом, в том числе и для создания нового Шелкового пути. Важно, что участие широкого спектра стран и международных организаций позволит обеспечить региональную безопасность путем совместной борьбы с террористическими угрозами, в чем, без сомнения, заинтересованы все участники инициативы, в том числе и Россия.

Следующей перспективой для России может стать разрушение планов США по построению однополярного мира при содействии китайских партнеров. Китай неоднократно подчеркивал, что «Пояс и путь» задумывается как открытая для участия инициатива с исключительно коммерческим значением, отмечая при этом отсутствие политической и геополитической составляющей. Но при этом многие эксперты и аналитики небезосновательно полагают, что новый проект – это продуманная стратегия и ответ Китая на поворот США в сторону АТР [6. С. 387]. В связи с этим сотрудничество с Китаем и открывающиеся возможности в рамках проекта выгодны в контексте риторики Вашингтона последних лет в сторону России.

Какие опасности ждут Россию как участника «Пояса и пути»

При объективных преимуществах участия в инициативе «Один пояс – один путь» в России к проекту относятся неоднозначно. Ряд экспертов выражают опасения относительно реальных планов Китая в рамках проекта, подозревая под внешним стремлением к сотрудничеству эксплуатацию природных ресурсов страны. Звучат также опасения по сопряжению новой инициативы со структурами ЕАЭС. Стоит признать, что данные опасения не беспочвенны и действительно экономическое проникновение Китая в рамках проекта содержит ряд рисков и угроз для российской стороны.

Для России вступление в союз, который она не может контролировать, всегда является большим риском. В первую очередь нельзя не учесть, что Китай – это вторая экономика мира после США по номинальному ВВП и с 2014 г. – первая по ВВП по паритету покупательной способности [13. С. 20]. При таком раскладе Россия будет всегда уступать первенство в проекте китайской стороне, а Китай в свою очередь будет отстаивать свои национальные и экономические интересы, даже на территории России.

А в условиях демографических проблем в России и, как следствие, нехватки рабочих рук проникновение Китая на территорию страны означает возможность для вовлечения граждан Китая в работы, связанные с реализацией проекта, что создаст невыгодную конкуренцию для граждан России.

Инвестиционное сотрудничество при реализации «Пояса и пути» является важным направлением российско-китайских отношений, поскольку значительная доля торговых путей будет приходиться на территорию России. Обе стороны настроены вкладывать средства в развитие инфраструктуры вдоль транспортных коридоров, но приоритеты стран разнятся. Экономические интересы Китая охватывают всю Азию, в то время как Россия заинтересована в развитии собственного Дальнего Востока и зоны ЕАЭС [3. С. 3]. В таком случае позиции России и Китая могут столкнуться, к примеру, в рамках АБИИ, членом которого Россия стала в 2015 г. Китай обладает правом решающего голоса и поэтому сможет блокировать любые решения РФ в спорных вопросах касательно общих инвестиций. После вступления России в АБИИ в мае 2015 г. было подписано соглашение о сопряжении «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС. Данное решение демонстрирует углубление экономических связей двух стран, но при этом создает ряд трудностей для России, таких как соперничество и конкуренция с Китаем не только в ЦА, но и на территории Восточной Европы.

Участие в проекте основано на экономическом сопряжении путем создания широких транспортных сетей с зонами свободной торговли. Для успешной транспортировки грузов необходимо обеспечить безопасность маршрутов, поэтому «Пояс и путь» станет возможностью обеспечить региональную безопасность. При этом нельзя не учесть, что может вскрыться ряд существующих проблем. Угроза безопасности в первую очередь связана с военными конфликтами на Ближнем Востоке, в которые прямо или косвенно могут быть втянуты страны-участницы.

К геополитическим рискам стоит отнести опасность китайской гегемонии на континенте, обусловленную лидерством страны в проекте. Как бы ни декларировалось свободное и равное участие стран в инициативе, тем не менее на Китае завязаны все транспортные маршруты и коридоры, что само по себе является большим риском. А учитывая многовариантное поведение страны на мировой арене, это только подкрепляет опасения. Ухудшение отношений РФ со странами Запада является козырем для Китая, который может использовать сложившееся положение при выстраивании двусторонних отношений как с США, так и с Россией. В данном случае экономическое превосходство Китая дополняется выгодным политическим положением и закрепляет за ним первенство в проекте во всех отношениях. Помимо прочего, участниками «Пояса и пути» стали страны, с которыми у России сохраняется ряд противоречий, который может успешно разрешиться или же, наоборот, обостриться. К таким странам стоит отнести Турцию, Иран и страны Евросоюза (ЕС). В проекте также принимают участие страны СНГ, но независимо от России. В связи с этим можно сделать прогноз о постепенном снижении экономического влияния России в данном регионе параллельно с усилением сопряжения стран «Пояса и пути», что, безусловно, негативно отразится на российской экономике [11. С. 286].

Заключение

В рамках инициативы пересекаются экономические и политические интересы России и Китая. Не стоит рассматривать китайскую инициативу как проект исключительно экономический. Для адекватной оценки стоит учитывать множество аспектов. В целом участие в китайской инициативе создает большие экономические перспективы и может стать точкой роста и развития для всех партнеров. Активное включение России в проект потребует серьезных инвестиций в строительство транспортных маршрутов, в которых заинтересованы партнеры. Но на данный момент страна сталкивается с трудностями, поскольку множество смежных отраслей долгое время не получали достаточного финансирования. Важна и политическая составляющая. Сопряжение с инициативой усилит всеобъемлющее российско-китайское сотрудничество, что отразится на международном климате. «Пояс и путь» может подорвать гегемонию США и содействовать усилению сотрудничества стран Евразии. При этом неоднозначная внешняя политика Китая мешает точно просчитать степень возможных рисков. Китай нацелен на расширение зоны своего влияния не только в рамках континента, поэтому России не стоит рассчитывать на безусловную поддержку своего партнера, а самостоятельно и независимо пытаться нормализовать политические и экономические отношения с США, ЕС и основными азиатскими игроками. Для этого необходимо выработать внятную концепцию экономического развития и расставить внешнеполитические приоритеты, руководствуясь в первую очередь национальными интересами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Акимов А.В. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России // Восточная аналитика. 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proekt-odin-poyas-odin-put-i-interesy-rossii/viewer> (дата обращения: 20.04.2021).
2. Гуань Ц. Развитие китайско-российских отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь» // Молодой ученый. 2018. № 7. С. 57–62.
3. Давыденко Е.В., Колесникова Т.В. «Один пояс – один путь» как катализатор инвестиционного сотрудничества России и Китая // Вестник евразийской науки. 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/odin-poyas-odin-put-kak-katalizator-investitsionnogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya/viewer> (дата обращения: 13.04.2021).
4. Китай собирает в путь // РБК. М., 2017. С. 2. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2017/05/15/59159e0d9a7947318586f81f> (дата обращения: 15.04.2021).
5. Лексютина Я.В. Оценка первых результатов российско-китайского сотрудничества в русле реализации китайской инициативы «Пояс и путь» // Национальные интересы. 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-pervyh-rezultatov-rossiysko-kitayskogo-sotrudnichestva-v-rusle-realizatsii-kitayskoy-initsiativy-poyas-i-put/viewer> (дата обращения: 9.04.2021).
6. Ли На. Инициатива «Один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // Вестник РУДН. 2018. № 4. С. 382–392. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/initsiativa-odin-poyas-odin-put-kak-novaya-model-sotrudnichestva-knr-s-rossiey-i-stranami-tsentralnoy-azii> (дата обращения: 14.04.2021).
7. Ли Хуэй. Позволим «Одному поясу, одному пути» принести еще больше пользы миру // Международная жизнь. М., 2017. С. 27. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/17581> (дата обращения: 28.04.2021).
8. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. Т. 22, № 22. С. 27–36.
9. Луконин С.А. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России // Международная торговля и торговая политика. № 4. С. 18–29. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskii-poyas-shelkovogo-puti-riski-i-vozmozhnosti-dlya-rossii/viewer> (дата обращения: 14.04.2021).
10. Международный форум «Один пояс, один путь» // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 27.04.2021).
11. Небренчин А.С., Небренчин С.М. Перспективы участия РФ в китайском геоэкономическом проекте «Один пояс, один путь» // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2018. С. 282–287. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-uchastiya-rf-v-kitayskom-geoekonomicheskom-proekte-odin-poyas-odin-put/viewer> (дата обращения: 13.04.2021).
12. Председатель КНР Си Цзиньпин дал эксклюзивное интервью «Российской газете» // Российская газета. 2017. 2 июля. URL: <https://rg.ru/2017/07/02/si-czinpin-kitaj-i-rossiya-dolzhen-ukrepliat-obshchnost-interesov.html> (дата обращения: 27.04.2021).
13. Тавровский Ю.В. Новый Шелковый путь. Главный проект XXI века. М.: Эксмо, 2017. 368 с.
14. Чжан Сюэцзянь, Ма Тянь. Шанс и риски инициативы «Один пояс и один путь» в процессе международного сотрудничества – служение примером для России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/shans-i-riski-initsiativy-odin-poyas-i-odin-put-v-protsesse-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva-sluzhenie-primerom-dlya-rossii/viewer> (дата обращения: 13.04.2021).

Поступила в редакцию 27.04.2021

Золотых Владимир Рудольфович, доктор исторических наук,
заведующий кафедрой политологии, международных отношений и всеобщей истории ИИиС УдГУ
E-mail: vladzolot@mail.ru

Ахметзянова Динара Илдаровна, магистр исторических наук
E-mail: naira_tyan@bk.ru

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
426034, Россия, г. Ижевск, ул. Университетская, 1 (корп. 2)

V.R. Zolotykh, D.I. Akhmetzyanova

RUSSIA'S PARTICIPATION IN THE IMPLEMENTATION OF THE CHINESE "ONE BELT, ONE ROAD" PROJECT: OPPORTUNITIES AND RISKS

DOI: 10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210

The "One Belt, One Road" project is beneficial to the Chinese side and will be implemented regardless of the opinion and position of Russia. Within the framework of the initiative, the economic and political interests of the two countries intersect. The article analyzes the ratio of risks and opportunities for Russia's participation in the "Belt and Road". The

characteristics of the project itself and the principles on which it will be built are given. Participation in the project promises economic benefits for Russia, and can also become an opportunity to solve long-standing foreign policy problems. At the same time, the Chinese initiative may become a threat to the advancement of Russia's interests in Central Asia and create competition with China for sales markets in Eastern Europe. China, as the creator of the initiative, is the leader of a project involving more than 150 countries and international organizations. This, in turn, contains the danger of Chinese expansion on the continent. The geopolitical aspect will also become a risk. Russia could find itself caught in a triangle between China, the European Union and the United States, with no room for maneuver.

Keywords: Russia and China, Eurasia, “One Belt – One Road”, the Silk Road Economic Belt, opportunities and risks, international cooperation.

For citation:

Zolotых V.R., Akhmetzyanova D.I. Russia's participation in the implementation of the Chinese “One belt, one road” project: opportunities and risks // Bulletin of Udmurt University. Sociology. Political Science. International Relations. 2021. Vol. 5, iss. 2. P. 205-210. <https://doi.org/10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210>. (In Russ.)

Received 27.04.2021

Zolotых V.R., Doctor of History, Head of Department of Political Science,
International Relations and General History of the Institute of History and Sociology
E-mail: vladzolot@mail.ru
Akhmetzyanova D.I., Master of History
E-mail: naira_tyan@bk.ru
Udmurt State University
Universitetskaya st., 1/2, Izhevsk, Russia, 426034