

УДК 327

БАЗАРОВ Борис Ванданович — д.и.н., член-корреспондент РАН; директор Института монголоведения, буддологии и тибетологии РАН; председатель Президиума Бурятского научного центра СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; bazarov60@mail.ru)

БАЗАРОВ Виктор Борисович — к.и.н., старший научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; bazarov_science@mail.ru)

НОЛЕВ Евгений Владимирович — к.и.н., младший научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; nolev@inbox.ru)

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ОТКРЫТАЯ ПОЛИТИКА ОТКРЫТОГО ОБЩЕСТВА КИТАЯ

Аннотация. Новый Шелковый путь – это глобальный геополитический проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между странами Центральной и Южной Азии, Европы и Россией, инициированный лидером КНР Си Цзиньпином в 2013 г. Стратегия нового Шелкового пути, включающая экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь XXI в., является результатом политики открытого общества, провозглашенной Дэн Сяопином. В настоящее время Китай предпринимает активные действия для реализации проекта. Новый Шелковый путь выгоден всем странам, участвующим в проекте, и способен стать основой системного сдвига в геополитике. В связи с этим очень важным вопросом становится понимание перспектив России в условиях нового Шелкового пути.

Ключевые слова: новый Шелковый путь, экономический пояс Шелкового пути, политика открытого общества, глобализация, геополитика, Китай, Россия

Новый Шелковый путь, объявленный в качестве широкомасштабной программы международного сотрудничества, может явиться основой системного сдвига в геополитике мира. Как известно, Си Цзиньпин высказал эту идею в сентябре 2013 г. в Казахстане. Уже в мае 2015 г. Российская Федерация и Китай объявили о сотрудничестве в деле строительства Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути¹. Каковы же основные характеристики этой программы? Они состоят в подписании международных соглашений и укреплении контактов для осуществления системного сдвига в геополитике. Эта доктрина и программа действий уже сейчас вызывает обеспокоенность держав в условиях борьбы за мировые ресурсы и поражает воображение масштабом финансовых и материальных вложений, способных создать новую глобальную инфраструктурную логистику и перекроить карту экономической географии. Президент России В. Путин 8 мая 2015 г. заявил: «По сути, речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем евразийском континенте»². Сама программа оказалась настолько грандиозной по глубине и масштабу, а самое главное – по геополитическим последствиям ее осуществления, что лидерам России и Китая в мае 2015 г. удалось согласовать только основные ориентиры совместных действий. И даже подписание 30 соглашений и заявление В. Путина 2–3 сентября 2015 г. в ходе визита в КНР на празднование, посвященное итогам Второй мировой войны, далеко не исчерпали глубину поставленной проблемы³.

¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути. 2015. – *Проблемы Дальнего Востока*. № 3. С. 13–15.

² Путин В.В., Си Цзиньпин. Заявления для прессы по итогам российско-китайских переговоров 8 мая 2015 г. – *Президент России. Официальный сайт*. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/news/50207> (проверено 10.09.2015).

³ Российско-китайские переговоры 3 сентября 2015 г. – *Президент России. Официальный сайт*. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/news/50228> (проверено 08.09.2015).

В ходе обсуждения этой стратегии возникли уточнения, которые по-разному озвучивались в разных частях Евразийского континента. Сначала была обозначена идея сухопутного пути по пространствам Центральной Азии с выходом на Ближний Восток с детализацией видения программ железнодорожного трека и дорожного строительства [Си Цзиньпин 2015а]. Через короткое время была озвучена стратегия морского Шелкового пути [Си Цзиньпин 2015б]. Результатом объединения этих подходов стало провозглашение новой идеи: «Один пояс и один путь». Значительный объем этого проекта зависит от позитивной динамики и сближающейся траектории российско-китайского сотрудничества. По крайней мере, это касается гигантской территории Центральной Азии и выхода к Персидскому заливу. Поэтому, кроме ожидаемых благоприятных перспектив, Россия понимает и ту высочайшую ответственность, которая на нее ложится.

Проект экономического пояса Шелкового пути в силу масштабности геополитических и экономических задач и перспектив стал одним из приоритетов в переговорах на высшем уровне между государствами, расположенными вдоль Шелкового пути. Проект стал предметом широкого обсуждения в текущем году на XIII встрече министров иностранных дел Российской Федерации, Республики Индия и Китайской Народной Республики 2 февраля в Пекине; Азиатском экономическом форуме 28 марта в Боао; заседании Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе 10 июля в Уфе, а также на I Восточном экономическом форуме 4 сентября во Владивостоке.

Идея экономического пояса Шелкового пути, перспективы и механизмы ее реализации стали предметом детального анализа в научной литературе. А вопросы изучения перспектив регионального 3-стороннего сотрудничества между Россией, КНР и Монголией в рамках нового Шелкового пути были включены в программу международного научного семинара «Монголия в системе международных отношений: история и современность», состоявшегося в Улан-Удэ 15 мая 2015 г., и рассматривались на заседании международного круглого стола «Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX–XXI вв.» 8 сентября в Улан-Баторе.

В новейшей истории концепция возрождения идеи Великого шелкового пути обозначилась в заявлениях представителей государственного департамента США во второй половине 90-х гг. XX в¹. Позднее эта идея была оформлена в виде законопроекта «Стратегия Шелкового пути 1999», который предполагал защиту национальных интересов США в странах Южного Кавказа и Центральной Азии и был нацелен на «поддержку экономической и политической независимости, а также укрепление демократии, свободного рынка, прав человека и региональной экономической интеграции стран Южного Кавказа и Центральной Азии»². Несмотря на то что конгресс США не принял данный законопроект, идея возрождения Великого шелкового пути оставалась актуальной во внешнеполитической стратегии США. Так, в 2011 г. государственный секретарь США Хиллари Клинтон озвучила американское видение стратегии нового Шелкового пути³, в котором основное внимание было сконцентрировано на развитии Афганистана в качестве ключевого звена новой транспортной артерии. Вполне очевидно, что реализация подобного сценария отсрочит перспективу введения в эффективную эксплуатацию международного транспортного коридора и будет способствовать повышению стоимости проекта в силу напряженной ситуации в регионе и слаборазвитой инфраструктуры в Афганистане. Кроме того, американский вариант проекта не предполагает участия в нем России.

¹ Talbott S.A. 1997. Farewell to Flashman: American Policy in the Caucasus and Central Asia. US Department of State Dispatch, July. – *Web-site of Department of State of USA*. URL: www.america.gov (accessed 11.09.2015).

² Text of the Silk Road Strategy Act of 1999. URL: <http://www.govtrack.us/congress/bills/106/hr1152/text> (accessed 11.09.2015).

³ Хиллари Клинтон: строительство нового Шелкового пути имеет огромное значение для Афганистана. 2011. – *Сайт Государственного департамента США*. Доступ: <http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/article/2011> (проверено 10.09.2015).

В 2013 г. лидер КНР озвучил альтернативные американской концепции стратегии экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI в. Проект «Один пояс и один путь» является результатом всей политики открытого общества, провозглашенной Дэн Сяопином. Важной особенностью реформы Дэн Сяопина, которая определила ее успех, стали внешняя политика открытости и широкое привлечение иностранных инвестиций. Были созданы особые экономические районы (ОЭР), ориентированные на внешний рынок, а также открытые экономические зоны в приморских районах, беспошлинные зоны, открытые приморские города [Регзенова 2010: 191]. В 2012 г. Си Цзиньпин провозгласил идею осуществления «китайской мечты» о великом возрождении Китая [Титаренко, Ломанов 2015: 19]. Примечательно, что в целях придания глобального значения «китайской мечте» было заявлено, что развитие Китая подразумевает создание благ для всего мира и содействие прогрессивному развитию других стран и народов, реализации их государственной мечты.

Следует отметить, что сегодня КНР имеет все возможности для реализации такого грандиозного проекта. В 2013 г. товарооборот КНР со странами Европы составил 430 млрд долл. [Романов 2015: 40]. В 2012 г. совокупный товарооборот Китая с Казахстаном, Туркменистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Узбекистаном составил 46 млрд долл. [Алимов 2013: 77].

В настоящее время у КНР существуют 3 основных транспортных маршрута. Первый – Транссибирский железнодорожный путь, 13 тыс. км от границ России до Роттердама. Второй – морской путь из порта Ляньюньган, до Роттердама – 10,9 тыс. км. Третий маршрут также морской: Шанхай – Роттердам – 15 тыс. км. Основной объем грузов направляется морским путем, проходящим через уже не справляющийся с объемом перевозок Суэцкий канал, сопряженным к тому же с опасностью нападения пиратов и занимающим 45–60 дней пути. В связи с этим использование Северного морского пути с развитием технологий становится все более привлекательным. Расстояние на маршруте Роттердам – Иокогама через Северный морской путь составляет 7 тыс. 345 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11 тыс. 205 морских миль [Подберезкина 2015: 46]. Новый Шелковый путь посредством включения в проект и модернизации российских железнодорожных магистралей сократит сроки доставки груза из Китая в Европу до 10–13 суток¹.

Сегодня уже можно выделить ряд конкретных действий, осуществленных КНР в целях реализации проекта. Государственным комитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР подготовлен документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI в.», описывающий стратегию и механизмы реализации проекта [Прекрасные перспективы... 2015]. В КНР создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом в 100 млрд долл., а также Фонд Шелкового пути, куда Китай намерен вложить 40 млрд долл. Также Пекин готов оказать помощь в подготовке 20 тыс. специалистов в течение 5 лет в рамках реализации стратегии [Ремыга, Падалко 2015: 69–71]. В рамках взаимодействия со странами Великого шелкового пути в Узбекистане подписан 31 контракт на 15,5 млрд долл. в области добычи нефти, газа и золота. В Туркмении – 8 соглашений на 7,6 млрд долл., в основном в области добычи газа. В Казахстане китайская компания *CNPC* купила 8% акций одного из консорциумов, разрабатывающих месторождение каспийской нефти; сумма сделки – 5 млрд долл. Еще на 5 млрд долл. Китай подписал контракт на постройку газопровода в Киргизии².

Пекин активно инвестирует средства в развитие инфраструктуры и, прежде всего, строительство скоростных дорог. Наземная часть Шелкового пояса начинается в

¹ ЕАЭС будет способствовать стыковке стратегии развития стран вдоль Шелкового пути. 2015. – *Минтранс РФ. Официальный сайт*. Доступ: <http://www.mintrans.ru/upload/iblock/751/1805.doc> (проверено 11.09.2015).

² Chu Ben. China's \$50bn spending spree on new Silk Road. – *The Independent*. 03.10.2013. URL: <http://www.independent.co.uk/news/business/news/chinas-50bn-spending-spreed-on-new-silk-road-8854793.html> (accessed 08.09.2015).

китайском городе Сиань, далее идет на восток к Ланчжоу и Урумчи, затем поворачивает на юго-восток и через Центральную Азию уходит на Ближний Восток и в Европу. Уже закончена транскитайская автомагистраль от порта Ляньюньган в Желтом море до пограничного КПП с Казахстаном в Харгосе. Ведется строительство новых многополосных автодорог до Киргизии и Таджикистана. Далее путь не будет разделяться на северное и южное направления, огибающие пустыню Такла-Макан, а пройдет прямо по ней. В ближайших планах – продление автомагистралей через Казахстан и Россию до Европы¹. Вместе с тем Китай активно развивает железные дороги. Среди них – северное направление, предполагающее соединение нового Шелкового пути с Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожными магистралями; южное, предполагающее строительство магистрали через Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Туркмению, Иран и Турцию.

Следует отметить многозначность и многофакторность грядущих изменений, связанных с экономическим поясом нового Шелкового пути. Проект, включенный в план XIII пятилетки в КНР, предполагает создание на Шелковом пути семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического [Ремьга, Падалко 2015: 63].

Реализация китайского варианта нового Шелкового пути чрезвычайно выгодна всем странам континента. Южная Корея заявила о стремлении включить свою железнодорожную сеть в общую трансконтинентальную систему. Морской путь, охватывающий Малайзию и другие океанские страны АТР, позволяет считать реальной перспективу дальнейшего выхода на глобальный интеграционный проект, который сможет связать воедино страны Юго-Восточной Азии, Корейский полуостров, Китай, Россию, Индию, Пакистан, Центральную Азию, Кавказ и Евросоюз на основе общих экономических интересов.

В отличие от американского варианта нового Шелкового пути, призванного упрочить позиции США в Евразии, реализация стратегии экономического пояса Шелкового пути приведет к смещению центров экономической активности на Восток. Это, в свою очередь, неминуемо приведет к укреплению геополитического центра силы в Азии. В данном контексте усиление санкций против России, с одной стороны, может расцениваться как противодействие реализации проекта экономического пояса Шелкового пути, а следовательно глобальным геополитическим изменениям, с другой – детерминирует изменение ориентации России с Запада на Восток.

В связи с этим важным вопросом является понимание перспектив России в условиях экономического пояса Шелкового пути. Роль и значение России в реализации проекта определяется ее возможностями поставки сырья и топлива для растущей экономики Китая; партнерством в развитии инновационной экономики и инфраструктуры Шелкового пути; политическим взаимодействием и партнерством в обеспечении военно-политической безопасности в регионе; а также потенциалом гуманитарного развития и общностью исторических судеб и цивилизационных устремлений. Как следствие партнерства России, предполагается изменение ее экономической и геополитической ориентации в сторону Востока, развитие малоосвоенных пространств восточных регионов России и придание нового импульса российской экономике. Вместе с тем существенным ограничением является разность инфраструктурных потенциалов и асимметрия развития железнодорожных и автомобильных сетей, портов России и КНР [Романов 2015; Сазонов, Кудрявцев, У Цзы 2015: 57, 58]. Логично предположить, что при наличии альтернативных направлений сообщения Шелкового пути использоваться будут наиболее эффективные. Это обстоятельство определяет необходимость скорейшей модернизации транспортных сетей Востока России с целью укрепления региональной транспортной интеграции. Оперативность действий в данном случае будет влиять не только на интенсивность участия России в проекте «Один пояс и один путь», но и на ее положение в мировом сообществе.

¹ Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. 03.06.2015. Доступ: <http://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/> (проверено 08.09.2015).

В вопросах взаимодействия в Азии необходимо обратить внимание на ряд обстоятельств, которые предопределяются ходом геополитического передела и вызывают вопросы.

1. Граница России с Китаем, уже и без того самая протяженная, расширяется вместе с сопутствующей позитивной обратной комплиментарностью с Монголией, а теперь еще и с Казахстаном, не говоря уже о бывших среднеазиатских партнерах по СССР и СНГ.

2. Это обстоятельство вынуждает Россию поделиться частью своих позиций в приграничном сотрудничестве и таможенном взаимодействии на протяжении свыше 10 тыс. км.

3. В свою очередь, это вызывает необходимость перехода к новому диалогу культур на огромном пространстве. Г. Киссинджер убежден, что наша страна не готова к такого рода межкультурному альянсу не только экономически, но и с точки зрения расово-этнического компонента.

4. Трансграничье Азии и России изрезано вклинивающимися островами и полуостровами не только геоморфологических различий, но и исторически закрепленных межкультурных и популяционных анклавов. Часть из них следует относить к прообразу лимитрофных зон. В таких зонах, как Благовещенск, Забайкальск, Кяхта, несмотря на десятилетия засилья стратегических объектов, за короткое время начинает формироваться своеобразный приграничный урбанизм. Это явление необычно для России, но не является чем-то новым в мировой истории.

Экономический пояс Шелкового пути открывает и новые перспективы трехстороннего сотрудничества России, Монголии и Китая. Президент Монголии Ц. Элбэгдорж на заседании Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе отметил, что Монголия координирует свой проект «Степной путь» с экономическим поясом Шелкового пути под названием «Китайско-монголо-российский экономический коридор», и выразил заинтересованность в сотрудничестве в рамках инициативы трансъевразийского коридора¹. В свете формирования новых условий регионального сотрудничества нельзя не увидеть и потенциальную возможность комплексного развития Республики Бурятия.

Готовность к величайшему геополитическому повороту должна сопровождаться подвижкой нашего сознания, и культурно-исторический компонент становится органической частью этого процесса.

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда в рамках научно-исследовательского проекта РГНФ – МинОКН Монголии № 15-21-03006 «Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX – XXI вв.»

Список литературы

Алимов Р.К. 2013. Формирование «экономического коридора Шелкового пути»: состояние, проблемы и перспективы. – *МИР (Модернизация. Инновация. Развитие)*. № 16. С. 76-83.

Подберезкина О.А. 2015. *Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России*: дис. ... к.полит.н. М. 164 с.

Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI в. 2015. – *Экономический пояс Шелкового пути*. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 25-49.

Регзенова Д.Б.-О. 2010. Основные принципы и сущность реформ Дэн Сяопина. – *Вестник Бурятского государственного университета*. № 6. С. 189-193.

Ремыга В.Н., Падалко В.И. 2015. Новая глобальная стратегия Китая –

¹ Стенограмма заседания Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе. – *Президент России. Официальный сайт*. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49908> (проверено 08.09.2015).

Экономический пояс Шелкового пути. — *Экономический пояс Шелкового пути*. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 61-71.

Романов М.Т. 2015. Владивосток, Ляньюньган и евразийские трансконтинентальные экономические оси. — *Проблемы Дальнего Востока*. № 2. С. 38-46.

Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., У Цзы. 2015. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и экономического пояса Шелкового пути. — *Проблемы Дальнего Востока*. № 2. С. 47-58.

Си Цзиньпин. 2015а. Совместное строительство экономического пояса Шелкового пути. — *Экономический пояс Шелкового пути*. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 8-14.

Си Цзиньпин. 2015б. Совместное строительство морского Шелкового пути XXI в. — *Экономический пояс Шелкового пути*. М.: Русский биографический институт; Институт экономических стратегий. С. 15-20.

Титаренко М.Л., Ломанов А.В. 2015. Политические и культурные аспекты стратегии становления Китая как великой державы. — *Проблемы Дальнего Востока*. № 3. С. 17-28.

BAZAROV Boris Vandanovich, *Dr.Sci.(Hist.), Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences, Director of Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Science (6, Sahjanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; bazarov60@mail.ru)*

BAZAROV Victor Borisovich, *Cand.Sci.(Hist.), Researcher of the Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Sciences (6, Sahjanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; bazarov_science@mail.ru)*

NOLEV Evgeniy Vladimirovich, *Cand.Sci.(Hist.), Junior Research Fellow of the Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Sciences (6, Sahjanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; nolev@inbox.ru)*

THE NEW SILK ROAD: THE OPEN DOOR POLICY OF CHINA

Abstract. *The New Silk Road is a global geopolitical project of transport, energy and trade corridor between Central and South Asia, Europe and Russia, initiated by the leader of China Xi Jinping in 2013. The strategy of the New Silk Road, which includes the Silk Road economic belt and the 21st Century Maritime Silk Road, is the result of the open door policy of Deng Xiaoping. At present, China is taking active steps to implement the project. The New Silk Road is beneficial to all countries involved in the project, and can be the basis of systemic shift in the geopolitics of the world. In this regard, the issue of understanding the prospects of Russia in conditions of New Silk Road becomes very important.*

Key words: *New Silk Road, Silk Road economic belt, open door policy, globalization, geopolitics, China, Russia*
