УДК 327

Михаил НОСОВ

РОССИЯ В КОНТЕКСТЕ КИТАЙСКОГО ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС–ОДИН ПУТЬ». СТАТЬЯ ПЕРВАЯ.

Статья поступила в редакцию 10.08.2020

Аннотация. Сегодня день на евразийском пространстве действуют три главных международных интеграционных проекта: Европейский союз (ЕС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и китайский проект «Один пояс – один путь» (ОПОП). Они различны по времени их начала, по материальным и политическим возможностям, по методам реализации и по целям. Все три, так или иначе, с разной интенсивностью взаимодействуют друг с другом в Евразии, что потенциально открывает для них широкие возможности, но и создаёт новые проблемы. Для России отношения с Китаем стали одним из важнейших направлений внешней политики, где китайский проект играет существенную роль. Статья рассматривает историю проекта и причины его возникновения, а также проблемы, которые возникают в отношениях между двумя странами в ходе участия в китайском проекте как в контексте двусторонних отношений, так и в глобальном позиционировании России.

Ключевые слова: Китай, ОПОП, Россия, торговля, инвестиции, транспорт.

Краткая история евразийской интеграции

Инициатива председателя КНР Си Цзиньпина, провозглашённая в 2013 г., «Один пояс – один путь» (ОПОП) была попыткой возродить долгую историю Великого шёлкового пути, связавшего Китай, Среднюю Азию и Европу сухопутными и морскими путями. Создателем Шелкового пути во II веке до н.э. стал китаец Чжан Цянь, когда он в 138 г. до н.э. с отрядом в сто человек, перейдя горы Тянь-Шань и пустыню Такла Макан, после долгих и тяжёлых приключений оказался в Ферганской долине. Согдиана и Бактрия стали частью империи Александра Македонского в 330 г. до н.э., так что между государствами Средней Азии и Европой уже существовали торговые пути. Чжан Цзянь продолжил торговый путь до Китая, положив начало «Великому шёлковому пути». Просуществовала сухопутная и морская торговля между Китаем и Европой с перерывами до XV века.

Интерес к укреплению связей между Азией и Европой вновь возник на рубеже XX и XXI вв., по мере превращения Азии из мировой периферии в важнейший по своему экономическому значению регион мира, наряду с США и Европой. Мировая ось, веками проходившая через Запад, начала смещаться на Восток, где проживает большая часть населения мира, а темпы роста экономики выше, чем в Европе и Америке.

© Носов Михаил Григорьевич – член-корр. РАН, член дирекции Института Европы РАН.

Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, 11-3. E-mail: mikhailnosov@mail.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope520203345>

Китай не был первым, кто предложил реанимировать древнюю дорогу. По сути, Россия, начав в 1891 г. строительство Транссибирской магистрали, к 1904 г. соединила Китай с Европой. В XXI в. учёные из Института социально-политических исследований РАН разработали программу «Строительство высокотехнологичной Евразийской транспортной системы на 2009–2020 гг.», предусматривавшую создание транспортно-мостового моста между Азией и Европой и развитие регионов вдоль новой магистрали¹.

Подобного рода интеграционные проекты время от времени возникали и продолжают возникать на евразийском пространстве, однако большинство из них так и не вышли за рамки переговоров и обсуждений. В 1989 г. по инициативе Австралии и Новой Зеландии была создана организация «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС), куда сегодня входит 21 государство, включая Россию, США и Китай. АТЭС ежегодно проводит саммиты с участием глав государств – членов организации, но его роль в интеграционных процессах не слишком заметна. Ещё большее количество государств участвует в работе «Форум Азия – Европа» (АСЕМ). В 12-м Форуме в октябре 2018 г. участвовали руководители 51 страны Европы и Азии. Кроме саммитов, АСЕМ регулярно проводит множество различных встреч, круглых столов и фестивалей, что открывает хорошие возможности для чиновников Европы и Азии регулярно встречаться. Проблемами интеграции в Евразии занимается и созданная в 2001 г. Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), куда входят Китай, Россия, Индия, Пакистан, Узбекистан, Казахстан, Киргизия и Таджикистан. Один раз в год организация проводит саммит, регулярно проходят встречи, посвященные вопросам безопасности, экономики, культуры и гуманитарного сотрудничества,

Американцы тоже начали думать об использовании концепции «Шёлкового пути» в своих интересах ещё в конце XX в. Итогом американских усилий стал не слишком удачный для Вашингтона опыт создания Транстихоокеанского партнёрства (ТТП), переговоры о котором велись с февраля 2008 г. 11 стран, включая США,² приняли решение создать «зону свободной торговли» в соответствии с нормами ВТО. В марте 2013 г. к соглашению присоединилась и Япония. Однако 23 января 2017 г. президент Д. Трамп подписал указ о выходе США из ТТП. После этого оставшиеся в организации страны в марте 2018 г. подписали соглашение о «Всеобъемлющем и прогрессивном Транстихоокеанском партнёрстве». В январе 2019 г. в Токио прошло первое заседание ТТП на уровне министров, в котором приняло участие 11 стран.

После развала СССР на постсоветском пространстве в Евразии продолжают существовать Содружество Независимых Государств (СНГ), созданное в 1991 г., и основанная в 1992 г. Организация Договора о коллективной безопасности (ОДКБ)³.

¹ Социальный мегапроект XXI века («Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс Развития – интегральная Евразийская Транспортная Система»). Нестор-История, М.-СПб., 2019. С. 9.

² Это США, Канада, Австралия, Новая Зеландия, Чили, Перу, Мексика, Бруней, Сингапур, Вьетнам и Малайзия.

³ Формально сегодня СНГ – это СССР, минус Грузия, Туркменистан (статус наблюдателя), Украина (имеет неопределённый статус) и три страны Прибалтики. ОДКБ объединяет Армению, Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Россию и Таджикистан. Обе организации сохраняют разветвлённую организационную структуру, дублирующую друг друга, еже-

В 2014 г. существовавшее с 2001 г. Евразийское экономическое сообщество (ЕвразЭС), ставившее своей задачей создание единого экономического пространства было преобразовано в Евразийский экономический союз (ЕАЭС), начавший свою деятельность 1 января 2015 г. Институциональные различия между двумя организациями формально состояли в присоединении к ЕАЭС Армении и выходе из ЕвразЭС в 2008 г. Узбекистана, а фактически в новой попытке создать жизнеспособное интеграционное сообщество, демонстрирующее единство части постсоветских стран в ситуации, сложившейся в мире в результате украинского кризиса. Согласно Договору о ЕАЭС целью организации стало обеспечение свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

«Один пояс, один путь» – интеграция или империя?

Китайский проект «Новый Шёлковый путь», позже переименованный в «Один пояс – один путь» (ОПОП), формально был провозглашен в сентябре 2013 г. в Астане в ходе визита председателя КНР Си Цзиньпина в страны Центральной Азии. Выступая в Университете имени Назарбаева, он призвал страны региона принять участие в создании нового Шёлкового пути. Уже 12 ноября 2013 г. на третьей пленарной сессии ЦК КПК было заявлено о «необходимости ускоренного создания инфраструктуры, связывающей Китай с соседними странами и регионами и напряженной работе по созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути для формирования новых стандартов открытости»¹.

Дальнейшее развитие идея создания беспрецедентного по своим масштабам экономического проекта получила в выступлении Си Цзиньпина ноябре 2014 г. на Центральном рабочем совещании по вопросам внешней политики. По его словам, «Китай вошёл в решающую фазу достижения великого обновления Китая. Его отношения с другими странами мира серьёзно меняются. Взаимодействие с мировым сообществом становится более тесным, как никогда прежде. Зависимость Китая от мира и его вовлечение в международную политику углубляются, так же как зависимость мира от Китая, его воздействие на Китай»².

На XIX съезде КПК в октябре 2017 г. проект ОПОП окончательно стал частью программы государственного и партийного строительства. Выступая на съезде, Си Цзиньпин поставил проект в центр китайской внешней политики, которую он охарактеризовал как «дипломатию великой державы с китайской спецификой». Было отмечено, что «была выработана многовекторная, многоуровневая и многомерная дипломатическая концепция, реализация которой создала для развития Китая благоприятные внешние условия. Реализуется инициатива совместного строительства ОПОП, создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, учрежден Фонд

годно проводя заседания глав правительств, министров иностранных дел, секретарей советов национальной безопасности, парламентариев, экспертов. ОДКБ ни разу не участвовала в боевых операциях и имеет в своём подчинении Силы быстрого развертывания – десять батальонов, численностью около 4 тысяч чел., 10 самолётов и 14 вертолётов.

¹ Decisions of the CC of the CPC in some major Issues Concerning Comprehensively Deepening the Reform, January 16, 2014. URL: china.org.cn (дата обращения: 10.10.2020)

² The Central Conference on Work Relating to Foreign Affairs was Held in Beijing. URL: fmprc.gov.cn 12014/11/29 (дата обращения: 01.11.2020)

Шелкового пути»¹. На съезде было принято решение включить в Устав КПК пункт о том, что КПК «в соответствии с принципами совместного консультирования, совместного строительства и совместного использования стимулирует реализацию инициативы «Один пояс – один путь»². Это решение подтвердило общенациональный характер программы, сделав её национальным приоритетом.

Решения КПК шаг за шагом расширяли как географические рамки проекта, так и переход от его транспортного характера к глобально экономическому, включающему в себя не только евразийские границы «Шёлкового пути», но и всю Азию, Африку и Латинскую Америку. Проект предусматривает создание глобальной сухопутной и морской транспортной инфраструктуры при участии китайского капитала. Она обеспечивает не только доставку товаров, но и создание условий для их сбыта вдоль новых торговых путей. Конечной целью проекта стало создание мега-рынка, в первую очередь в интересах Китая.

Руководство КНР сознательно избегает оценок геополитических задач проекта, но очевидно, что его основная цель – это укрепление геополитической роли Китая. Одной из причин появления ОПОП была необходимость сохранить высокие темпы роста китайской экономики, которые с 2010 по 2018 гг. снизились с 10,6 до 6,6% в год³. Китай надолго отошел от концепции Дэн Сяопина «скрывать свои возможности и держаться в тени» и перешёл к активной глобальной политике. Важным аспектом является вовлечение в международную экономическую стратегию западных районов Китая, в первую очередь Синьцзяна, где до сих пор сохраняются этнические проблемы, препятствующие его экономическому росту.

Размах и масштабы китайского проекта говорят о том, что главной его целью является становление Китая в качестве центра силы и великой державы. Сегодня ОПОП стал важнейшим инструментом реализации китайских великодержавных целей. Главными соперниками на этом пути для Китая стали США и ЕС, без большого энтузиазма воспринимающие попытки нового глобального передела. Россия, находящаяся в состоянии конфронтации с Западом, объективно рассматривается Китаем как «важный стратегический союзник», но без права решающего голоса.

Россия и ОПОП

С момента провозглашения ОПОП Россия стала активным сторонником китайского проекта. При этом и в Москве, и в Пекине участию России в проекте придавалось огромное политическое значение. Президенту В. Путину было предоставлено почетное право открыть Первый Международный Форум ОПОП в мае 2017 г. На всех более чем 20 встречах руководителей обеих стран подчеркивалась заинтересованность в активном сотрудничестве в рамках проекта. Как подчеркнул на итоговой пленарной сессии XVI заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай» 3 октября 2019 В. Путин, «одной из "несущих опор" большой Евразии призвано стать

¹ 18 октября Си Цзиньпин выступил с докладом на 19-м съезде КПК. Синьхуа. URL: http://russian.news.cn/2017-11/03/c_136726299.htm (дата обращения: 10.10.2020)

² Устав Коммунистической партии Китая. Принят 24 октября 2017 г. XIX Всекитайским съездом КПК. 3 ноября 2017. URL: [Russian.news.cn](http://russian.news.cn) (дата обращения: 10.10.2020)

³ World Bank Open Data. URL: Worldbank.org (дата обращения: 10.10.2020)

сопряжение¹ проекта ЕАЭС и китайской инициативы. Мы договорились с нашими китайскими друзьями об активизации этой работы»².

К сожалению, Россия пока ни формально, ни фактически не является сколько-либо важным участником китайского проекта. До сих пор не подписано ни одного документа формализующего российское участие в нем. До настоящего времени Россия отсутствует в списке 105 стран, подписавших с Китаем Меморандум о намерениях (MOU) или Декларацию о сотрудничестве в проекте³.

Для Китая и России участие в проекте укрепляет их международные позиции, хотя, как оказалось, в реальности экономические дивиденды «сопряжения» оказались для обеих сторон минимальными. Ни участие России в транспортной составляющей проекта, ни расчет на приток инвестиций из Китая ожидаемых результатов не принесли. Произошло это в силу несовпадения возможностей и интересов обеих стран. Пока реальным результатом российского участия в ОПОП стало укрепление политических отношений между Москвой и Пекином в контексте ситуации сложившейся после 2014 г., когда отношения России и Запада резко ухудшились из-за событий на Украине.

Россия и Китай возлагали большие надежды на транспортное сотрудничество в рамках проекта. В Послании Федеральному собранию в декабре 2013 г. президент В. Путин объявил подъем Сибири и Дальнего Востока «национальным приоритетом на весь XXI век»⁴, что было сделано спустя три месяца после того как председатель КНР Си Цзиньпин обнародовал план создания «экономического коридора Шелкового пути». Выдвинутая в октябре 2019 г. президентом В. Путиным концепция «Большого евразийского партнёрства» стала продолжением российской политики «поворота на Восток». В Москве рассчитывали, что одним из важнейших компонентов сотрудничества с Китаем станет создание общей транспортной артерии из Китая в Европу.

Уже упоминавшаяся концепция «Строительство высокотехнологичной Евразийской транспортной системы на 2009–2020 гг.» стала основой для широкого обсуждения. Проект неоднократно рассматривался на различных уровнях, включая Совет Федерации РФ и Президиум РАН. Как подчеркнуто в работе, подводящей итоги программы за 2007–2019 гг., «все органы государственной власти, ученые, эксперты отмечают актуальность и важность идей и положений мегапроекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс Развития – Интегральная Евразийская Транспортная Система»⁵. Проект обсуждался на заседании Президиума РАН в октябре 2019 г. Как отметил академик РАН А. Некипелов, «за десять лет дальше разговоров «о пользе» дело не пошло. Нужно как-то попытаться прорваться через эту вату, ко-

¹ В «Толковом словаре Великорусского языка» Владимира Даля глагол «сопрягать», кроме значения «соединять браком», означает «соединять», «связывать». Очевидно, что «сопрягать» отличается от слова «присоединять» – «складывать или считать в одно».

² Выступление Путина на итоговой пленарной сессии XVI заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай» 3 октября 2019. URL: Kremlin.ru. (дата обращения: 10.10.2020)

³ Cooperation agreements and MOUs under BRI. Beltroad-initiative.com

⁴ Послание Президента Федеральному Собранию. 12 декабря 2013 г. URL: Kremlin.ru/events/president/news/19825 (дата обращения: 10.10.2020)

⁵ Социальный мегапроект XXI века («Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс Развития – Интегральная Евразийская Транспортная Система»). Нестор-История, М.-СПб, 2019. 332 с.

торая сегодня блокирует даже не начало реализации проекта, а вообще – начало работы с органами государственной власти»¹.

Хроника российских усилий по реализации проекта свидетельствует, что намерения приступить к его воплощению блокируются несогласованностью решений, что связано как с реальным состоянием железных дорог в России, так и с высокой стоимостью проекта². За 70 лет советской власти построили железных дорог на порядок меньше, чем за два десятилетия до начала Первой мировой войны. По сравнению с 1992 г., в 2019 г. перевозка грузов в России сократилась с 15,7 млрд до 8,1 млрд т, в том числе по железной дороге – с 1,6 млрд до 1,3 млрд, автомобильным транспортом – с 12,7 до 5,5 млрд т, морским транспортом – с 91 млн до 23 млн т; увеличилась лишь транспортировка газа и нефти по трубопроводам – с 947 млн т до 1,27 млрд т³.

В соответствии с российским транспортным проектом, названным «Великий шелковый путь высокоскоростных дорог», уже на первом этапе должна была быть построена «скоростная железнодорожная магистраль длиной 47 тыс. км путей, система магистральных шоссе длиной 120 тыс. км. и проложено 23 тыс. км оптоволоконного кабеля»⁴. В январе 2015 г. было объявлено о строительстве грузопассажирской ВСМ «Евразия» Пекин-Москва протяжённостью 7000 км. Китайская часть дороги длиной в 3200 км от Пекина до границы с Казахстаном к этому времени уже была построена. В августе 2017 г. в Министерстве транспорта РФ было представлено технико-экономическое обоснование ВСМ «Евразия»⁵. На проектирование дороги были истрачены десятки миллиардов рублей⁶, но к её строительству так и не приступили⁷.

Прошло ещё три года, и в мае 2018 г. президент В. Путин в интервью Медиа корпорации Китая, отметил, что Россия и Китай «имеют очень хорошие планы в сфере развития инфраструктуры железнодорожного транспорта»⁸. Через несколько дней премьер-министр Д. Медведев, значительно сократив первоначальные планы, подписал документ о строительстве ВСМ Челябинск – Екатеринбург⁹. Последним вариантом ВСМ стала дорога Москва – Казань длиной 824 км, ввод которой был

¹ На заседании президиума РАН обсудили «Единую Евразию». 16.10.2019. Indicator.ru

² На встрече с В. Путиным в 2011 г. В. Жириновский поставил вопрос о реализации транспортного проекта «Строительство высокотехнологической евразийской транспортной системы на 2009–2020 гг.», на что Путин лишь сказал: «очень капиталоемкий проект»². См.: Социальный мегапроект XXI века. М.; СПб.: Нестор-История, 2019. 367 с.

³ Россия в цифрах. 2019. Крат. стат. сб./Росстат- М., Р76 2019. 371 с.

⁴ Социальный мегапроект XXI века. М.; СПб.: Нестор-История, 2019. С. 332.

⁵ «На заседании президиума РАН обсудили «Единую Евразию» // интернет-портал СНГ. URL: e-cis.info 16.10.2019 indicator.ru (дата обращения: 10.10.2020)

⁶ Коммерсантъ, 24.08.2017.

⁷ Общая стоимость проектирования ВСМ первоначально составила 23 млрд рублей. 03.12.2015. URL: Vedomosti.ru (дата обращения: 10.10.2020)

⁸ Первая в мире ВСМ «Синкансен» была построена в Японии в 1964 г., Китай начал строить ВСМ в 2008 г., а в 2020 г. протяженность китайских скоростных дорог составила 35 тыс. км.

⁹ Интервью Медиакопорации Китая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57684> (дата обращения: 10.10.2020)

⁹ Медведев подписал документ о строительстве ВСМ Челябинск – Екатеринбург. 14.05.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5197873> (дата обращения: 01.10.2020)

намечен на январь 2023 г. Однако строительство дороги так и не началось, а в декабре 2018 г. министр финансов РФ А. Силуанов заявил, что «экономическая целесообразность строительства ВСМ Москва-Казань фактически отсутствует». В марте 2019 г. президент В. Путин окончательно похоронил план строительства ВСМ¹.

Альтернативой строительству железной дороги стало предложение о строительстве полностью частной и платной автомобильной дороги Шанхай – Гамбург протяжённостью по территории России в 2233 км. Трасса, получившая название «Меридиан», должна была пройти через Оренбург, Саратов, Тамбов, Липецк, Брянск, Смоленскую область. 21 марта 2018 г. первый заместитель министра транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что «процесс строительства, по нашей информации, уже начался»². Однако до настоящего времени к строительству так и не приступили. Можно предположить, что в условиях сегодняшнего состояния мировой и российской экономики, на ближайшую перспективу шансов на интеграцию российской транспортной системы в ОПОП пока не слишком велики.

Новой попыткой реанимации планов создания транспортного пути из Китая в Россию стало объявление 10 июля 2020 г. в Казани премьер-министром М. Мишустинным о начале реализации проекта транспортного коридора «Европа – Западный Китай», урезанного до скоростной автомобильной дороги Москва – Казань. По плану дорога должна быть введена в эксплуатацию в 2024 г.³

Объективными препятствиями участия России в создании транспортного моста между Китаем и Европой остаётся ряд факторов. Прежде всего, сухопутные пути играют второстепенную роль в доставке товаров по этому маршруту. Более чем на 90% доставка товаров по маршруту Китай-Европа-Китай производится морем. В 2018 г. Китай отправил морем 225 829 тыс. ДФЭ⁴, железнодорожные перевозки за тот же год по маршруту Китай-Европа-Китай составили 314,7 тыс. ДФЭ (Китай – Европа 178,8 тыс. ДФЭ, Европа – Китай 135,9 тыс. ДФЭ)⁵. Поставки морем намного дешевле и более удобны с точки зрения логистики. Сухопутный маршрут занимает меньше времени, но намного дороже. По расстоянию самый долгий путь из Китая в Европу это морской путь. Его выгоды – лишь двукратный таможенный досмотр и стоимость. Использование авиаперевозок самый короткий, самый быстрый, но самый дорогой способ доставки. Доставка автотранспортом и по железной дороге сочетают относительно низкую стоимость и относительную быстроту доставки. Однако автомобильной доставке в Европу из Китая препятствует отсутствие необходимой инфраструктуры. Это же относится к перевозкам по железной дороге.

¹ Мечты разбиваются: Кремль против магистрали «Москва – Казань». 29.03.2019. URL: https://finance.rambler.ru/economics/41950003-mechty-razbivayutsya-kreml-protiv-magistrali-moskva-kazan/?article_index=1 (дата обращения: 01.10.2020)

² Началось строительство первой частной автодороги «Меридиан» в России. 21.03.2018. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5049405> (дата обращения: 01.10.2020)

³ Мишустин в РТ объявил о старте строительства трассы М-12 «Москва-Казань». 10.07.2020. URL: <https://rt.rbc.ru/tatarstan/10/07/2020/5f0847499a79478af4d9046d> (дата обращения: 01.10.2020)

⁴ Двадцатифунтовый контейнер, общепринятый стандартный объема перевозок. URL: [Worldbank.org](https://www.worldbank.org) (дата обращения: 01.10.2020)

⁵ Отчёт о деятельности организаций сотрудничества железных дорог за 2018 г. Варшава. 27 августа 2019 г. с. 7.

Транспортный коридор, идущий через территорию России, за 6 лет действия китайского проекта практически остался на уровне 2013 г. Что касается торговли между Россией и Китаем, то нефть и газ, составляющие основу российского экспорта в Китай, в основном доставляются трубопроводами, а для других товаров существующие в России транспортные мощности достаточны.

Единственным транспортным проектом, осуществлённым в рамках ОПОП, условно можно считать строительство газопровода «Сила Сибири». Договор о его строительстве был подписан в мае 2014 г. и во многом был символическим ответом России на санкции Запада, введенные после присоединения Крыма к России. В силу того, что многие условия контракта не обнародованы, трудно судить о его рентабельности. При его заключении было лишь заявлено, что стоимость контракта 400 млрд долл., но позже бюджет строительства был увеличен¹. Россия должна поставлять 38 млрд кубометров газа в год в течение 30 лет, а объём российских инвестиций составил 55 млрд долл. Это позволяет предположить, что для окупаемости проекта цена газа должна составлять около 350–385 долл. за тысячу кубометров газа. При этом оговаривалась привязка цены газа к стоимости нефтепродуктов с лагом в 9 месяцев. В январе-феврале 2020 г. Россия продавала газ в Китай по цене 203 долл. за тысячу кубометров, что значительно выше цены российского газа в Западной Европе, упавшей до 81 доллара за тысячу кубометров², но на 50% ниже предусмотренной цены.

В контексте развития транспорта Россия планирует активизировать кратчайший маршрут между Азией и Европой – Северный морской путь. Длина маршрута между Шанхаем и Роттердамом по СМП на 24% короче, чем маршрут через Суэц. В марте 2020 г. президент В. Путин подписал Указ «Об основах государственной политики в Арктике на период до 2035 года». Одним из пунктов документа было «развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации Российской Федерации». В соответствии с документом было необходимо «начать работы по созданию комплексной инфраструктуры Северного морского пути»³. Новая программа фактически констатировала, что поставленные предыдущей Стратегией развития Арктики до 2020 г., утверждённой президентом В. Путиным в 2008 г., задачи «по созданию инфраструктуры Северного морского пути»⁴ не были выполнены. В 2019 г. объём перевозок по СМП составил 30 млн т, что стало наивысшим достижением за всё время использования этого морского маршрута⁵.

Активную заинтересованность в использовании СМП проявляет Китай. С 2013 г. Китай в качестве наблюдателя участвует в Арктическом совете вместе с 8 припо-

¹ По оценке российского экономического аналитика и специалиста по нефтегазовому рынку М. Крутихина, стоимость газопровода вместе с компрессорной станцией и прочим оборудованием приближается к 100 млрд долл. (Крутихин М. Проект «Сила Сибири» с самого начала был враньем и показухой». Новые Известия, 02.12.2019.).

² Барсуков Ю. Сколько стоит газ для Китая. Коммерсант, 14.04.2020.

³ Об основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 г.

⁴ Об основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу.

⁵ Объём перевозок грузов по СМП достиг 30 млн тонн. 13.01.2020. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/29125.html> (дата обращения: 01.10.2020)

лярными государствами. В январе 2018 г. Китай опубликовал Белую книгу «Арктическая политика Китая», в которой страна была обозначена как «государство близкое к Арктике» (Near-Arctic State). В документе говорилось, что «цели китайской политики в Арктике – понимание, защита, развитие Арктики и участие в её управлении на условии защиты общих интересов всех стран и проведения устойчивого развития Арктики»¹. В документе Россия упоминалась лишь однажды в контексте ведущегося с 2013 г. российско-китайского диалога по проблемам Арктики.

В июле 2017 г. Россия и Китай договорились о создании «Полярного Шёлкового пути» на пространстве СМП, а в июне 2018 г. было подписано соглашение между Внешэкономбанком России и Банком развития Китая о кредитах в 9,5 млрд долл. для финансирования инфраструктурных проектов в Арктике. Через год было достигнуто соглашение о сопряжении СМП с китайским «Морским Шёлковым путём»². В результате сделки китайская нефтяная компания CNPC приобрела 20% акций завода СПГ на Ямале, а Фонд Шелкового пути стал владельцем ещё 9,9% акций³.

Учитывая, что, по указу президента В. Путина, к 2024 г. уровень перевозок по СМП должен достичь объёма в 80 млн т, а в 2030 г. должен превысить 120 млн т, что составит 1,1% мировых морских перевозок в 2018 г.⁴, для Китая участие в СМП вряд ли является приоритетом. Скорее китайская заинтересованность в этом проекте связана с перспективами участия в добыче сырья в Арктике.

За период действия проекта ОПОП вырос объём торговли между Россией и Китаем. В 2019 г. он составил 110,8 млрд долл., уступив лишь совокупному объёму российской торговли с 28 странами ЕС, составившему 277,9 млрд долл. С 2013 по 2019 гг. доля Китая в российском экспорте выросла с 6,8 до 13,4%, а в импорте с 16,9 до 22,2%. Позитивной тенденцией в торговле с Китаем является то, что, если в 2013 г. Россия имела отрицательное сальдо в 17,5 млрд долл., в 2019 г. положительный баланс составил 2,7 млрд долл. К сожалению, сохраняется сырьевой характер нашего экспорта в Китай. После введения в строй газопровода «Сила Сибири» эта зависимость будет расти. В 2019 г. в российском экспорте в Китай на сырьё пришлось 81,9%⁵. В обозримом будущем рост поставок в Китай российских товаров с высокой добавленной стоимостью будет небольшим.

Для Китая Россия – важный торговый партнёр, однако несопоставимый по значению ни с США и ЕС, ни с Японией или Кореей. В 2019 г. в экспорте Китая на Россию пришлось всего 2%, а в импорте 2,9%. При этом, говоря о перспективах российско-китайской торговли, необходимо принимать во внимание и место России в мировой торговле. К сожалению, с 2013 по 2019 г. российская торговля со-

¹ «Арктическая политика Китая». URL: www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/_13692498.htm (дата обращения: 01.11.2020)

² Сёмушкин Дмитрий. «Территория конфликта»: борьба США с растущей активностью Китая в Арктике, 14.01.2020 URL: <https://easaily.com/ru/news/2020/01/14/territoriya-konflikta-borba-ssha-s-rastushchey-aktivnostyu-kitaya-v-arktike> (дата обращения: 01.10.2020)

³ Durkee Jack. Should we worry about China's ambitions in the North Pole? // Newsweek, June 04.2020.

⁴ Transport volume of seaborne trade from 2008 to 2018 URL: [statista.com](https://www.statista.com) (дата обращения: 01.10.2020)

⁵ Trade Statistics for international business development URL: trademap.org (дата обращения: 01.10.2020)

кратилась не только по объёмам, но и по доле в мировой торговле – экспорт с 2,8 до 2,3%, а импорт с 1,7 до 1,3%.

Вопрос о российском участии в китайском проекте ОПОП продемонстрировал как экономические, так и политические проблемы отношений между Москвой и Пекином. С экономической точки зрения, Россия, декларируя возможности своего «сопряжения» с китайскими планами, фактически пока не стала участником транспортной составляющей ОПОП. Создание газопровода «Сила Сибири» оказалось фактором усиления сырьевой зависимости России не только от Европы, но теперь и от Китая. Став главным импортёром российского газа в Азию, Китай, для которого Россия не является единственным его источником, получает возможность диктовать «Газпрому» собственные ценовые условия. При этом не стоит надеяться, что условия контракта дадут российской стороне главное слово при определении ценовой политики, поскольку значительная часть газопровода проходит по китайской территории.

В сентябре 2018 г. советник департамента Евразии МИД КНР Юй Цзун сказал, что «Россия остается самым важным партнером Китая по ОПОП, а всеобъемлющее взаимовыгодное сотрудничество двух стран стало возможным, благодаря высокому уровню политических отношений»¹. Однако, судя по результатам сотрудничества России по китайскому проекту, в действительности дело обстоит не столь благополучно. Россия до сих пор ни на шаг не продвинулась в реализации транспортного сотрудничества – важнейшего компонента ОПОП. Не слишком благополучно складывается и инвестиционное сотрудничество между двумя странами.

Таблица 1.

ПИИ в Россию 2013 – 2019, млн долл.

Год	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всего	69 219	22 031	6 853	32 539	28 557	8 785	31 783
КНР	597	1271	645	5	140	-13	136

Источник: Bank of Russia, External Sector Statistics. Cbr.ru

На 31 декабря 2019 г. накопленные ПИИ в российской экономике составили 585,8 млрд долл., из которых на Китай пришлось 3,7 млрд долл. (0,6%) и на Гонконг 1,5 млрд долл. (0,3%), что никак не соответствует провозглашенному «стратегическому партнерству»². Если говорить о причинах сложившейся ситуации, то цифры говорят о минимальном участии иностранного капитала в строительстве, доля которого в общем объёме составила в накопленных инвестициях России всего 0,6%. Основные ПИИ идут в добычу сырья – 22,6%, в промышленное производство – 19,7%, в финансовый сектор – 16,7%, в торговлю – 15,2%. Что касается накопленных в России китайских ПИИ, то 30,2% – это покупка недвижимости, 25,1% – вложение в финансовый сектор, 22,9% – добыча сырья и 14,7% – промышленное производство. Инвестиции в строительство составили 5,3% от объёма китайских вложений³.

¹ Коммерсант, 31.05.2019.

² Британские накопленные инвестиции в России, несмотря на всю напряжённость отношений между Москвой и Лондоном, составили 36,4 млрд долл. (6,2%).

³ External Sector Statistics. Bank of Russia. URL: https://cbr.ru/eng/statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 01.10.2020)

Казалось бы, ОПОП, где инвестиции Китая в транспортное строительство составили за 2013–2019 гг. 188,5 млрд долл. или четверть суммы всех инвестиций и контрактов в рамках проекта¹, должен привлечь российский инвестиционный рынок. На правительственном уровне была достигнута договорённость об участии Китая в строительстве скоростной железнодорожной линии «Казань-Москва», которая должна была стать частью дороги «Китай-Европа», однако до настоящего времени эти намерения остались нереализованными. Китайские условия участия в международных инвестиционных проектах, как правило, предусматривают участие в строительстве китайских рабочих и китайской техники, что далеко не всегда устраивает российских партнёров, стремящихся получить выгодный строительный контракт, особенно если речь идет о государственных средствах.

Некоторое объяснение отсутствия сдвигов в инвестиционном сотрудничестве между Россией и Китаем демонстрирует история строительства газопровода «Сила Сибири». «Газпром» отказался от китайских предложений инвестировать в проект 25 млрд долл. и использовать для строительства китайские компании. В большинстве случаев «Газпром» отказался и от внутреннего конкурса при выборе подрядчиков при строительстве трубопровода. В результате подряды на 78% протяженности трубопровода получили компании Г. Тимченко «Стройтрансгаз» (555,8 км²) и А. Ротенберга «Стройгазмонтаж» (1126 км³).

На вопрос ведущей Петербургского экономического форума 2019 г. о перспективах китайских инвестиций в рамках проекта ОПОП в Россию, которая «не принимает непосредственного участия в этом проекте, а сопрягается с ним», Си Цзиньпин дал достаточно ясный ответ. Он подчеркнул, что «около 130 стран и около 30 международных организаций уже подписали соглашения в рамках ОПОП». Кроме того, Китай «готов придерживаться принципов только совместной выгоды... Именно поэтому принципу мы много работаем с нашим добрым соседом – Россией»⁴. Иными словами, во-первых, России нет среди стран, подписавших соглашения об участии в ОПОП, и во-вторых, нет выгоды, нет и инвестиций.

До последнего времени Китай де-факто принимает во внимание возможные последствия действия американского закона «О противодействии противникам Америки посредством санкций» (CAATSA), что определяет осторожную позицию Китая как в его инвестиционной политике в отношении России, так и в вопросе о сотрудничестве с российскими банками⁵.

Полноценное участие России в китайском проекте ОПОП остается открытым. Неучастие в проекте служит определенным оправданием не слишком высокого уровня экономического сотрудничества между двумя странами. Оно противоречит их высокой политической оценке руководством обеих стран. В Москве и Пекине

¹ China Global Investment Tracker. URL: aei.org (дата обращения: 01.10.2020)

² Официальный сайт компании «Стройтрансгаз». URL: stng.ru (дата обращения: 01.10.2020)

³ Официальный сайт компании «Стройгазмонтаж». URL: oosgm.ru (дата обращения: 01.10.2020)

⁴ Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума. 7.06.2019. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60707> (дата обращения: 01.10.2020)

⁵ В декабре 2018 г. было объявлено, что Китай отказывается подписать межправительственное соглашение о торговле в национальных валютах.

много говорят о крепнущем российско-китайском стратегическом партнёрстве и сотрудничестве. По словам В. Путина, «сегодня мы имеем очень глубокие и широкомасштабные отношения с Китаем. Такой глубины и широты отношений, как с Китаем, нет ни с одной страной мира на сегодняшний день. Мы действительно, в полном смысле этого слова, стратегические партнёры»¹. Такой же точки зрения придерживается и Си Цзиньпин, подчеркнувший, что «в лице России мы имеем не только крупнейшего соседа и всеобъемлющего стратегического партнера, но одного из важнейших и приоритетных партнеров по сотрудничеству во всех областях»². Однако, судя по результатам сотрудничества по китайскому проекту, дело обстоит не столь благополучно. Очевидно, что прочная база политических отношений не может быть построена без фундаментального и взаимовыгодного экономического сотрудничества.

Важность отношений с Китаем для России и интенсивность встреч лидеров двух государств говорит, что, скорее всего, решение о формальном неучастии России в ОПОП принималось на самом высоком уровне. Можно предположить, что это было продиктовано двойственностью российского восприятия китайской инициативы. С одной стороны, ОПОП способствует российской политике «продвижения на Восток» и разрушает попытки Запада изолировать Россию после 2014 г. С другой стороны, присоединение России к китайской программе делает Россию всего лишь одной из её участниц, страной, в той или иной степени зависимой от Китая, что несовместимо с усилиями Кремля по укреплению статуса великой державы. Масштабы российского участия в ОПОП очевидно связаны и с тем политическим и экономическим состоянием, в котором сегодня находится страна. Россия по праву претендует на статус великой державы, унаследованный от СССР, и обладает огромным сырьевым потенциалом, грамотным и талантливым народом, современными видами вооружений, каких, по словам президента В. Путина, «нет ни у

Таблица 2.

Показатели развития глобальных центров силы 2013–2019 гг. %

	Мир		Китай		ЕС-28		США		Россия	
	2013	2019	2013	2019	2013	2019	2013	2019	2013	2019
ВВП (ппп) %	100	100	15,4	19,2	15,2	15,5	16,0	15,1	3,5	3,1
Экспорт %	100	100	11,7	13,3	31,8	33,4	8,8	8,8	2,8	2,3
Импорт %	100	100	10,3	10,9	30,9	32,6	12,3	13,5	1,7	1,3
ПИИ in stock	100	100	3,8	5,0	33,0	31,3	19,9	23,1	1,9	1,3
ПИИout stock	100	100	2,7	6,3	38,4	37,1	25,2	29,9	1,5	1,1

Источник: Worldbank.org; UNCTAD World Investment Report 2019; IMF. World Economic Outlook, April 2020, p. 7.

¹ Выступление В. Путина на итоговой пленарной сессии XVI заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай» 3 октября 2019 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/61719> (дата обращения: 01.10.2020)

² Выступление Си Цзиньпина на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума. 7.06.2019. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/60707> (дата обращения: 01.10.2020)

одной другой страны мира»¹. В то же время, доход на душу населения по ППС в России ниже всех стран ЕС-28 за исключением Болгарии, а доля России в основных экономических показателях несопоставима с долей трёх других центров силы. Если программа ОПОП позволила Китаю значительно увеличить свои основные экономические показатели, а США и ЕС, не принимавшие активного участия в китайском проекте, смогли сохранить свои лидирующие позиции в мировой экономике, то Россия снизила практически все показатели.

Декларации об участии России в китайском проекте ОПОП не могут компенсировать потери от резкого ухудшения наших отношений с Европой и США. В отличие от Китая, который, несмотря на противоречия с Западом, сохраняет огромные объёмы связей с ЕС и США, наши политические и экономические контакты с Западом находятся в состоянии глубокой стагнации. Складывающаяся ситуация крайне опасна как для глобального позиционирования России, так и для российской экономики, лишенной научно-технического сотрудничества с Западом.

Список литературы

Носов М.Г. (2016) Треугольник СССР–США–Япония в контексте Второй мировой войны. *США–Канада*. № 8.

Отчёт о деятельности организаций сотрудничества железных дорог за 2018 г. (2019) Варшава 27 августа 2019 г. С. 7.

Социальный мегапроект XXI века («Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс Развития – интегральная Евразийская Транспортная Система»), (2019) Нестор-История, Москва–Санкт-Петербург.

Nakayama Ichiro. *Industrialization of Japan*. Center for East Asian Studies. Tokyo.

References

Nosov M.G. (2016) Treugol'nik SSSR–SSHA–Yaponiya v kontekste Vtoroj mirovoj vojny. *SSHA–Kanada*. № 8.

Otchyot o deyatel'nosti organizacij sotrudnichestva zheleznih dorog za 2018 g. (2019) Varshava 27 avgusta 2019 g. P. 7.

Nakayama Ichiro. *Industrialization of Japan*. Center for East Asian Studies. Tokyo.

Social'nyj megaproekt XXI veka («Edinaya Evraziya: Trans-Evrazijskij pojas Razvitiya – integral'naya Evrazijskaya Transportnaya Sistema»), (2019) Nestor-Istoriya, Moscow–Sankt-Petersburg.

Russia in the Context of the Chinese “Belt and Road Initiative” Project

Received 10.08.2020

Author: Nosov M., Corresponding member Russian Academy of Sciences, principal researcher, Institute of Europe RAS. **Address:** 11-3, Mokhovaya street, Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** mikhailnosov@mail.ru

Abstract. At present time, there are three main international integration projects actually operating in the Eurasian space – the European Union (EU), the Eurasian Economic Union (EAEU) and the Chinese “Belt & Road Initiative” (BRI) project. All three differ in the time of their beginning, in economic and political possibilities, in methods of implementation and in its goals. All projects, one way or another, interact with each other in Eurasia with different intensity, potentially open up wide opportunities for them, but also create new problems. For Russia relations with China is one of the most important factors of its foreign policy and the Chinese project is a substantial part of it. The article examines the history of the Chinese project, the reasons for its occurrence, and the problems arising in bilateral and global relations in the context of Russia's participation in it.

Key words: China, BRI, Russia, trade, investment, transport.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope520203345>

¹ В. Путин. Интервью программе «Москва, Кремль. Путин». 16.05.2020. URL: https://www.gazeta.ru/politics/news/2020/06/18/n_14563669.shtml (дата обращения: 01.10.2020)