

ПЕРСПЕКТИВЫ «КОРИДОРА КИТАЙ-МОНГОЛИЯ-РОССИЯ» В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЁЛКОВОГО ПУТИ

© 2018 А. ВОРОНЦОВ

DOI:10.31857/S032150750002567-5

Статья исследует pro/contra в отношении глобальной инициативы Пекина «Экономический пояс шёлкового пути» (ЭПШП). Как поддержка данному проекту в мире, так и сопротивление конкурентов нарастают. В ряду серьезных вызовов проекту ЭПШП - выдвинутая в октябре 2017 г. США концепция «Индо-Пасифик», которую многие ученые оценивают как инструмент, направленный против КНР и ЭПШП.

В этих условиях повышается ценность более надёжных маршрутов, пролегающих по территории государств с устойчивыми и независимыми политическими режимами, дружественными Китаю. Среди таковых Россия и Монголия. Поэтому экономический «Коридор Китай-Монголия-Россия» представляется достаточно перспективным.

Ключевые слова: «Экономический пояс Шёлкового пути», «Евразийский экономический союз», «Великий степной путь»

«CHINA-MONGOLIA-RUSSIA CORRIDOR» PERSPECTIVE IN FRAMEWORK OF GLOBAL SILK ROAD ECONOMIC BELT»

Alexander V. VORONTSOV, PhD (History), Head of Korea and Mongolia Department Institute of Oriental Studies Russian Academy of Science (vorontsovav@mail.ru)

As is well known there is a real great interest in the World to China's «One Belt One Road» (OBOR), initiative or as is also was cold «Silk Road Economic Belt». At the same time the projected provoked quite strong resistance in some kea countries that are trying to compete it now in different ways. When we try to deliberate the abovementioned problem we naturally consider China's «One Belt One Road» (OBOR), backed by Russia Eurasian Economic Union (EAEU) and Mongolian conception of Great Steppe or (Tea) way. Past year demonstrated three states efforts to further develop the conceptions and to find the best practical methods to make them mutually reconcile compatible and consistent with each other. Important deals were done including sending from China to Europe test trains by different routes.

There were both successes and difficulties, theoretical, practical development and new obstacles, challenges appearance.

Taking in mind first of all the OBOR as the most grand potentially global design we need to distinguish internal and external issues pressure. Sure the OBOR Initiative, is a huge design aimed at bringing greater development and connectivity to the countries of Asia, Europe, the Middle East, and Africa. The New Silk Road Initiative involves large-scale Chinese investment in infrastructure projects (according some Chinese Academy of Social Sciences representatives estimate - up to \$6 trillion) across Central, South, and Southeast Asia, including roads, rail, ports, pipelines, logistics, telecoms, IT, and industrial capacity.

Keywords: «One Belt One Road» (OBOR), «Silk Road Economic Belt», Eurasian Economic Union (EAEU), the Great Steppe or (Tea) way conception

Концепция Великого Пояса Шёлкового пути (ВПШП), которая, начиная с момента её декларирования лидером КНР Си Цзиньпинем в 2013 г., не перестает вызывать во всём мире горячий интерес, жёсткие дискуссии, включила многостороннюю систему «действий-контрдействий». При этом данная концепция пока ещё продолжает оставаться только лишь генеральной идеей, не утверждённой «государственным планом» правительства КНР. Это, видимо, естественно для столь грандиозного, глобального взгляда на переустройство транспортно-логистической и бизнес-экономической структуры огромного пространства всего Евразийского материка, с конечным выходом на Западную Европу и богатую ресурсами Африку. Речь идет о долгосрочном проекте, в который могут быть вовлечены до 60 государств трёх континентов - Азии, Европы и Африки [1].

Не удивительно, что эксперты не успевают отслеживать постоянно множасьщиеся и меняющиеся маршруты: сухопутные и морские ВПШП или,

как первоначально обозначили в Пекине, «Один пояс, один путь» (ОПОП).

Глобальный экономический вызов был «бро-

ВОРОНЦОВ Александр Валентинович, кандидат исторических наук, заведующий отделом Кореи и Монголии Института востоковедения РАН. РФ, 107031, Москва, ул. Рождественка, д. 12 (vorontsovav@mail.ru)

шен» Пекином в ответ на попытки сдерживать его «неугомонный рост» со стороны США еще при администрации Б.Обамы в виде программы «Транстихоокеанского сотрудничества». Д.Трамп поспешил выйти из данной программы, но инициативу противодействовать Пекину сразу подхватил Токио. «Альтернативы» со стороны третьих стран, прежде всего Японии, которая единственная, кто среди оппонентов Пекина в состоянии на данный момент не только декларировать, но и финансировать серьезные инфраструктурные проекты в ЮВА и Южной Азии, постепенно обретают черты серьезной конкурентной стратегии, если не по всему периметру китайского мегапроекта, то на определенных ключевых его участках [2].

Интеллектуальный потенциал и опыт контроля над указанными регионами со стороны Вашингтона, естественно, также активно проявляются и при администрации Д.Трампа, которая осенью 2017 г. спродуцировала новую, красиво звучащую концепцию «Индо-тихоокеанского мира» (*Indo-Pacific world*). От привычного Азиатско-Тихоокеанского региона (*Asia-Pacific region*) он, по замыслу его авторов, не смущающихся перегруженностью идеологической составляющей, отличается подчеркнуто избирательным подходом, включающим в «Новый - старый» мегарегион государства, более или менее соответствующие нормам западной демократии. Опорными центрами выступают Япония, Южная Корея, Австралия, Новая Зеландия, Тайвань, страны ЮВА, считающиеся Вашингтоном очагами демократии, включая Вьетнам. Но вполне ожидаемо, что в этом теоретическом устройстве не нашлось места «авторитарному» Китаю [3].

Данная реальность Пекином серьезно изучается. Возможно, несколько притормаживает, но не останавливает его поступь в направлении транспортно-логистического продвижения к рынкам Западной Европы и сырьевых источников Азии и Африки.

Так выглядит сегодня ситуация с китайским мегапроектом. При этом считаем целесообразным выделить следующее.

Во-первых, отмечают наращивание давления со стороны оппонентов на КНР, активизация их альтернативных стратегий [4].

Во-вторых, в силу невозможности охватить все аспекты и направления грандиозного проекта Пекина, имеет смысл акцентировать внимание на одном из его существенных векторов - выстраивании новой транспортно-экономической модели развития по линии КНР - Монголия - Россия.

Пытаясь осмыслить вынесенные в заголовок статьи проблемы, следует выделить глобальные проекты ведущих региональных государств: в Китае - «Один пояс, один путь» (ОПОП), получивший впоследствии также название «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП); в России

разработанный и официально поддерживаемый Евразийский экономический союз (ЕАЭС); в Монголии - концепция «Великого степного или (чайного) пути». Ещё в 2015 г. три государства на высшем уровне продемонстрировали серьезные усилия для дальнейшей разработки концепций и поиска оптимальных практических способов сделать их взаимно совместимыми и согласующимися друг с другом.

В работе над реализацией этих программ были сделаны важные шаги, включая отправку из Китая тестовых поездов в Европу по различным маршрутам [5]. В ходе испытания проявились как успехи, так и трудности, были осуществлены как теоретические, так и практические разработки и выявлены новые препятствия.

Начнем с рассмотрения болезненных проблем. Принимая во внимание в первую очередь ОПОП как наиболее масштабный мегапроект, целесообразно выделить влияющие на него внутренние и внешние факторы. Уверены, что инициатива ОПОП - это гигантский проект, направленный на обеспечение энергичного экономического развития и укрепления связей между странами Азии, Европы, Ближнего Востока и Африки. Планы нового Шелкового пути включают в себя масштабные китайские инвестиции в инфраструктурные проекты (по данным Академии общественных наук КНР - до \$6 трлн) в страны Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, включая строительство автомобильных и железных дорог, портов, трубопроводов, объектов логистики, телекоммуникаций, IT и промышленности [6].

Его параметры в настоящее время начали получать более четкие очертания, чем это было еще в недавнем прошлом. Во всех своих грандиозных начинаниях Пекин предпочитает действовать без излишней спешки. Изучением конкретных вопросов занимается специальный экономической комитет, который поэтапно представляет свои разработки. На данный момент ясно, что при всем многообразии конкретных вариантов развития одной из главных целей данного мегапроекта определена задача ускорения реформы и экономического подъема в западных провинциях Китая.

С одной стороны, этот регион является экономическим аутсайдером в КНР, но с другой - на протяжении многих веков (за исключением короткого периода Советской власти в Средней Азии), по мнению некоторых китайских экспертов, он служил в качестве естественного моста, соединяющего китайскую цивилизацию с Центральной Азией и исламским Востоком, в целом. Видимо, такие расчеты являются попыткой принять во внимание тот факт, что в последние годы Центральная Азия стала позиционироваться как все более широко раскрывающиеся ворота экономического продвижения Китая на Запад. Но в то же время она превратилась в один из постоянных источников исламской экспансии, в т.ч. и воору-

женной экспансии в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая.

Геополитические императивы поворота Китая на запад довольно ясны - это меры предосторожности против опасности военно-морской блокады со стороны США. Возможность ухудшения отношений с Вашингтоном мотивирует Китай ускорить и диверсифицировать свою деятельность, а также создавать соответствующие инструменты её поддержки на различных направлениях.

РЕАКЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА

Все ведущие державы отнеслись к китайской инициативе очень серьезно. Например, в связи с ситуацией в Центральной и Южной Азии видные американские специалисты высказались в пользу успеха ОПОП, а не собственного проекта США «Новый Шелковый путь». Они подчеркивают, что США не готовы предоставить достаточные финансовые ресурсы, чтобы поддержать собственный проект. В отличие от Вашингтона, Китай предлагает Центральной Азии привлекательную альтернативу ОБОР и опирается на потенциал в \$46 млрд специального фонда, а также возможного финансирования со стороны нового Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По мнению американских экономистов, «даже если Пекин выполнит свои планы только лишь на 50 процентов, США не смогут взять на себя сопоставимые финансовые обязательства» [7].

Естественно, одним из важнейших условий успеха или неудачи китайского мегапроекта является реакция других крупных держав региона. По нашему впечатлению, некоторые ведущие китайские ученые, в т.ч. в рамках дискуссий в Центре Карнеги в университете Циньхуа, склонны оценивать ситуацию в умеренных и смягченных выражениях.

Некоторые из них утверждали, что Соединенные Штаты приветствуют китайские инвестиции в инфраструктуру в Центральной Азии, хотя многие в Вашингтоне остаются в неопределенности относительно общих и конечных стратегических намерений Китая. Увязка ОПОП с политикой возглавляемого Россией Евразийского экономического Союза помогла Китаю смягчить опасения России по поводу уменьшения ее влияния в Центральной Азии. Другой участник дискуссии отметил, что реакция Индии тоже смешанная - экономический коридор через Бангладеш и Мьянму представляется взаимовыгодным, но рост китайских инвестиций и влияние в Шри-Ланке и Пакистане вызывают беспокойство.

Пытаясь анализировать данные факторы, мы должны обозначить несколько типов реакций международного сообщества - от откровенно положительных до откровенно отрицательных. Выделяя группу негативных реакций, нужно отметить, в первую очередь, США, которые выбрали

позицию открытой конкуренции и попыток практически подчинить ОПОП своему проекту Транстихоокеанского партнерства.

Для подтверждения данного тезиса достаточно напомнить многочисленные откровенные заявления на этот счет президента США Б.Обамы. В свое время он фактически начал настоящую словесную войну против ОПОП. Вот одно из его заявлений: «Сейчас Китай хочет писать правила для торговли в Азии. Если это удастся, наши конкуренты будут игнорировать основные экологические и трудовые стандарты, давая себе несправедливое преимущество перед американскими рабочими. Мы не можем позволить этому случиться. Мы должны сами писать правила...» [8].

Позже он развил идею, подчеркнув, что «когда более 95% наших потенциальных клиентов живут за пределами наших границ, мы не можем позволить странам вроде Китая писать правила глобальной экономики. Мы должны сами писать эти правила...» [9].

В наиболее на сегодня непримиримой форме соперничество двух глобальных концепций было определено Обамой в статье, опубликованной в газете «Вашингтон пост» 2 мая 2016 г.: «... Китай и 15 других наций собрались в Австралии с целью формирования до конца этого года Всеобъемлющего регионального экономического партнерства. Данное соглашение не устранил недобросовестную конкуренцию среди субсидируемых правительствами государственных предприятий. Оно не будет защищать свободный и открытый Интернет, не будет уважать права на интеллектуальную собственность. ...».

Окончательный вывод статьи не нуждается в комментариях: «Америка должна писать правила. Америка должна командовать. Другие страны должны играть по правилам, определенными Америкой и нашими партнерами, а не наоборот. ... Изменился мир. Правила меняются вместе с ним. США, а не страны вроде Китая, должны писать их» [10]. Пекин немедленно возразил против такого подхода заявлением МИД: «У США, кажется, есть большие амбиции, но узкое видение. Позиция Китая состоит в том, что правила мировой торговли должны быть написаны совместно всеми странами, а не диктоваться какой-либо одной страной» [11].

В этом контексте необходимо подчеркнуть, что Россия полностью поддерживает ключевой момент китайской позиции о том, что правила мировой торговли должны быть написаны совместно всеми странами, а не диктоваться какой-либо одной страной. Такая солидарность отражает факт приверженности наших стран идее многополярного мира. В Азиатско-Тихоокеанском регионе среди группы стран, которые также противостоят ОПОП, должны быть выделены Япония, Индия [12], а также некоторые другие страны региона.

Токио развернул собственную инфраструктурную глобальную контригру и намерен в течение 5 лет выделить \$110 млрд на проект «Партнерство за качество инфраструктуры». Наблюдатели обращают внимание на то, что сейчас Япония отказывается вступить в китайский АБИИ и пытается вдохнуть новые импульсы в Азиатский банк развития. В Куала-Лумпуре в ноябре 2015 г. премьер-министр Японии С. Абэ изложил план либерализации условий банка по кредитованию. Изучая нынешнее соперничество между Пекином и Токио, эксперты указывают на то, что Китай является относительно новым игроком в сфере развития инфраструктуры за пределами своих границ, тогда как у Японии имеется опыт подобной деятельности в течение многих десятилетий. Кроме традиционной помощи в целях развития, в активности Японии при правительстве Синдзо Абэ появился теперь стратегический аспект, направленный на противодействие стремлению Китая расширить свое экономическое и политическое влияние в Азии.

Настороженность, а порой и откровенно негативное отношение проявляют ряд азиатских стран (Япония, Индия, Шри-Ланка). Нельзя не учитывать и военно-политическую нестабильность в некоторых других государствах (Пакистан, незащищенность южных границ Туркменистана), а также тесную привязку к политике США третьих стран (Азербайджан, Грузия, Турция и ряд других), что облегчит Вашингтону задачу заблокировать потоки китайских товаров в случае необходимости. В этих условиях представляется целесообразным уделить повышенное внимание потенциально более безопасным и стабильным маршрутам ОБОР.

ДРУГОЙ, БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЙ МАРШРУТ

В числе таковых выступают направления, пролегающие по территории государств с устойчивыми и независимыми политическими режимами, дружественными Китаю. Среди них, естественно, в числе первых можно выделить Россию и Монголию. Маршруты движения товаров через их территории представляются наиболее надёжными с точки зрения стратегической перспективы.

Известно, что китайский бизнес, как и бизнес любой страны, прежде всего, ориентирован на получение прибыли. Порой от китайских коллег можно услышать такое мнение: «Менталитет россиян и китайцев различен. Русские во всём на первый план выдвигают интересы безопасности, любой проект начинают оценивать, прежде всего, через призму такой установки и пытаются определить риски и угрозы безопасности. В сознании же китайцев, напротив, первоначально возникает оценка коммерческой привлекательности и выгоды проекта, а также быстрая проработка способов его реализации».

Не станем возражать, что в данном любопытном и глубоком наблюдении имеется доля истины. Указанные различия отражают, в т.ч., и особенности исторического опыта каждой из двух стран. России и СССР чаще приходилось быть на острие стратегического, глобального противоборства с мощными противниками. Китай же только сейчас начинает примерять на себя одежды сверхдержавы. Рано или поздно озабоченности задачами обеспечения долгосрочной надёжности и безопасности масштабных инвестиций в дорогостоящие инфраструктурные проекты найдут адекватное отражение и в решениях, принимаемых политическим руководством и государственными органами КНР.

В силу вышеизложенных аргументов, направление ОПОП, которое намечено как китайско-монгольско-российский маршрут, должно стать одним из наиболее приоритетных и многообещающих, в т.ч. и с точки зрения привлекательности для бизнеса. В настоящее время эксперты трёх стран интенсивно прорабатывают его практические планы. В этой связи с удовлетворением отмечаем, что некоторые известные монгольские учёные и политики усматривают истоки данного предприятия в давней истории трёх стран и видят закономерности эволюции великого «чайного пути» в великий «степной путь» [13].

Как мы уже отмечали, в мире наряду с искренним интересом, иногда даже энтузиазмом к глобальной инициативе, выдвинутой и напористо продвигаемой Пекином - «Один пояс, один путь», нарастает и сопротивление конкурентов. Оно проявляется в многообразных формах. Уже упоминалось открытое негативное и даже подозрительное отношение к данным глобальным инфраструктурным проектам со стороны важнейших в Азии государств, например, Японии, Индии и ряда других стран Южной Азии и, естественно, США.

В последнее время этот настрой оппонентов только усилился. В Японии, например, с удовлетворением подчёркивают, что ресурсы и финансовые возможности даже КНР оказались не безграничны и недостаточны для выполнения обозначенных глобальных проектов. В Западной Европе также немало авторов, предсказывающих если не крах, то большие проблемы, которые возникнут у энтузиастов, поддерживающих глобальное начинание Китая: оно-де окажется неэффективным; средств на полноценную реализацию не хватит; риски, сопровождающие его, слишком высоки и недостаточно просчитаны и т.д.

Понятно, что эта последовательная системная работа противников китайской инициативы, поддержанная многими странами, включая Россию и Монголию, будет усиливаться. Но! Было бы легкомысленно игнорировать, что эти негативные прогнозы лишены каких-либо объективных оснований.

Риски, действительно, высоки и многообразны. На ряде обширных территорий, избранных Пекином в Центральной, Южной Азии и на Ближнем Востоке и даже в ЮВА для продвижения концепции Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), реально и с долгосрочной перспективой велика террористическая угроза, прежде всего со стороны исламских экстремистских движений и организаций.

Позиция США, которая при Д.Трампе, вроде бы, судя по его предвыборной программе, должна была сконцентрироваться на внутриамериканских делах, на деле не ясна. Когда и как США вновь активизируются на Евразийском континенте - дело времени и вопрос не ясный [14].

Правда и то, что финансовые ресурсы даже у КНР, видимо, действительно не безграничны для обеспечения всех выдвинутых широкомасштабных и уже начинающих апробироваться глобальных инициатив по движению товаров, в т.ч. железнодорожных составов из Китая в Западную Европу.

ПОИСК ОПТИМАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ

Поэтому, возвращаясь к теме нашего непосредственного исследования - поиска оптимальных вариантов реализации программы «Экономического коридора Китай - Монголия - Россия», представляется целесообразным высказать следующие соображения.

1) Рассеивается эйфория, вызванная стремлением Китая идти по многим сухопутным и морским маршрутам через всю Евразию с Востока на Запад, упрощенно выражаясь - «за свой счёт», исключительно «с опорой на собственные силы».

На почве более конкретных расчётов предстоящих гигантских расходов происходит отрезвление, причем как в КНР, так и в заинтересованных странах. Оппоненты со злорадством указывают, что теперь Пекин говорит «это - не исключительно наш проект, а *Joint Venture* - совместный бизнес». А раз так, то будущие участники данной гигантской инициативы должны реалистично оценивать свои собственные возможности и быть готовыми к тому, чтобы вносить и свой, в т.ч. финансовый, вклад в соразмерной доле в это грандиозное предприятие, привлекая рольность которого для всех велика и не оспаривается.

2) Что же касается обозначенного нами выше трехстороннего проекта, необходимо максимально реалистично оценить возможности всех его участников, строго отобрать наиболее важные и способные быть реализованными в разумные сроки инфраструктурные программы. Среди них, на наш взгляд, должно быть отмечено и соглашение о международных автомобильных перевозках по азиатским дорогам, подписанное руководителями транспортных ведомств трёх стран 8 декабря 2016 г., предполагающее обеспечение автоперевозок

из Китая в Россию всего за 4 дня за счёт отсутствия перегрузок или смены перевозчика в пути.

Это соглашение открывает новые возможности для повышения эффективности и сокращения сроков перевозок. К преимуществам для российских перевозчиков следует отнести: более свободный доступ к китайской грузовой базе, возможность отказаться от перегрузки и смены перевозчиков на границе, снижение временных и финансовых издержек транспортников, а также адекватное уменьшение транспортной составляющей в цене товаров. Важным фактором является то, что провинция Хэйлуцзян создает в Харбине узел железнодорожных перевозок, призванный стать логистическим центром коридора Китай-Монголия-Россия [1, с. 28].

3) Конечно, в полной мере всеми тремя участниками должно быть оценено и учтено то важнейшее преимущество, которое существует в рамках этого «трёхстороннего пути», - полное отсутствие террористической угрозы и других факторов нестабильности, характерных для многих других районов Евразии; напротив - используется накопленный многолетний позитивный опыт сотрудничества по двусторонним трекам.

Несомненно, специалисты-практики - экономисты, проектировщики, инженеры и представители прочих технических профессий, а также банковского и бизнес-сообществ, которые уже активно работают над поиском наиболее актуальных, назревших и практически обоснованных трехсторонних проектов, скажут своё веское слово.

Но необходимо при этом помнить, что при ведущей финансовой роли Китая участвовать в предстоящей широкомасштабной работе придется всем трём участникам, что потребует от каждого посильного со-финансирования проектов, избранных в результате тщательной селективной работы большой команды экспертов трёх государств.

На основе такого подхода станет возможным найти адекватные формы сопряжения или, как иногда говорят в Китае, состыковки китайской инициативы ЭПШП, монгольского проекта «Степной путь», «Евразийского экономического союза», активно продвигаемого Российской Федерацией, и более широких российских планов создания евразийского пространства.

Пытаясь рассмотреть концепцию Пекина *One Belt - One Road (OBOR)* с различных углов зрения, нельзя, естественно, забывать и о приоритете российских интересов. Тема, как известно, продолжает активно прорабатываться и конкретизироваться китайским экспертным сообществом. Сейчас Пекином выделяются 9 маршрутов: 6 - сухопутных, 3 - морских. Из них практически более реализуемыми представляются сухопутные (КНР - Бирма; КНР - Сингапур; КНР - Ближний Восток; КНР - Восточная Европа - Западная Европа; КНР - Монголия - Россия).

Среди перечисленных глобальных инфраструктурных проектов наиболее приоритетными для Китая, безусловно, считаются «широтные» транспортные и трубопроводные магистрали, направляющиеся из Китая в Западную Европу и на Ближний Восток.

При этом обращает на себя внимание тот факт, что практически на всех картах, продемонстрированных китайскими представителями на многочисленных международных конференциях, в которых автору данных строк удалось принять участие, начиная с 2015 г., все «широтные» коридоры на европейском направлении были проложены вне территории России, южнее её: через Киргизию - Казахстан - Туркменистан - Азербайджан - Грузию - Турцию.

ЧТО МЕШАЕТ СОПРЯЖЕНИЮ ЕАЭС И ОПОП

Складывается впечатление, что поручение, данное своим экспертным командам президентом РФ В.Путиным и председателем КНР Си Цзиньпием во время встречи в Москве в мае 2015 г., найти возможности сопряжения ведомых РФ ЕАЭС и ОПОП китайские специалисты не спешат реализовывать на деле.

Тому есть ряд веских причин. Среди них целесообразно выделить следующие:

1) Экономические выгоды от реализации «южных маршрутов» (в обход России), очевидно, превышают на данный момент возможную прибыль от транспортировки китайских грузов через российскую территорию, включая Транссиб, неспособный конкурировать с уже имеющимися и строящимися Китаем высокоскоростными железнодорожными и современными автомобильными дорогами.

2) В сложном балансе факторов сотрудничества и соперничества между Пекином и Вашингтоном обе столицы стараются бережно относиться к накопленному внутреннему потенциалу взаимовыгодного экономического взаимодействия. Поэтому Пекин, декларируя приверженность целям стратегического партнёрства с Россией, на практике тщательно просчитывает возможные последствия каждого шага по инвестированию в РФ и то, как это может отразиться на сотрудничестве с США в рамках существующих антироссийских санкций Вашингтона.

Уже одни только эти вышеперечисленные факторы способствуют формированию долгосрочной приверженности Пекина продвижению своих стратегических планов по выходу в Европу, используя именно «южные коридоры».

Более того, Пекин уже приступил к реализации многих из них. Этому уже имеются практические подтверждения. В декабре 2015 г. поступило сообщение, что движение по новому «Шёлковому пути» уже началось, и началось как раз по «южному коридору», минуя РФ. Поезд с контейнерны-

ми грузами прошёл по пути из Китая через Казахстан, затем посредством паромной переправы через Каспийское море в Азербайджан - Грузию, после чего при помощи переправы из порта Потти по Чёрному морю - в Стамбул [15].

Возникает естественный вопрос - каким образом Россия способна повлиять на данную неблагоприятную для себя тенденцию и привлечь реальное внимание Пекина к использованию «северного маршрута» на своей национальной территории?

И тут в полном объеме возникает вопрос о соотношении краткосрочной экономической выгоды и долгосрочных стратегических интересов. Как уже отмечалось, крупные китайские эксперты нередко и обоснованно выделяют базовые различия менталитета и мотивации действий россиян и китайцев: первые, прежде всего, озабочены интересами безопасности, а вторые - в первую очередь нацелены на получение быстрого бизнес-успеха [16].

Получение выгоды доминирует в умах как китайских, как и других нормальных бизнесменов. С этой точки зрения, малонаселенный регион Монголии и прилегающие к нему районы России не сулят китайскому бизнесу больших дивидендов. В качестве иллюстрации отметим, что к 2016 г. объём накопленных китайских капиталовложений в России составил около \$9 млрд, при том, что КНР за рубеж ежегодно инвестирует примерно \$100 млрд [17].

Но существует и другая сторона медали. Как пишут китайские эксперты, идея воссоздания сухопутного «Шёлкового пути» на запад Евразии стала ответом Пекина на политику администрации Б.Обамы по «ребалансированию Азии», «упора на Азию». ОПОП откровенно рассматривается и Пекином, и Вашингтоном как конкурент и альтернатива широкой экономической структуре «Транстихоокеанского партнёрства» (ТТП), о создании которого было декларировано 4 октября 2015 г.

Однако «политика ребалансирования» имеет и другую, ещё более важную, военную составляющую, направленную на усиление потенциала США по «окружению и изоляции КНР».

Чёткое понимание руководством КНР именно этого фактора - способности ВМС США в случае обострения ситуации блокировать Китай с моря и закрыть ему выходы в Тихий и Индийский океаны - стало, по всей видимости, главным побудительным мотивом для решения начать реализацию глобальной, долгосрочной и чрезвычайно дорогостоящей инициативы - прокладки сухопутного пути с востока на запад евроазиатского континента.

Как уже отмечалось, в данный момент экономические выгоды конъюнктурно подталкивают Пекин к продвижению ОПОП по южным коридорам. В то же время, как для Москвы, так и для Пекина очевидно, что геополитические реалии

продолжают развиваться на вполне благоприятном для реализации планов КНР направлении. В некоторых странах Центральной Азии, особенно таких, как Грузия, сегодня и, скорее всего, в будущем будут распространяться прозападные настроения. Следовательно, так же, как и с морской блокадой КНР США могут попытаться перекрыть Китаю «южные» сухопутные пути в Европу.

При администрации Д. Трампа эти негативные и для Москвы, и для Пекина тенденции усилились. Не секрет, что крайнюю обеспокоенность всех китайских представителей вызвал «фундаментальный» пересмотр Вашингтоном стратегических отношений с Пекином. Как известно, в конце 2017 - начале 2018 гг. были опубликованы новые редакции основополагающих документов: «Стратегии США в сфере обороны и национальной безопасности», «Обзор ядерной политики» и др.

Главными соперниками США названы, в т.ч., КНР и РФ. Похоже, что тот факт, что Белый дом и Пентагон поставили Китай «на одну доску» с Россией в качестве главных потенциальных соперников (*strategic competitors*), сильно озадачил многих китайских политиков и политологов. В этой связи для них не прошло незамеченным заявление российских экспертов о том, что «Россия как государство, сильной стороной которого является умение эффективно вести защиту и оборону, могла бы взять на себя охранные функции ЭПШП на территории ЕАЭС» [17].

В этих условиях объективно именно «северный», российский коридор, включая рассматриваемую нами его «ветку» Китай-Монголия-Россия, остаётся для Пекина единственно надёжным маршрутом, способным гарантированно выполнять функцию, возлагаемую Пекином на сухопутный великий «Шёлковый путь».

Список литературы / References

1. Портяков В.Я. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России // Современные российско-китайские отношения. М., ИДВ РАН, 2017, с. 24. (Portyakov V.Ya. 2017. Project «One Belt, One Road» and Russia Interest // Contemporary Russia Chinese Relations. M.) (In Russ.)
2. Книттель Зигфрид. Управляй силой. Япония решила противостоять амбициям Китая на лидерство в Азии. (Knittel Z. Govern by force. Japan decided to counter China's ambitions for the Asia leadership) (In Russ.) - <http://www.ipg-journal.io/regiony/azija/statja/show/upravljai-siloi-453/> (accessed 30.01.2018)
3. Christian Shepherd, Sanjeev Miglani. Indo-Pacific? Not from where China is sitting - <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-indo-pacific/indo-pacific-not-from-where-china-is-sitting-idUSKBN1DA1YH> (accessed 10.11.2017)
4. Cary Huang. US, Japan, India, Australia ... is Quad the first step to an Asian Nato? - <http://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2121474/us-japan-india-australia-quad-first-step-asian-nato> (accessed 25.11.2017)
5. Задорожный М. Международная контейнерная лихорадка. Vgudok.com выяснил, по какому маршруту пойдёт основной поток транзитных контейнерных перевозок. (Zadorozhnyi M. International containers' fewer. Vgudok.com found out a specific route of main transit containers freight traffic) (In Russ.) - <https://vgudok.com/lenta/mezhdunarodnaya-konteynernaya-lihoradka-vgudokcom-vyyasnil-po-kakomu-marshrutu-poydyot> (accessed 16.11.2018)
6. Paul Haenle, Gu Jianqing, Daniel Markey, Andrew Small, Yao Yao. Defining the «Belt and Road Initiative», Event Panel October 17, 2015 - <http://carnegietsinghua.org/2015/10/17/defining-belt-and-road-initiative/ilzr> (accessed 17.11.2015)
7. Eugene Rumer, Richard Sokolsky, Paul Stronski. U.S. Policy Toward Central Asia 3.0, Paper, January 25, 2016 - <http://carnegieendowment.org/2016/01/25/u.s.-policy-toward-central-asia-3.0/iuxe> (accessed 25.01.2016)
8. President Obama: Writing the Rules for 21st Century Trade. February 18, 2015 - <https://www.whitehouse.gov/blog/2015/02/18/president-obama-writing-rules-21st-century-trade> (accessed 18.02.2015)
9. Statement by the President on the Trans-Pacific Partnership. The White House Office of the Press Secretary for Immediate Release. October 05, 2015 - <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/10/05/statement-president-trans-pacific-partnership> (accessed 05.10.2015)
10. President Obama: The TPP would let America, not China, lead the way on global trade. May 2, 2016 - https://www.washingtonpost.com/opinions/president-obama-the-tpp-would-let-america-not-china-lead-the-way-on-global-trade/2016/05/02/680540e4-0fd0-11e6-93ae-50921721165d_story.html (accessed 02.05.2016)
11. Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference on May 3, 2016 - http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/t1360346.shtml (accessed 03.05.2016)
12. Raja Mohan C., Raja-Mandala: A New Way to Act East. India's unfolding partnership with Japan allows Delhi to respond more effectively to China's One Belt, One Road initiative // Indian Express, December 15, 2015 - <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/a-new-way-to-act-east/> (accessed 15.12.2015)
13. Xangai L. Mongolian-Russian relations and cooperation. Ulan-Bator. 2016, pp. 86-91. (In Mongol.)
14. Aaron Rabena. Is the «Indo-Pacific» construct Trump's pivot to Asia policy? pacnet#13, February 16, 2018 - <https://mailchi.mp/pacforum/pacnet-1166697?e=5095ad5d8a> (accessed 16.02.2018)
15. «Первый поезд по новому «Шёлковому пути» в обход России прибыл в Грузию. (The first train arrived at Georgia through «the Silk Road» bypassing Russia). (In Russ.) - <http://www.rbc.ru/business/13/12/2015/566d50109a79472274a8feec> (accessed 13.12.2015)
16. Сферы российско-китайских инвестиций. (Russian-Chinese investments spheres) (In Russ.) - <http://www.investing.ru/russia-china-spheres> (accessed 04.10.2018)
17. Сафронова Е.И. Поворот России на Восток: дискурс и состояние дел. // Современные российско-китайские отношения. М., ИДВ РАН, 2017, с. 43. (Safronova E.I. 2017. Russia's Tilt to East: discourse and business state // Contemporary Russia Chinese Relations. M.) (In Russ.)