

Проект «Один пояс – один путь»: гармонизация долгосрочных интересов России и Китая

И.В. Анохов, А.П. Суходолов

Байкальский государственный университет

Целью статьи является оценка реализуемого Китаем проекта «Один пояс – один путь», который определит долгосрочные траектории развития мировой торговли и финансов, а также перспектив участия в данном проекте России.

Представляется, что рассматриваемый проект не является полноценной альтернативой существующей сегодня мировой системе железнодорожных и морских грузоперевозок, как с точки зрения стоимости транспортировки грузов, так и объёма требуемых капиталовложений. Возможность полномасштабной переориентации транспортных систем России (Транссиб, Северный морской путь) на проект «Один пояс – один путь» на данный момент не очевидна, что не позволяет уверенно судить о роли, которую может выполнять Россия в этом проекте. Кроме того, реализация предложенного проекта приводит к выстраиванию в Евразии китаецентричной экономической системы, что противоречит логике созданных Россией структур – Евразийского экономического союза, таможенного союза и др. Вместе с тем, проект «Один пояс – один путь» сегодня выглядит безальтернативным. Ни одна другая страна не представила миру проект, сопоставимый по масштабности, общемировой значимости и долговременности последствий. Представляется, что после его полного завершения будут в значительной степени нивелированы технологические и социальные отличия потенциалов Европы и Китая, которые являлись причиной движения товаров из Юго-Восточной Азии в Европу на протяжении минувших столетий. В этой связи новый мир ориентированный на Китай, должен будет сформулировать иные, неэкономические причины своего существования, т.е. предъявить миру новые ценности и смыслы постпромышленного мира. В этой ситуации участие России в проекте «Один пояс – один путь» может оказаться необходимым: она может выступить в качестве гаранта безопасности проекта, в качестве медиатора между Китаем и странами-участницами ЭПШП в случаях несовместимости их интересов, а также в качестве генератора новых ценностей и смыслов. Имеющиеся у России активы (безопасные транспортные пути, традиционно дружеские связи с рядом транзитных стран-участниц ЭПШП и опыт гармонизации разнокачественных интересов) могут оказаться ключевыми для успеха этого проекта.

УДК 327.7

Поступила в редакцию 12.04.2019

Принята к публикации 07.06.2019

Ключевые слова: Один пояс – один путь, Транссиб, Северный морской путь, мировая торговля, евразийский экономический союз, транспорт.

Статья нацелена на оценку реализуемого Китаем проекта «Один пояс – один путь» с точки зрения его значения для России. Учитывая значимость его последствий для континентальной и мировой торговли, этот проект вызывает активный исследовательский интерес во всем мире.

Исследователи, изучающие данный вопрос, в первую очередь обращают внимание на значимость Китая, как государства, всё более «выходящего из тени» [14]. Проект «Один пояс – один путь» кардинально повысит роль этой страны в континентальной и мировой экономике. Так А.Г. Дружинин и Я. Дун подчёркивают, что уже «на современном этапе проект охватывает 65 стран с населением в 4,4 млрд человек» [2, с. 42], что будет означать становление «панъевразийского торгового, производственного, инвестиционного и финансового лидерства Китая, способного, по мнению экспертов, уже через десять-пятнадцать лет стать первой по совокупной мощи державой мира» [2, с. 42].

Некоторые авторы [17; 22; 23; 24] справедливо обращают внимание на то, что для ряда внутренних провинций Китая, не имеющих выхода к морю (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Тибетский автономный район, провинция Цинхай и др.) проект «Один пояс – один путь» является важным для экспорта их товаров с высокой добавленной стоимостью (электронные устройства, автомобильные детали, фармацевтические препараты, синтетические волокна и нити, специальные ткани и т.д.) и с критическими сроками поставки (некоторые пищевые продукты, текстильные изделия премиум-сегмента). Однако, экспорт с помощью железнодорожного транспорта осложняется тем, что контейнеры, используемые для экспорта таких товаров, возвращаются из ЕС в Китай преимущественно пустыми [23].

Официальные органы власти Китая и многие китайские исследователи активно проводят мысль о том, что «Китай не намерен использовать проект «Один пояс – один путь» в одностороннем порядке путём наложения своих товаров и производственную мощь своих партнёров» [25, с. 2] и «надеется создать гармонично сосуществующую большую семью»¹.

Несмотря на высказываемый китайскими спикерами и учёными тезис о том, что Евразийский экономический союз и проект «Один пояс – один путь» являются комплементарными, остаются неясными возможности гармонизации этих россицентричных и китацентричных структур. Кроме того, «в связи с

¹ Speech by Comrade Xi Jinping at Opening of Belt and Road Forum. The Greater Eurasian Partnership: Remodeling the Eurasian Order? 2017. [Электронный ресурс] URL: www.pressreader.com/china/china-international-studies-english/20170320/281809988743240 (дата обращения: 16.06.2019).

расширением торговых обменов по линии ЕС – Китай, ЕЭС может потерять смысл как единое экономическое пространство» [28, р. 2]. В этой связи ряд авторов полагают маловероятным, что сотрудничество между ЕЭС и проектом «Один пояс – один путь» «будет достигнуто в краткосрочной и среднесрочной перспективе» [27, с. 101].

В то же время, на наш взгляд, заслуживает внимания предложение некоторых китайских учёных о повышении значимости таких промежуточных структур, нацеленных на укрепление стабильности и безопасности, как Шанхайская организация сотрудничества: «ШОС необходимо расширять свою экономическую функцию и захватить текущую возможность трансформировать направление своего развития» [26, с. 58].

В целом перспективы гармоничного сопряжения российских транспортных систем и экономико-политических объединений с трансконтинентальным проектом Китая оцениваются в научном дискурсе неоднозначно и требуют дальнейших исследований [16].

Исторические и экономические предпосылки

Как известно, устойчивое транспортное сообщение создаёт благоприятные условия для обмена товарами, производственной кооперации, развития промышленности и роста городов, эволюции цивилизации в целом. Значение этого фактора несоизмеримо выше, чем последствия отдельных войн, существование империй, движение народов и т.п. Достаточно сказать, что в минувшие тысячелетия смена государственно-национального ландшафта слабо повлияла на евразийские русла движения товаров. Скорее наоборот – континентальные товарно-денежные потоки формировали под свои потребности регулярные военизированные формирования, общественно-политические отношения, урбанистическую инфраструктуру, торговые и государственные союзы. Взаимная транспортная доступность для человеческих сообществ из географически отдаленных регионов в конечном счёте оформила запрос на мирные способы гармонизации их интересов (сделав выгодным не силовой захват ресурсов, а обмен ими), на единое понимание ценности и правил (создав единую систему мер и расчётов), на координацию торговой и производственной деятельности (породив международное разделение труда). В результате оформились и приобрели устойчивую форму контуры мировой торговли, задающие формат и ритм деятельности гигантскому количеству людей.

В отличие от локальных транспортных систем, сконцентрированных вблизи водных артерий и морских акваторий, сухопутные трансконтинентальные магистрали представляют собой продукт сложного согласования технических возможностей, природных условий и общественных интересов.

В истории мировой торговли к наиболее значимым транспортным системам можно отнести Великий шёлковый путь, на тысячелетия ставший драйвером

для экономического, культурного и цивилизационного развития евразийского пространства. Он соединил крайние географические точки «мирового острова» (в понимании Х. Маккиндера), имеющие предельные отличия в цивилизационном развитии и природных условиях.

Если использовать естественнонаучную терминологию, то совокупность этих отличий в Европе и Юго-Восточной Азии породила максимальную разность их экономических и культурных потенциалов, а замыкание транспортно-торговой цепи между ними запустило процесс по взаимнообмену их зарядами, создало своеобразные «силовые линии», изменяющие социально-экономический ландшафт континента. В этой связи, предназначение Великого шёлкового пути можно сформулировать следующим образом: прохождение вещества, энергии и информации сквозь континент с минимальными потерями и приемлемым сопротивлением среды, с целью уравнивания экономико-культурных потенциалов двух противоположных полюсов.

Для этого, в свою очередь, транспортный коридор должен обладать следующими минимально необходимыми качествами:

1. Наличие поддерживающей инфраструктуры, обеспечивающей перевозку товаров с минимальными издержками (средства доставки грузов, склады, обеспечение энергией и т.п.).
2. Наличие инфраструктуры для встречных денежных потоков.
3. Наличие в необходимом объёме средств, выполняющих функции денег.
4. Наличие системы безопасности, купирующей риски (защита грузов, обеспечение безопасности расчётов, а также покупателей и продавцов и т.п.).
5. Наличие организационных технологий распределения рисков (способы финансирования торговых экспедиций, системы страхования и т.п.).

Появление дешёвого и надёжного морского способа перемещения грузов в XV-XVI вв. привело в запустение Великий шёлковый путь, но не изменило тысячелетнего тренда континентального и мирового развития, направления товаропотока (из Юго-Восточной Азии в Европу). Морской путь лишь кардинально понизил уровень сопротивления среды и обеспечил максимально берегающий способ прохождения вещества, энергии и информации на последующие столетия. При этом он вывел вперёд одни страны и территории (имеющие удобный выход к морю) и отодвинул на периферию другие (находящиеся в глубине континента). Первые получили мощный импульс экономического, научного и культурного развития, а вторые оказались перед необходимостью адаптироваться в ограниченных для развития условиях. Тем самым подтвердилась закономерность: «география – это судьба».

В XIX в. был блестяще реализован глобальный проект, который поставил под сомнение эту закономерность. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), созданная всего за 14 лет и ставшая в тот период самой протяжённой континентальной магистралью, открыла для торговли огромные пространства в глубине азиатской России. Подключение к Транссибу Китай-

ско-Восточной железной дороги открывало новые горизонты для развития мирового товарообмена. И хотя этот технологический вызов географической предопределённости не изменил морской характер мировой торговли, но он ликвидировал её монополию и поставил вопрос о проектно-технологическом подходе к мировой экономике.

По аналогии с Транссибом экономический коридор «Новый Евразийский континентальный мост», являющийся основой проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» (далее – ЭПШП), по праву можно называть «вторым Евразийским сухопутным мостом» [6, с. 16].

Логика проекта ЭПШП

Востребованность трансконтинентального моста объясняется отдельными преимуществами прямых континентальных сообщений по сравнению с перевозками по морю. Прежде всего, это более высокая скорость доставки по железной дороге (в три и более раза). Данное качество привлекательно для доставки грузов с высокой добавленной стоимостью, а также компактных и относительно дорогостоящих грузов, для которых железнодорожный тариф не является критичным [6, с. 16]. На сегодняшний день «33 китайских города имеют регулярное железнодорожное сообщение с европейскими странами со средним временем в пути 10 дней»².

Дополнительными факторами, повышающими привлекательность ЭПШП, являются: 1) перегруженность Суэцкого канала, 2) непрогнозируемые цены на нефть, 3) политические риски Малаккского пролива. Эти факторы повышают интерес к железнодорожному транспорту, уменьшают его недостатки в сравнении с водным транспортом.

Эволюция сухопутного транспорта позволила включить в мировую торговлю не только 500 км зону вблизи от береговой линии, но и глубинные континентальные пространства. Тем не менее, железнодорожный транспорт так и не стал прямым конкурентом для морского транспорта, оставив за собой перемещение больших объёмов сырья между местами его добычи и переработки, находящимися в глубине одного и того же континента.

Вопреки многовековому тренду развития мировой торговли, основанному на морском транспорте, ЭПШП позиционируется как сухопутная, глубоко-континентальная магистраль, базирующаяся на железнодорожном транспорте. Предполагается, что развитие транспортных коридоров будет происходить через магистрализацию (повышение скорости движения и провозоспособности) и концентрацию экономической активности вблизи транспортных путей, что в совокупности экономически сжимает пространства и снижает затраты на

² China Railway Express to Sprawl Wider, Faster in China, Europe // People's Daily Online, September 7, 2017. [Электронный ресурс] URL: <http://en.people.cn/n3/2017/0907/c90000-9265893.html> (дата обращения: 16.06.2019).

перевозку. С этой точки зрения, появление более короткого и эффективного транспортного сообщения уменьшает фактор географической удалённости и вдобавок запускает процесс сборки разрозненных ресурсов Евразии в единый организм.

Эти процессы приводят к углублению межрегионального разделения труда и включения в него всё новых, ранее замкнутых (а потому неэффективных) региональных анклавов. В результате каждый отдельный региональный производитель тяготеет к производству монопродукта, а вся связанная транспортом система – к полипродуктовой направленности.

В силу гигантского объёма капиталовложений в железнодорожное строительство безубыточный объём перевозок достигается при обслуживании намного большего тоннажа, чем при морском способе транспортировки. После достижения точки безубыточности на величину себестоимости транспортировки единицы груза будет влиять прежде всего структура затрат: у железных дорог наибольшая часть себестоимости приходится на условно-постоянные затраты, поэтому себестоимость таких услуг слабо коррелирует с объёмом перевозок. При морских перевозках зависимость себестоимости от объёма перевозок более выражена. В том и в другом случаях после достижения некоторого порогового уровня грузопотоков начнётся рост себестоимости в связи с необходимостью создания новых транспортных мощностей (рис. 1).

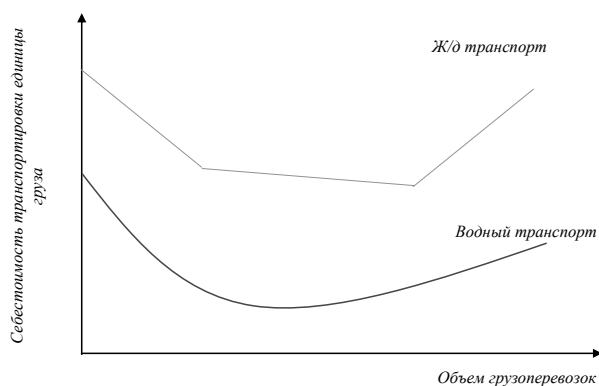


Рис. 1. Изменение себестоимости транспортировки единицы груза в зависимости от объёма грузоперевозок

Figure. 1. The Change in the Cost of Transporting a Unit of Cargo Depending on the Volume of Freight

Одновременное функционирование систем морского и трансконтинентального железнодорожного транспорта расширяет возможности поставщиков из Юго-Восточной Азии, усиливая их переговорные позиции на рынке морских грузоперевозок, т.е. позволяет добиваться снижения тарифа на морские перевозки. Кроме того, в случае существенного подорожания нефтепродуктов и по-

следующего роста затрат на доставку морем экономическая привлекательность железнодорожного транспорта будет повышаться. Цена на нефть может служить «переключателем» транспортных потоков между морскими средствами доставки и существующими железными дорогами. Кроме того, железнодорожный транспорт имеет значение в качестве способа снижения политических и военных рисков, что немаловажно в условиях возрастающей нестабильности в современном мире.

Чтобы железнодорожный транспорт стал реальной альтернативой для морского транспорта необходимо кардинально изменить структуру его затрат. Запретительно высокий уровень условно-постоянных затрат (содержание всей железнодорожной инфраструктуры и эксплуатационные расходы) в себестоимости его услуг является главной причиной отсутствия внутреннего драйвера технологического развития данной отрасли. Доля условно-постоянных затрат в себестоимости грузоперевозок по разным оценкам составляет от 68% [3, с. 13] до 71,7% [5, с. 127]. По этой причине себестоимость услуг железнодорожного транспорта малочувствительна к изменению объёма грузоперевозок, что не позволяет гибко адаптироваться к конъюнктуре рынка ни по величине тарифов, ни по объёму перевозок. Кроме того, выгоды положительного эффекта масштаба можно извлекать только в ограниченном диапазоне перевозимых грузов (от точки безубыточности до некоторого порогового объёма тоннажа, после которого требуются новые капиталовложения в основные средства).

Отсюда следует, что внутриконтинентальные железнодорожные магистрали могут стать конкурентоспособными только после минимизации условно-постоянных затрат на основе принципиально новой технологии. До этого момента роль железнодорожного транспорта в системе перевозок кардинально не изменится.

Морской транспорт имеет существенно более низкую долю условно-постоянных затрат, что делает экономически эффективными перевозки на любые расстояния и обеспечивает отрасли более высокую конкурентоспособность. В то же время морской транспорт проигрывает в скорости: с его помощью груз из Китая в Европу доставляется за 35 дней (железнодорожным транспортом почти вдвое быстрее – от 14 до 20 дней). «Главное преимущество сухопутных трансевразийских перевозок перед морскими – быстрота доставки грузов» [13, с. 61].

Таким образом, вопреки официальным декларациям о том, что ЭПШП является сугубо экономическим проектом, его возможности устойчиво приносить прибыль только от оказания услуг по перевозке грузов ограничены. Поэтому основные выгоды проекта лежат вне собственно процесса железнодорожных грузоперевозок и связаны, например, с необходимостью «обеспечения экономической безопасности Китая в условиях нарастающего противостояния с США, когда те укрепляют свои военные союзы и увеличивает военно-морские силы в Восточной Азии, создавая таким образом угрозу жизненно важным морским коммуникациям страны» [12, с. 44]. Благодаря этому Китай может «выйти

за цепь опоясывающих его островов, сбросить путы, прорвать организованную Соединёнными Штатами блокаду со стороны моря»³.

Включение России в ЭПШП

Часть транспортной системы России может стать одним из звеньев проекта ЭПШП, соединяющего Китай с Европой через Центральную Азию и Россию. Однако у этого маршрута есть альтернатива: соединение Китая с Ближним Востоком через Центральную Азию (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан и Туркменистан, Иран, Турция).

В любом случае транспортной системе России придётся встраиваться в ЭПШП, не имея в этом проекте решающих преимуществ. Кроме того, это может повлечь дрейф всех конструкций Евразийского экономического союза в сторону полюсов нового шёлкового пути, если его влияние на национальные экономики стран-участниц окажется существенным.

Стратегическим решением данной проблемы для России может быть:

1. Полное раскрытие собственного экспортного потенциала и использование инфраструктуры ЭПШП в своих интересах – для встречного вывоза готовых товаров *высокого передела* в Европу и Юго-Восточную Азию. В настоящее время усилия государственных структур в этом направлении недостаточны (за исключением, продукции ВПК и некоторых других отраслей, для которых инфраструктура ЭПШП не требуется). Впечатляющий же рост экспорта из России зерна и других товаров носит сырьевой характер.

2. Разработка собственного проекта транспортных магистралей (например, по оси Север – Юг или Северный морской путь). Однако, их конкурентоспособность и востребованность ещё предстоит доказать.

3. Достижение безальтернативной привлекательности маршрута ЭПШП, проходящего преимущественно через территорию России. Этот вариант, на наш взгляд, может основываться только на достижениях научно-технического прогресса. Цель данного направления можно сформулировать следующим образом: обеспечение грузоперевозок с околонулевыми условно-постоянными издержками.

4. Встраивание ЭПШП в собственный сверхпроект, нацеленный, например, на транспортное связывание территории России.

5. Использование ЭПШП для поставки на европейский рынок собственной продукции, изготовленной на территории Юго-Восточной Азии [20].

Прямые выгоды от включения России в ЭПШП достаточно очевидны:

1. Извлечение прибыли из транзитных товаропотоков [7].

2. Обновление транспортной инфраструктуры за счёт иностранных субсидий (точнее, за счёт внутренних ресурсов России, стоимость которых затем

³ Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу [Китайское «продвижение на Запад» показывает путь посредством стратегии балансировки]. URL: http://www.qstheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm (дата обращения: 15.04.2019).

будет переложена на иностранных потребителей и производителей – пользователей российским участком ЭПШП).

3. Включение национальных производителей в мировое разделение труда благодаря облегчению доступа к современной транспортной инфраструктуре.

4. Мультиплицирование в национальной экономике доходов от транзитных товаропотоков.

К непрямым выгодам от включения России в ЭПШП можно отнести в первую очередь появление инструмента воздействия на иностранных перевозчиков, потребителей и производителей, а также на альтернативные страны-транзитёры.

С точки зрения получения транзитной прибыли, Россия заинтересована во включении в инфраструктуру ЭПШП максимально протяжённого участка на её территории – с Дальнего Востока до границы с Евросоюзом. Этому благоприятствует географическое положение северо-восточных провинций КНР с населением свыше 120 млн человек и не имеющих собственного выхода к Японскому морю. По этой причине произведённые здесь товары транспортируются на большие расстояния для вывоза через порты КНР. Это приводит к тому, что из «г. Хуньчунь, например, до ближайшего порта Далянь груз следует почти 1,5 тыс. км, тогда как от Хуньчуна до порта Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (время транспортировки – на пять дней), до порта Посьета – 42 км, до порта Славянки – 200 км» [12, с. 76].

Товары из находящихся в глубине континента экономически развитых провинций центрального Китая могут также поставляться в Европу с помощью Транссиба через Монголию. Расстояние от Иркутской области до центральных промышленных районов Китая около 3 тыс. км, что гораздо ближе, чем до российских дальневосточных портов (более 4,1 тыс. км), а также до портов Балтийского моря и стран ЕС (около 6 тыс. км). Более того, этот путь является наиболее коротким (7 650 км) по сравнению с маршрутом Пекин – Урумчи – Нур-Султан (Астана) (8 200 км). А это значит, что при условии модернизации Транссиба у него могут появиться транзитные перспективы⁴.

Необходимость модернизации Транссиба, средняя скорость товарных поездов на котором составляет 20-40 км/час, потребовала принятия в 2013 г. проекта развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона РЖД до 2020 г., стоимостью 562 млрд руб.

Транспортный коридор, проходящий через центральную Азию, является более привлекательным, поскольку является более коротким. По данным экспертов ОАО «РЖД», в настоящее время перевозка товаров на расстояние 11 тыс. км из Чунцина в Дуйсбург через Казахстан занимает 16 дней, а чуть меньшее расстояние – 10 796 км – из Шэньяня в Лейпциг по Транссибу – 18 дней [15, с. 22-23].

⁴ Саммит ШОС в Уфе. [Электронный ресурс] URL: <http://sco-russia.ru/transcripts/20150709/1013603180.html> (дата обращения: 16.06.2019).

Стремясь перехватить грузопотоки, Казахстан активно модернизирует свои транспортные пути, созданные в СССР. Способствуют этому равнинная местность и более мягкие климатические условия.

Транспортный коридор, проходящий через Иран, позволяет Китаю в полной мере использовать политику «мягкой силы»: его магистрализация позволяет обеспечить альтернативный способ доставки энергоносителей в Китай, т.к. сегодня 77 % всех поставок нефти поступают ему через Малаккский пролив. Кроме того, учитывая густонаселенность региона (63 % населения планеты) этот шаг обеспечивает полное и устойчивое господство на местных рынках сбыта.

В этой связи не удивительна активность Китая на данном направлении. В 2015 г. Пекин направил 46 млрд долл. на развитие транспортного участка длиной 3 000 км между Кашгаром и портом Гвадар в Пакистане. Китайская помощь выделяется на развитие автодорог, железнодорожных путей и благоустройство порта Гвадар и его особой экономической зоны. Данный порт должен решить вопрос с обеспечением потребностей Китая в энергоносителях: сжиженного газа из Катара, сырой нефти из стран Ближнего Востока.

В результате Китай может развивать западные и центральные районы, не имеющие выхода к морю. Такие города, как Ухань, Чунцин и Чэнду, отличающиеся низкими затратами на рабочую силу и налоговыми льготами, получили дополнительный импульс развития и привлекают многих инвесторов, в том числе из области аутсорсинга и автомобильной электроники. Все крупные фирмы в секторе ИТ сейчас присутствуют в свободных зонах верховья реки Янцзы (*Foxconn, HP, Acer, Asus, Toshiba, Sony, Cisco, Quanta, Inventec* и др.).

Слабой стороной этого варианта проекта является усиливающаяся геополитическая напряжённость в данном регионе (включая конфликты между Индией и Китаем, Индией и Пакистаном). Кроме того, он отличается высокой стоимостью создания транспортной инфраструктуры в сложных условиях гор и при постоянной угрозе землетрясений.

Однако все рассматриваемые трансконтинентальные железнодорожные маршруты на данный момент вряд ли могут стать полноценной альтернативой морскому способу доставки грузов. Это касается также и Транссиба, себестоимость движения грузов по которому превышает расходы на доставку грузов из стран Дальнего Востока в ЕС морем, даже с учётом затрат на прохождение Суэцкого канала [4]. В среднем транспортировка грузов морским путём обходится в два раза дешевле, чем по Транссибу⁵. Железнодорожный транзит из Китая в Европу через страны ЕЭС осложняется также из-за различий в ширине колеи [29].

Всё вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что в обозримой перспективе транспортный коридор между Россией и Китаем, как и прежде, будет обслуживать преимущественно грузопотоки всевозможных видов негенераль-

⁵ Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше / Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2009. [Электронный ресурс] URL: http://vinokurov.info/assets/files/Corridors_rus.pdf (дата обращения: 16.06.2019).

ных грузов: зерно, руда, уголь, лес, а также продукты низкого передела. К этому следует добавить суровый сибирский климат, который препятствует транспортировке в зимний период электроники и сложной техники, чувствительных к температуре ниже -20°C . Все это служит косвенной причиной консервации России в качестве поставщика сырья для развитого южного соседа.

Нетранзитные последствия ЭПШП

На первый взгляд Китай поступает нерационально, прилагая титанические усилия по прокладке нового шёлкового пути, в том числе по индивидуальному согласованию проекта с каждой страной, входящей в контуры ЭПШП. Ведь существующие морские транспортные пути вполне обеспечивают торгово-экономические потребности Поднебесной. Однако необходимо учитывать, что кроме экономических преимуществ морские пути могут быть весьма уязвимыми. Ставка во внешней торговле только на морской транспорт увеличивает риски, особенно в условиях «торговых войн».

Ещё один важный момент. В «перспективе предполагается организация семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического» [8, с. 177]. При этом Китай управляет всеми этапами проекта «от проектирования и строительства до концессии или управления построенными объектами» [21, с. 27]. В этих условиях ЭПШП становится инструментом для «вскрытия» экономик стран-транзитёров и создания в них соответствующих экономико-политических систем.

Под вскрытием экономик в данном случае понимается «постепенное снижение и стремление к ликвидации барьеров для торговли и инвестиций между участниками «Экономического пояса Шёлкового пути» [8, с. 178] для полного их встраивания в китайские цепочки производства. «Достаточно посмотреть на перечень сделок, заключённых Китаем в рамках концепции ЭПШП и за её пределами, чтобы убедиться в этом. Отраслевая структура китайских зарубежных инвестиций включает в себя сырьевые отрасли, сферу услуг, обрабатывающую промышленность, телекоммуникации, связь, недвижимость. Пальма первенства принадлежит энергетике, транспорт же в сравнении с ней занимает скромное место» [12, с. 46].

Этим планам не соответствуют региональные объединения, такие как ЕС и ЕЭС, которые объективно препятствуют китайскому экономическому проникновению в регионы Европы и Азии. Логика ЕЭС состоит в создании единой и относительно замкнутой таможенной зоны, защищающей рынки стран-участниц от внешней конкуренции. Эта логика противоречит логике ЭПШП (максимальная открытость рынков).

В этой связи любопытно, что известный китайский экономист Ху Аньган с коллегами разделили Экономический пояс Шёлкового пояса на три части: «ядро» – постсоветские государства Центральной Азии; зона, «примыкающая

к «ядру» и названная «важной»; и, наконец, «зона расширения», состоящая из стран Европы и Северной Африки [19]. Россия в этой классификации оказалась во второй, промежуточной зоне наряду с Турцией, Ираном, Индией, Пакистаном и арабскими государствами Ближнего Востока. Косвенно это свидетельствует об исключительной значимости для Китая центрально-азиатских стран, что может привести к попыткам отсоединить их от ЕЭС и плотно включить в китайский проект ЭПШП.

О неизбежной конфликтности политики Китая и региональных объединений и попытках их вскрытия свидетельствует, например, создание на территории ЕС формата «16+1», объединяющего Китай и страны Центральной и Восточной Европы. Данное объединение является независимым от руководства Евросоюза (его представителей до последнего времени даже не приглашали на встречи в рамках данного формата) и имеет штаб-квартиру в Пекине с представительствами всех 16 стран. Это позволяет Китаю проводить в Европе собственную политику и продвигать свои интересы внутри ЕС [29].

В Азии ЭПШП также демонстрирует высокую эффективность в качестве инструмента для преодоления регионального сопротивления: «Пекин достаточно умело вовлекает в орбиту выгодной финансовой кооперации своих региональных противников, с которыми в политическом плане у него имеются определённые разногласия (Вьетнам и Филиппины – спорные острова в Южно-Китайском море, Индия – пограничные споры и региональное соперничество и др.)» [9, с. 29-30].

В результате экономики Китая и транзитных стран открываются друг другу, образуя единую систему «центр – периферия». Значительные капиталовложения Китая в создание инфраструктуры образуют каскад долгосрочных бонусов:

1. Открытие рынков сбыта в транзитных странах.
2. Контроль над объектами транспортной инфраструктуры.
3. Политическое влияние на руководство транзитных стран.
4. Появление кредитной зависимости транзитных стран.
5. Переориентация сырьевых потоков из транзитных стран.
6. Контроль над финансовыми потоками в Евразии (Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, к которому на сегодняшний день присоединились уже почти 60 стран, в т.ч. все ведущие европейские страны; фонд Шёлкового пути, Банк ШОС и др.).

В этой связи вопрос об окупаемости транспортных магистралей не является приоритетным, т.к. доходы от самих грузов и сопутствующих денежных потоков должны с лихвой перекрыть все затраты на их доставку.

В случае успеха Новый шёлковый путь будет проходить сквозь мировой остров (Евразию) и полностью изменит весь мировой экономическо-политический ландшафт. В сфере его влияния окажутся самые чувствительные зоны мировой экономики и политики. Это несёт для отдельных стран как очевидные выгоды (связанные с попыткой наполнить «китайским ветром» национальные

паруса»), так и риски: издержки выхода из этой системы могут оказаться неприемлемыми для всех участвующих сторон.

Роль Китая как мировой фабрики и как мирового потребителя №1

Современная модель мировой торговли, являющаяся следствием Бреттон-Вудской системы и основанная на роли США как главного потребителя мирового продукта и источника мировых денег, неизбежно приводит к тому, что в стране-эмитенте мировых денег происходит деиндустриализация и гиперинфляционный рост финансового сектора (экспорт товаров вытесняется экспортом денежных знаков). Китай же, судя по всему, стремится сохранить и развить у себя производство товаров высокого передела с высокой добавленной стоимостью и одновременно эмитировать мировые деньги, пользуясь статусом юаня как резервной валюты (т.е. стать главным мировым потребителем).

Попытки «сидеть на двух стульях» (мировой фабрики и мирового банка) до сих пор ещё никому не удавались. Кроме того, сомнительны усилия по сохранению конкурентоспособного уровня цен на товары китайского производства в условиях концентрации мирового богатства в Китае и соответствующего роста доходов его граждан.

Теоретически данное противоречие может быть разрешено только через создание двух полностью изолированных друг от друга экономик (промышленной и финансовой) внутри одной страны. Полная взаимоизоляция означает наличие двух видов национальных валют (возможно, в одной «обёртке»), налоговых систем, систем распределения доходов и даже географической локализации. При этом полная внутригосударственная взаимоизоляция этих экономик Китая должна сочетаться с общемировым характером их присутствия.

Первый вид китайской экономики (промышленной) уже приобрёл устойчивый глобальный характер. Формируемая при этом система разделения труда приобретает ярко выраженный неокOLONиальный характер: динамика двусторонней торговли имеет тенденцию к тому, что страна-партнёр начинает поставлять в Китай сырьё, энергоресурсы или монопродукт, покупая в КНР готовую продукцию высокого передела с высокой добавленной стоимостью. Это касается не только стран с преимущественно сырьевой экономикой (Бразилия, Аргентина, Пакистан, Иран, Туркменистан и др.), но и ведущих промышленных стран мира (США, ЕС, Япония, Южная Корея), которые всё более специализируются на поставках в Китай полуфабрикатов и комплектующих (хотя и высокотехнологичных). Наглядным примером является поставка в западные страны китайскими компаниями *ZTE* и *Huawei* передового оборудования для сетей стандарта 5G. При этом экспорт из Китая всё более приобретает национальную окраску: доля в «экспорте компаний с иностранным капиталом опустилась ниже 50%, а уровень локализации производства постепенно растёт» [21, с. 26].

Следует обратить внимание на то, что длительный режим наибольшего благоприятствования, предоставленный США и другими странами для Китая, привёл к фактической передаче промышленных и интеллектуальных ресурсов, необходимых для рывка на передовые технологические позиции. Такие знаковые компании как *General Electric*, *Syngenta*, *BlackBerry*, *Alcatel*, *Nokia*, *Volvo*, *Hummer*, *Saab*, *Pirelli*, *KraussMaffei Group* и многие другие переданы Китаю вместе с их технологиями. Аналогичные попытки других стран, как правило, жёстко пресекаются. Достаточно вспомнить попытку России приобрести автокомпанию *Opel*, однако «возможность утечки немецкого опыта в Россию была одним из аргументов противников покупки *Opel* консорциумом *Magna* и Сбербанка»⁶.

Промышленное доминирование естественным образом ведёт к доминированию в смежных сферах, прежде всего в финансовой. В этой связи Китаем определены пять приоритетных направлений сотрудничества⁷:

1. Политическая поддержка китайских ТНК на внешних рынках.
2. Снятие инфраструктурных ограничений для переноса из Китая производств с низкой добавленной стоимостью.
3. Снятие ограничений для китайских инвестиций, борьба с протекционизмом.
4. Свободное передвижение капитала – создание альтернативной инфраструктуры для предоставления независимого проектного и политического финансирования.
5. Подготовка кадрового резерва и общественного мнения для осуществления зарубежных проектов китайских ТНК [21, с. 28].

Финансовый пласт китайской экономики, напрямую касающийся сферы перераспределения и потребления мирового продукта, является намного более чувствительным для мировых и региональных элит. Присвоение выгод от контроля над этим элементом экономики должно быть следствием их консенсуса, а значит осуществляться в их интересах. С этой точки зрения становление Китая как мирового финансового центра (точнее, доминирующего финансового центра), способного изменять платёжные балансы отдельных стран, влиять на международные финансовые рынки и корпорации, международную банковскую и инвестиционную деятельность – всё это стремление мирового капитала действовать под новой национальной маской. Это позволяет постепенно заместить существующие мировые финансовые институты, накопившие множество неразрешимых структурных противоречий, на китайские аналоги.

Это косвенно подтверждается теми преференциями, которые последовательно предоставляются Китаю:

⁶ Журавлева Н. Opel привезёт технологии // Взгляд. [Электронный ресурс] URL: <https://vz.ru/economy/2009/9/19/329055.html> (дата обращения: 16.06.2019).

⁷ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. [Электронный ресурс] URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (дата обращения: 16.06.2019).

1) Доля голосов Китая в МВФ в 2016 г. выросла до 6,41% и уступает США (17,46%) и Японии (6,48%). Во Всемирном банке (МБРР) она составляет 4,57% против 16,39% у США и 7,07% у Японии⁸.

2) По инициативе Китая созданы две новые крупные межгосударственные финансовые организации – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций со штаб-квартирой в Пекине (уставный капитал 100 млрд долл., доля КНР 26,06%) и Новый банк развития со штаб-квартирой в Шанхае (уставный капитал 50 млрд, доля КНР 20%).

3) Объём капитала, который Китай реализует на внешних рынках через свои институты неуклонно растёт и уже превысил аналогичные показатели МВФ и Всемирного банка⁹.

4) С 2016 г. юань включен в корзину специальных прав заимствования МВФ, его доля в международных операциях за последние три года удвоилась и сегодня составляет почти 1,5% всех расчётов в системе *SWIFT*¹⁰. Сдерживающим фактором остается пока отсутствие свободной конвертации юаня, к которой страна ещё не готова [11, с. 26].

5) Китай активно продвигает по всему миру собственные платёжные системы *UnionPay*, *AliPay* и *WeChatPay* как альтернативы *Visa* и *MasterCard*¹¹, а также создаёт международные рейтинговые агентства (*Chengxin Credit Ratings*, *Lianhe Credit Rating* и *Dagong Global Credit*) и выводит свои банки за рубеж.

Таким образом, как и тысячелетия назад торговый и денежный капитал формирует вокруг себя ту материальную среду, которая ему удобна в данный момент. Сегодня он облекает себя в форму Нового шёлкового пути. Однако из условий, необходимых для успешного функционирования транспортно-го коридора, приведённых в начале данной статьи, в этом проекте отсутствует система безопасности для товаропотоков. В этой связи возникает запрос на оператора, способного обеспечить безопасность торговых путей в масштабах Евразии.

⁸ IMF Members' Quotas and Voting Power, and IMF Board of Governors. [Электронный ресурс] URL: <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx> (accessed 16.06.2019); International Bank for Reconstruction and Development Subscriptions and Voting Power of Member Countries. [Электронный ресурс] URL: <http://siteresources.worldbank.org/BODINT/Resources/278027-1215524804501/IBRDCountryVotingTable.pdf> (accessed 16.06.2019).

⁹ China's Growing Clout in International Economic Affairs // *The Economist*, 23.03.2017. [Электронный ресурс] URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2017/03/23/chinas-growing-clout-in-international-economic-affairs> (accessed 16.06.2019).

¹⁰ Включение китайского юаня в корзину СДР поможет уйти от монополии доллара в мировой валютной системе. [Электронный ресурс] URL: http://russian.china.org.cn/international/txt/2016-10/01/content_39414265.htm (accessed 16.06.2019); International Yuan Payment Drops Sharply in 2016 on Depreciation and Capital Control // *CNBC Finance*, 26.01.2017. [Электронный ресурс] URL: <http://www.cnbcm.com/2017/01/26/international-yuan-payment-drops-sharply-in-2016-on-depreciation-and-capitalcontrol.html> (accessed 16.06.2019).

¹¹ China's Fight with Visa and MasterCard Goes Global // *Financial Times*, 24.04.2017. [Электронный ресурс] URL: <https://www.ft.com/content/a67350fa-1f6f-11e7-a454-ab04428977f9> (accessed 16.06.2019); AliPay vs WeChat Pay – Who is Winning the Battle? // *ASEAN Today*, 28.02.2017. [Электронный ресурс] URL: <https://www.aseantoday.com/2017/02/alipay-vs-wechat-pay-who-is-winning-the-battle/> (дата обращения: 16.06.2019).

Последствия ЭПШП

На наш взгляд, если проект ЭПШП будет полностью реализован, то разность экономических потенциалов Европы и Юго-Восточной Азии, обусловленная отличиями в *технологическом* разделении труда, будет нивелирована. Некоторую значимость сохраняют лишь преимущества в *естественном* разделении труда (отличия в культуре, климате, месторождениях полезных ископаемых, географическом местоположении и т.п.), которые в настоящее время не являются решающими. Уже сейчас уровень доходов, образ жизни, досуг, способы производства и социальные отношения в Европе и в Китае стремительно сближаются. В конечном счёте исчезновение базовых отличий станет жизненно важным вызовом для ЭПШП и всей мировой торговли. Начнётся поиск региональных особенностей и новой модели мирового разделения труда.

Вероятнее всего такой будущий локомотив континентального развития следует искать не в экономических и технологических сферах и не в искусственной среде, созданной человеком. Декларируемая сегодня сверхзадача, – максимизация экономического потенциала континента, – может быть в скором времени достигнута. Это произойдет в тот момент, когда китаецентричный экономический мир достигнет своего полного развертывания и накачивание экономических мускулов перестанет быть главным приоритетом.

На первый план вместо вопроса «как?» выйдут вопросы «зачем?» и «для чего?», т.е. вопросы, касающиеся ценностей и смыслов. И это станет важнейшим экзистенциальным вызовом для «срединной империи». Её готовность к этому вызову в данный момент крайне туманна: Китай «не может и не ставит цели предложить миру иную модель развития, кроме рыночной экономики в условиях углубляющегося вовлечения стран в глобализацию» [11, с. 61].

Ответ на этот вызов не может быть национально окрашенным или привязанным к одной из цивилизаций, т.к. он должен указать на предназначение и вектор восхождения для каждого народа, группы и отдельного индивида. К такому ответу справедливо качество, которое Ф.М. Достоевский отметил у А.С. Пушкина, – всеотзывчивость. На наш взгляд, это качество максимально ярко выражено в российской цивилизации, и её история говорит о способности выстраивать гармоничные и взаимодополняющие межнациональные уклады вне зависимости от типа государственности.

Впечатляющая история Китая, высочайшие духовные и интеллектуальные достижения, способность включать в свою орбиту всё новые народы – всё это говорит о том, что ответ на экзистенциальный вызов может быть найден и внутри Китая. При том нужно учесть, что этот ответ должен предельно гармонизировать интересы совершенно несовместимых сегодня культур и цивилизаций (мусульманской, христианской, атеистически-либеральной и др.). Важнейшим индикатором готовности китаецентричного мира к этому вызову будут служить результаты его деятельности по мирному умиротворению и гармонизации от-

ношений в Синьцзян-Уйгурском автономном районе и Тибетском автономном районе.

Есть вероятность, что синхронизация экономических процессов в странах Нового шёлкового пути снимет наиболее острые противоречия. Однако скорее всего конкуренция в Евразии за региональные ресурсы не ослабнут. В этих противоречиях Китай должен будет занять функцию арбитра, в связи с чем двусторонние конфликты стран трансформируются в трёхсторонние конфликты (т.е. с участием Китая). О том, что экономическими мерами не всегда можно добиться лояльности свидетельствует опыт Синьцзян-Уйгурского автономного района, где «щедрое бюджетное ассигнование на развитие Синьцзяна не помогло снять террористическую угрозу» [1, с. 55]. К этому следует добавить действия ряда оппозиционных к Китаю стран, таких как Индия, Вьетнам и Япония.

По мнению С. Караганова «Россия де-факто – крупнейший поставщик безопасности в мире»¹². На наш взгляд, можно согласиться с ним, учитывая, что миротворческие усилия России в Сирии, Венесуэле и в других странах существенно повысили её авторитет. Сегодня в мире нет другой страны с передовым военным потенциалом, которая наиболее подходила бы на роль гаранта безопасности в проекте «Один пояс – один путь». Фактически Россия уже приступила к выполнению этой роли в Никарагуа, где стартовала прокладка Большого межокеанского канала силами Китая и на деньги Китая¹³. Кроме того, наличие у России Транссиба и Северного морского пути позволяет обеспечить альтернативные пути доставки и тем самым купировать политические и военные риски данного проекта.

Безопасность проекта в долгосрочной перспективе невозможна без гармонизации политико-экономических интересов всех стран-участниц. Это в свою очередь требует выхода на более высокий уровень ценностей и смыслов. Соответственно, роль России как гаранта безопасности естественным образом трансформируются в роль умиротворителя и евразийского гармонизатора. С помощью опыта и авторитета российской дипломатии можно эффективно решить эту нестандартную задачу в интересах всех участников.

Заключение

Проект трансконтинентального железнодорожного моста пока не приобрёл чётких очертаний. Ни в сентябрьской речи Си Цзиньпина в Астане, ни в дорожной карте проекта «Пояс и путь» понятие Экономического пояса чётко не прописано, критерии его готовности не определены, указаны лишь те направления,

¹² Караганов С. Мир на вырост // Россия в глобальной политике. 2018. № 1. [Электронный ресурс] URL: www.globalaffairs.ru/number/Mir-na-vyrost-19357 (дата обращения: 16.06.2019).

¹³ Рабковский А. Китай строит, Россия охраняет // Санкт-Петербургские ведомости. 30.01.2015. [Электронный ресурс] URL: https://spbvedomosti.ru/news/politika/kitay_stroit_rossiya_nbsp_okhranyet/ (дата обращения: 16.06.2019).

по которым следует разворачивать процесс его создания. Китайская концепция задаёт процесс, а не его конечный результат.

Тем не менее в условиях необъявленных чётких целей идёт полномасштабная работа по оформлению этого проекта при молчаливой поддержке мировых финансовых организаций. Реальная роль Китая гораздо более значительна, нежели исполнение миссии некоего модератора или арбитра: он – главная движущая сила строительства Экономического пояса. Располагая Фондом Шёлкового пути, занимая ведущую позицию в АБИИ и будучи держателем ряда менее крупных фондов, наконец, обладая мощной базой для производства многих видов промышленной продукции и огромным внутренним рынком, Китай выполняет основную функцию: он предоставляет средства на создание Пояса и генерирует новые источники экономического роста в мире.

Список литературы:

1. Денисов И. Шелковая безопасность: новая китайская концепция развития и правила игры в Евразии // Индекс безопасности. 2015. № 3 (114). Т. 21. С. 51-60.
2. Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс – один путь»: возможности для регионов западного побережья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 2. С. 39-55. DOI: 10.5922/2079-8555-2018-2-3
3. Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок. Новосибирск: Издательство СГУПСа, 2000. 304 с.
4. Збарашенко В.С. Металогистическая интермодальная транспортно-технологическая система Германия – Россия – Центральная Азия – Афганистан – Китай // Евразийская экономическая интеграция. 2009. № 1. С. 68-75.
5. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок / под ред. Н.Г. Смеховой и Ю.Н. Кожевникова. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. 472 с.
6. Ларина О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива «Один пояс – один путь» – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 6 (45). С. 11-48.
7. Лепя Т.П. Ретроспектива и перспектива развития торгово-таможенных отношений между Россией и Китаем // Известия Байкальского государственного университета. 2018. Т. 28. № 2. С. 284-291.
8. Литвинов А.И. Политика современных «шёлковых путей» // Вестник МГИМО-Университета. 2016. № 4 (49). С. 176-180.
9. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017.
10. Михеев В., Луконин С. Китай после Боао – 2015 // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 8. С. 61-70.
11. Михеев В.В., Луконин С.А. Китай: новые тренды развития на рубеже 2015-2016 гг. // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Т. 60. № 6. С. 24-34.
12. Новый Шёлковый путь и его значение для России. М.: ДеЛи плюс, 2016. 234 с.
13. Подберёзкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах на примере ЕАЭС // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 1(40). С. 57-65.
14. Портняков В.Я. Возвращение Китая: что дальше? // Россия в глобальной политике. 2014. № 3. С. 34-43.
15. Рышков А.В. Железнодорожные транспортные коридоры: состояние, проблемы, направления развития // Трансграничные транспортные коридоры «Восток – Запад»: вызовы для национальной безопасности. М.: РИСИ, 2014. С. 22-23.
16. Суходолов Я.А. Эволюция и современная специфика российско-китайской торговли // Известия Байкальского государственного университета. 2016. Т. 26. № 3. С. 357-366.
17. Суходолов А.П. Китайская Восточная железная дорога: опыт России и Китая по совместной реализации крупномасштабных проектов // Известия ИГЭА. 2014. № 3 (95). С. 72-77.

18. Суходолов А.П. Идеологическая функция средств массовой информации в условиях актуальных информационных войн // Вопросы теории и практики журналистики. 2015. Т. 4. № 2. С. 117-126. DOI: 10.17150/2308-6203.2015.4(2).117-126.
19. Ху Аньган, Ма Вэй, Янь Илун. «Сычоу чжи лу цзинци дай»: чжаньлюэ нэйхань, динвэй хэ шисянь луцзин [Экономический пояс Шелкового пути: стратегическое содержание, место и пути осуществления] // Цюйюй юй чэнши цзинци. 2014. № 5. С. 3-13.
20. Цвигун И.В., Балашова М.А., Суходолов Я.А. Повышение национальной конкурентоспособности России в контексте развития торгово-экономического сотрудничества с Китаем // Baikal Research Journal. 2015. Т. 6. № 5. DOI : 10.17150/2411-6262.2015.6(5).10.
21. Чубаров И., Калашников Д. «Один пояс – один путь»: глобализация по-китайски // Мировая экономика и международные отношения. 2018. Т. 62. № 1. С. 25-33. [Электронный ресурс] URL: [https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/01_2018/0025_0033_\(3\)_CHUBAROV_ID13590.pdf](https://www.imemo.ru/jour/meimo/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/01_2018/0025_0033_(3)_CHUBAROV_ID13590.pdf) (дата обращения: 16.06.2019). DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-1-25-33
22. Шалак А.В. Россия и Китай: возможности стратегического сотрудничества через призму региональных связей // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27. № 2. С. 292-297.
23. Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors // Area Development and Policy. 2017. Vol. 3. No. 1. Pp.93-113. DOI: 10.1080/23792949.2017.1385406
24. Ferdinand P. Westward ho-the China Dream and 'One Belt, One Road': Chinese Foreign Policy under Xi Jinping // International Affairs. 2016. Vol. 92. No. 4. P. 941. DOI: 10.1111/1468-2346.12660
25. Li Yongquan. The Greater Eurasian Partnership and the Belt and Road Initiative: Can the Two Be Linked? // Journal of Eurasian Studies. 2018. Vol. 9. No. 2. Pp. 94-99. DOI: 10.1016/j.euras.2018.07.004
26. Lu Na-Xi, Huang Meng-Fang, Lu Shan-Bing. How the Belt and Road Initiative Can Help Strengthen the Role of the SCO and Deepen China's Cooperation with Russia and the Countries of Central Asia // India Quarterly. 2019. No. 1 (75). Pp. 56-68. DOI: 10.1177/0974928418821484
27. Peyrouse S. The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative // Asia Policy. 2017. No. 24. Pp. 96-102.
28. Svetlicinii A. China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: «Integrating the Integrations». Public Administration Issues, 2018, special issue.
29. Yii K. Bee K. Cheam W., Chong Y., Lee C. Is Transportation Infrastructure Important to the One Belt One Road (OBOR) Initiative? Empirical Evidence from the Selected Asian Countries // Sustainability. 2018. Vol. 10. No. 11. DOI: 10.3390/su10114131
30. Zeng J. Does Europe Matter? The Role of Europe in Chinese Narratives of 'One Belt One Road' and 'New Type of Great Power Relations' // JCMS-Journal of Common Market Studies. 2017. Vol. 55. No. 5. Pp. 1162-1176. DOI: 10.1111/jcms.12535

Об авторах:

Игорь Васильевич Анохов – к.э.н., доцент, Байкальский государственный университет, 664003, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Ленина, 11. E-mail: i.v.anokhov@yandex.ru.

Александр Петрович Суходолов – д.э.н., профессор, Байкальский государственный университет, 664003, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Ленина, 11. E-mail: first-prorector@bgu.ru.

One Belt One Road Project: Harmonization of Russia's and China's Long-term Interests

A.P. Sukhodolov, I.V. Anokhov
DOI 10.24833/2071-8160-2019-3-66-89-110

Baikal State University

Abstract: The article aims at evaluating the One Belt One Road project implemented by China that will define long-term trajectories of the world trade and finance development as well as prospects of Russia's participation in this project.

It seems that the project under consideration is not a full alternative to the existing nowadays world system of railroad and sea shipping both from the viewpoint of the shipping cost and the scope of investment required. A possibility of full-scale refocusing of Russia's transport systems (the Trans-Siberian Railway, the Northern Sea Route) on the One Belt One Road project is not currently obvious, thus, one cannot state with certainty Russia's role in this project. Besides, implementing this project results in building in Eurasia a China-centric economy system that does not coincide with the structures built by Russia, i.e. the Eurasian Economic Union, the Customs Union and other ones.

At the same time, the One Belt One Road project seems to have no alternatives. None of the other countries has proposed a project that can be compared with the One Belt One Road one in terms of being large-scale, having a global impact as well as long-term effects. It is believed, that after the implementation of the project is complete, the technological and social differences between Europe's and China's potentials, which were the reason for shipping goods from Southeast Asia to Europe over the past centuries, will be reduced to a significant extent. In terms of this the China-centric world will have to provide different non-economic reasons for its existence, i.e. provide the world with new values and meanings of the postindustrial world.

In this context Russia's participating in the One Belt One Road project may appear to be necessary: Russia can act as a project's security operator, a mediator between China and the countries who are participants of the Silk Road Economic Belt in cases where their interests collide. Russia can also generate values and meanings of economic processes. The safe transportation routes Russia has, i.e. the Trans-Siberian Railway, the Northern Sea Route as well as long-term friendly relations with the countries-participants of the Silk Road Economic Belt and Russia's being experienced in harmonizing different interests can become the key aspects contributing to success of this project.

Key words: One Belt One Road, Trans-Siberian Railway, Northern Sea Route, world trade, Eurasian Economic Union, transport.

References

1. Denisov I. Shelkovaya bezopasnost': novaya kitayskaya kontseptsiya razvitiya i pravila igry v Yevrazii [Silk Security: a New Chinese Concept of Development and the Rules of the Game in Eurasia]. *Indeks bezopasnosti - Security Index*, 2015, no. 3 (114), vol. 21, pp. 51-60. (In Russian).
2. Druzhinin A.G., Dun YA. «Odin poyas - odin put'»: vozmozhnosti dlya regionov zapadnogo porubezh'ya Rossii ["One Belt, One Road": Opportunities for the Regions of the Western Frontier of Russia]. *Baltiyskiy*

- region, 2018, vol. 10, no. 2, pp. 39-55. DOI: 10.5922/2079-8555-2018-2-3 (In Russian).
3. Zhuravel' A.I. *Sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Cost of Rail Transportation]. Novosibirsk: Izdatel'stvo SGUPSa, 2000. 304 p. (In Russian).
 4. Zbarashchenko V.S. Metalogisticheskaya intermodal'naya transportno-tekhnologicheskaya sistema Germaniya – Rossiya – Tsentral'naya Aziya – Afganistan – Kitay [Methalogistic Intermodal Transport and Technological System Germany – Russia – Central Asia – Afghanistan – China]. *Yevraziyskaya ekonomicheskaya integratsiya*, 2009, no. 1, pp. 68-75. (In Russian).
 5. *Izderzhki i sebestoimost' zheleznodorozhnykh perevozok* [Costs of Rail Transportation] / ed. by N.G. Smekhova, Yu.N. Kozhevnikov. Moscow, FGBOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2015. 472 p. (In Russian).
 6. Larina O.N., Karatayeva K.E. Initsiativa «Odin poyas – odin put'» – novaya platforma dlya rasshireniya rossiysko-kitayskogo sotrudnichestva v transportnoy sfere [The Initiative “One Belt, One Road” – a New Platform for Expanding Russian-Chinese Cooperation in the Transport Sector]. *Problemy natsional'noy strategii*, 2017, no. 6(45), pp. 11-48. (In Russian).
 7. Lepa T.P. Retrospektiva i perspektiva razvitiya torgovo-tamozhennykh otnosheniy mezhdru Rossiyei i Kitayem [Retrospective and Development Prospects of Trade and Customs Relations between Russia and China]. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta – Bulletin of Baikal State University*, 2018, vol. 28, no. 2, pp. 284-291. (In Russian).
 8. Litvinov A.I. Politika sovremennykh «sholkovykh putey» [Politics of Modern “Silk Roads”]. *Vestnik MGIMO-Universiteta – MGIMO Review of International Relations*, 2016, no. 4 (49), pp. 176-180. (In Russian).
 9. Luzyanin S.G. «Odin poyas, odin put'»: rossiyskaya proyektziya i problemy sopryazheniya [“One Belt, One Road”: the Russian Projection and the Problems of Conjugation]. *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'*, 2017. (In Russian).
 10. Mikheyev V., Lukonin S. Kitay posle Boao – 2015 [China after Boao – 2015]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya*, 2015, no. 8, pp. 61-70. (In Russian).
 11. Mikheyev V.V., Lukonin S.A. Kitay: novyye trendy razvitiya na rubezhe 2015-2016 gg. [China: New Development Trends at the Turn of 2015-2016]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya*, 2016, vol. 60, no. 6, pp. 24-34. (In Russian).
 12. *Novyy Shelkovyy put' i yego znachenie dlya Rossii* [New Silk Road and Its Significance for Russia]. Moscow, DeLi plyus, 2016. 234 p. (In Russian).
 13. Podberyozkina O.A. Transportnyye koridory v rossiyskikh integratsionnykh proyektakh na primere EAES [Transport Corridors in Russian Integration Projects on the Example of the EAEU]. *Vestnik MGIMO-Universiteta – MGIMO Review of International Relations*, 2015, no. 1 (40), pp. 57-65. (In Russian).
 14. Portnyakov V.Ya. Vozvrashcheniye Kitaya: chto dal'she? [China's Return: What Next?]. *Rossiya v global'noy politike – Russia in Global Affairs*, 2014, no. 3, pp. 34-43. (In Russian).
 15. Ryshkov A.V. Zheleznodorozhnyye transportnyye koridory: sostoyaniye, problemy, napravleniya razvitiya [Railway Transport Corridors: State, Problems, Directions of Development]. *Transgranichnyye transportnyye koridory «Vostok-Zapad»: vyzovy dlya natsional'noy bezopasnosti*. Moscow, RISI, 2014. Pp. 22-23. (In Russian).
 16. Sukhodolov Ya.A. Evolyutsiya i sovremennaya spetsifika rossiysko-kitayskoy torgovli [Evolution and Modern Specificity of the Russian-Chinese Trade]. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta – Bulletin of Baikal State University*, 2016, vol. 26, no. 3, pp. 357-366. (In Russian).
 17. Sukhodolov A.P. Kitayskaya Vostochnaya zheleznaya doroga: opyt Rossii i Kitaya po sovместной realizatsii krupnomasshtabnykh proyektov [Chinese Eastern Railway: the Experience of Russia and China in the Joint Implementation of Large-scale Projects]. *Izvestiya IGEA*, 2014, no. 3 (95), pp. 72-77. (In Russian).
 18. Sukhodolov A.P. Ideologicheskaya funktsiya sredstv massovoy informatsii v usloviyakh aktual'nykh informatsionnykh voyn [The Ideological Function of the Media in the

- Context of Current Information Wars]. *Voprosy teorii i praktiki zhurnalistiki*, 2015, vol. 4, no. 2, pp. 117-126. DOI: 10.17150/2308-6203.2015.4(2).117-126. (In Russian).
19. Khu An'gan, Ma Vey, Yan' Ilun. «Sy-chou chzhi lu tszintzi day»: chzhan'lyue neykh'an', dinvey khe shisyan' lutszin [Silk Road Economic Belt: Strategy, Space and Ways of Realization]. *Tsyuyuyuy yuy chenshi tszintzi*, 2014, no. 5, pp. 3-13. (In Chinese).
 20. Tsvigun I.V., Balashova M.A., Sukhodolov Ya.A. Povysheniye natsional'noy konkurentosposobnosti Rossii v kontekste razvitiya trgovno-ekonomicheskogo sotrudnichestva s Kitayem [Enhancing Russia's National Competitiveness in the Context of Developing Trade and Economic Cooperation with China]. *Baikal Research Journal*, 2015, vol. 6, no. 5. (In Russian).
 21. Chubarov I., Kalashnikov D. «Odin po yas – odin put'»: globalizatsiya po-kitayski [“One Belt, One Road”: Globalization by China]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya*, 2018, vol. 62, no. 1, pp. 25-33. (In Russian).
 22. Shalak A.V. Rossiya i Kitay: vozmozhnosti strategicheskogo sotrudnichestva cherez prizmu regional'nykh svyazey [Russia and China: Opportunities for Strategic Cooperation through the Prism of Regional Relations]. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta – Bulletin of Baikal State University*, 2017, vol. 27, no. 2, pp. 292-297. (In Russian).
 23. Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors. *Area Development and Policy*, 2017, vol. 3, no. 1, pp. 93-113. DOI: 10.1080/23792949.2017.1385406
 24. Ferdinand P. Westward ho-the China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 2016, vol. 92, no. 4, p. 941. DOI: 10.1111/1468-2346.12660
 25. Li Yongquan. The Greater Eurasian Partnership and the Belt and Road Initiative: Can the Two Be Linked? *Journal of Eurasian Studies*, 2018, vol. 9, no. 2, pp. 94-99. DOI: 10.1016/j.euras.2018.07.004
 26. Lu Na-Xi, Huang Meng-Fang, Lu Shan-Bing. How the Belt and Road Initiative Can Help Strengthen the Role of the SCO and Deepen China's Cooperation with Russia and the Countries of Central Asia. *India Quarterly*, 2019, no. 1(75), pp. 56-68. DOI: 10.1177/0974928418821484
 27. Peyrouse S. The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative. *Asia Policy*, 2017, no. 24, pp. 96-102.
 28. Svetlicinii A. China's Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union: «Integrating the Integrations». *Public Administration Issues*, 2018, special issue.
 29. Yü K. Bee K. Cheam W., Chong Y., Lee C. Is Transportation Infrastructure Important to the One Belt One Road (OBOR) Initiative? Empirical Evidence from the Selected Asian Countries. *Sustainability*, 2018, vol. 10, no. 11. DOI: 10.3390/su10114131
 30. Zeng J. Does Europe Matter? The Role of Europe in Chinese Narratives of ‘One Belt One Road’ and ‘New Type of Great Power Relations.’ *JCMS-Journal of Common Market Studies*, 2017, vol. 55, no. 5, pp. 1162-1176. DOI: 10.1111/jcms.12535

About the authors:

Igor V. Anokhov – PhD in Economics, Associate Professor, Baikal State University, 11 Lenin Str., Irkutsk, Russian Federation, 664003. E-mail: i.v.anokhov@yandex.ru.

Alexander P. Sukhodolov – Doctor of Economics, Professor, Baikal State University, 11 Lenin Str., Irkutsk, Russian Federation, 664003. E-mail: first-prorektor@bgu.ru.