

Синиченко В. В., начальник кафедры философии, психологии и социально-гуманитарных дисциплин, доктор исторических наук, профессор, полковник полиции;

Карнович С. А., начальник института, кандидат юридических наук, полковник полиции

(Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск)

ПОСТСОВЕТСКОЕ ПРОСТРАНСТВО В ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ПЛАНАХ КИТАЯ

В XXI в. политическая карта мира возвращается к биполярной политической системе, где противостоят друг другу две мировые державы — США и КНР. В последние годы характер противоречий США и КНР все более усиливается. Китай начинает выступать параллельным мировым финансовым центром, обеспечивающим инвестиционные проекты в мире. Ответом США на действия Пекина стали планы образования транстихоокеанского и трансатлантического партнерств, которые выводят из зоны торгового влияния КНР целые регионы¹.

Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП) (Transatlantic Trade and Investment Partnership) — это планируемое соглашение о свободной торговле между Европейским Союзом и США.

Транстихоокеанское партнерство (ТПП) (Trans Pacific Partnership – TPP) было создано США 5 октября 2015 г. Документ подписали Австралия, Бруней, Вьетнам, Канада, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, Чили и Япония. В краткосрочной перспективе, (до 2020 г.) к соглашению могут присоединиться и другие страны АТР: Тайвань, Таиланд, Южная Корея, Филиппины и даже Индия, которую США все чаще рассматривают не только в качестве торгового, но и перспективного политического партнера по сдерживанию Китая¹¹.

Китай отлично понимает, что целью ТПП и ТТИП является создание альтернативных китайским интеграционных проектов, реализация которых повлечет за собой большие негативные последствия для китайской экономики. Так, к примеру, китайский экспорт на две трети обеспечивается комплектами из Японии и стран АСЕАН, создание ТПП сделает более выгодным торговлю в рамках союза, так что в результате этого китайский экспорт может «просесть»¹¹¹.

Говоря о ТТИП, нужно обратить внимание на такой показатель, как ESI (Export Similarity Index), который, по оценке китайских экспертов, довольно высок для китайских и американских товаров на рынке ЕС. Проще говоря, и США, и КНР поставляют и хотят поставлять на европейский рынок почти одни и те же категории товаров. Учитывая, что ТТИП даст преимущество американским производителям и поставит перед китайскими товарами барьер высоких стандартов, китайский экспорт в ЕС, конечно, пострадает, следовательно, упадет и значимость транспортного коридора из КНР в ЕС. Есть риск обрыва ряда и производственно-сбытовых цепочек региона, дальнейшего исхода производств из КНР в страны ТПП, усиления роли таких развивающихся стран, как Вьетнам и Индия, использования ТПП как инструмента сдерживания Китая в регионе^{iv}.

Итак, долгое время Китай был интегрирован в мировую экономику как страна, массово производящая для мирового рынка дешевые товары. Сейчас ситуация изменилась. Китай, чтобы сохранить свои темпы экономического роста, должен будет разрушить интеграционные процессы, возглавляемые США в Европе и АТР. Если этого не произойдет, китайская экономика войдет в стадию стагнации^v.

Поэтому эксперты считают, что Китай будет стремиться заставить своих соседей отказаться от участия в антикитайских коалициях. Главной стратегией на пути достижения этой цели является проведение другими странами торгово-инвестиционной политики в пользу КНР^{vi}. Действительно, в 2014 – 2015 гг. Китай в противовес США создал концепцию нового Шелкового пути — «Дороги, которая соединит Китай и Запад». Министр иностранных дел Ван И определил концепцию для внешней политики Китая XXI в. — «Один пояс — одна мечта», согласно которой планируется строительство Нового

Шелкового пути из Азии в Европу. В 2014 г. глава Китая Си Цзиньпин представил план по созданию Шелкового пути. В рамках проекта планировалось сформировать сухопутный и морской транспортный коридоры. Сухопутный Новый Шелковый путь должен был проследовать по Центральной Азии, России, Беларуси, Европе, морской — по Персидскому заливу, Средиземному морю и Индийскому океану. Китайские средства планировалось направить на строительство железных дорог, портов и других объектов транспортной инфраструктуры^{vii}.

8 мая 2015 г. было подписано совместное заявление Президента РФ В. В. Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина о сотрудничестве России и Китая в рамках трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта экономического пояса «Шёлковый путь»; 13 июня 2015 г. запущен грузовой железнодорожный маршрут Харбин — Гамбург из Китая в Германию через территорию России. Поезда по этому маршруту преодолевают путь из Китая в Европу за 15 дней, что в 2 раза быстрее, чем по морскому маршруту через Суэцкий канал^{viii}.

Итак, территории России и Центральной Азии, объединяющие в себе Запад и Восток, являются значимыми для Китая транзитными артериями, которые свяжут Китай с Европой. Сохранение же европейского рынка для сбыта китайских товаров жизненно важно для китайской экономики. Но именно последнее обстоятельство, как ни парадоксально, породило определенные противоречия между КНР и Российской Федерацией. Европейский Союз ввел против России санкции, и Китай отказался инвестировать 3 млрд долларов США в строительство порта в Республике Крым (что планировалось) и использовать ее территорию в качестве транзита.

Для сбыта китайских товаров на юге Европы Китай решил создать путь в обход территории Российской Федерации: через Казахстан — Азербайджан — Грузию — Турцию. Из Китая в обход территории России до Азербайджана ходит контейнерный поезд Nomadexpress, преодолевающий 3500 км за пять суток — через Казахстан, Каспийское море до станции Кишлы (недалеко от Баку)^{ix}.

Соглашение о создании этой коммуникативной линии — Транскаспийского пути — было подписано 28 ноября 2015 г. представителями крупных транспортно-логистических операторов в Стамбуле. Это было время наибольшего обострения политических и экономических отношений России и Турции. Тем не менее, КНР поддержала турецкий вариант транзита и решила достроить железнодорожную ветку из Тбилиси в турецкий город Карс. Восстанавливаются сообщения Азербайджана и Грузии. В рамках Транскаспийского пути КНР запланировала работы по строительству скоростной автомагистрали Восток — Запад через территорию Казахстана, Азербайджана и Грузии. После этого турецкие войска стали «вооруженной рукой» наводить порядок на территории Восточной Турции, где массово проживает курдское население. Отметим, что это территория должна быть использована под транспортный коридор Транскаспийского направления Нового Шелкового пути. Планируется, что в полную силу это направление будет функционировать после завершения всех необходимых инфраструктурных и политических решений к 2020 – 2021 гг.^x

Вторая трасса Нового Шелкового пути (по территории России до Москвы и Санкт-Петербурга) еще только обсуждается. Вопрос об участии РФ в проекте решался долго, декларация о согласии была подписана, как указывалось выше, в мае 2015 г.

Несмотря на то, что направление через территорию России для Китая наиболее выгодно при транспортировке товаров в Северную Европу, здесь также возник альтернативный путь — через Украину^{xi}. 15 января 2016 г. Украина сообщила о запуске первого экспериментального рейса из Ильичевского морского порта (Одесса) через Грузию, Азербайджан, Каспийское море и Казахстан в Китай^{xii}. Но пробный контейнерный поезд из Ильичевска в Китай добирался в течение двух недель, а его стоимость, даже по мнению официального Киева, оказалась «несколько дороже, чем традиционный путь через Россию» (5,5 тыс. долларов, в то время как стоимость доставки одного контейнера по РЖД из той же Украины в Китай составляет около 3,9 тыс. долларов)^{xiii}.

Кроме того, 5 февраля 2016 г. в Калужскую область прибыл первый железнодорожный состав, успешно преодолевший за 9 дней путь из Северо-Восточного Китая и Южной Кореи через порт Далянь по Китайской восточной железной дороге и Транссибирской

магистрала в Европейскую часть континента^{xiv}. «Калужский поезд» наглядно продемонстрировал экономическую целесообразность российского пути транзита товаров из Китая в Северную Европу. На этом маршруте экономятся как деньги, так и время. Однако Китай предпочел этому маршруту другой — через несколько границ — Казахстан, Россию и Беларусь.

Беларусь и Казахстан — ближайшие союзники России — рассматриваются Пекином как государства, которые должны быть связаны с Китаем базовыми экономическими интересами. В зону китайского торгового влияния планируется включить и страны Балтии. Так, Россия предлагает крайней точкой северного направления Нового Шелкового пути Санкт-Петербург. Правительство России ведет работу по расширению мощностей своих портов на Балтике^{xv}.

Главными пострадавшими от роста загрузки российских портов в 2014 – 2015 гг. стали прибалтийские порты. Они находятся в стагнации. Только в Литве и Латвии транзит нефтепродуктов из РФ частично был заменен вывозом товаров из Республики Беларусь. Несмотря на то, что через Россию сроки поставок товаров составляют две недели (а в перспективе — 9 дней), а не 30 дней, Китай, однако, продолжает вывозить основу белорусского экспорта — калийные удобрения — через порты Литвы и Латвии.

Подсоединение к транзиту Украины является своеобразной картой, с помощью которой Пекин намеривается «отговорить» Россию от проведения северного участка Нового Шелкового пути до Санкт-Петербурга, направить его через Казахстан в Россию, а затем в Беларусь и далее в Литву и Латвию. По сути, КНР планирует реинтегрировать значительную часть СССР под своим влиянием. Так, в феврале 2016 г. в Рижском свободном порту побывала делегация из КНР, в состав которой вошли заместитель директора Национальной комиссии развития и реформ Нинг Чжэ, вице-директор по европейским делам китайского МИД Ван Шунжи и китайские бизнесмены. Было решено, что стивидоры насыпных грузов в Риге получают современное китайское оборудование, включая системы опрокидывания вагонов с углем, транспортеры, судовые погрузчики, системы электроснабжения, управления и другие вспомогательные системы.

Подводя итоги, хотелось бы сказать, что соперничество США и Китая привело к формированию двух проектов — американской и китайской зон торгового доминирования. Однако планы Китая по строительству Нового Шелкового пути вызывали не только позитивные настроения и ожидания экономического расцвета в среде стран-транзитеров, но и соперничество стран Центральной Азии, Кавказа, Ближнего Востока и Восточной Европы за пути китайско-европейского транзита.

ⁱ Рогов С. Доктрина Обамы: Властелин двух колец // Российская газета. 2013. 17 апр.

ⁱⁱ Одиннадцать друзей Штатов. Как и зачем создается транстихоокеанское партнерство. Геополитика. <http://cont.ws/post/131282/>

ⁱⁱⁱ Грачиков Е. Китай в мировой геополитике // Информационно-аналитический портал «Геополитика». <http://www.geopolitica.ru/article/kitay-v-mirovoy-politike#.VyQaekDMmIE>

^{iv} Изимов Р. «Мягкая сила» Китая — на прицеле Центральная Азия [Электронный ресурс] <http://regnum.ru/news/1759411.html>

^v Сабурова И. Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция <http://fb.ru/article/208819/novyiy-shelkovyyi-put-marshrut-shema-kontseptsiya>

^{vi} Новый Шёлковый путь // <http://ruxpert.ru>

^{vii} Сабурова И. Указ. раб.

^{viii} Калашников М. Вот тебе, бабушка, и Великий Шелковый путь <http://m-kalashnikov.livejournal.com/2515996.html?thread=112535580>; Турция и Китай договорились доставлять грузы в Европу в обход России <https://lenta.ru/news/2015/11/30/transkasp/>

^{ix} Сабурова И. Указ. раб.

^x Геополитика. Аналитика. // <http://gpolitika.com/china/shelkovyj-put-v-obhod-rossii-interes-ukrainy-no-interes-li-belorussii.html>

^{xi} Информационное агентство Регнум. <http://regnum.ru/news/economy/2074545.html>

^{xii} Калужская область приняла первый контейнерный поезд из Китая. РИА Новости. 05.02.2016. <http://ria.ru/society/20160205/1370338324.html> (дата обращения: 18.03.2016).

^{xiii} Порты: Белоруссия заменила Россию в Латвии, Украина верит в «Шёлковый путь»
<http://regnum.ru/news/2074545.html> 18.03.2016.

^{xiv} Так же.

^{xv} Порты: грузины отрезали «Шёлковый путь» китайцам. Информационное агентство Регнум.
<http://regnum.ru/news/economy/2099394.html>