

УДК 327

Вызовы и угрозы национальной безопасности Российской Федерации в условиях сопряжения строительства Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути»

Кржижановская Я.М.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, email: ya.krzhizhanovskaya@yandex.ru.

Под сопряжением Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути подразумевается проведение скоординированной политики, направленной на устранение административных, технологических и экономических барьеров в рамках коридоров, создание современных межрегиональных мультимодальных логистических центров и хабов. Сам по себе этот термин, обозначая «сопряжение геополитических проектов», может пониматься двусмысленно: как в форме полного слияния проектов, так и обозначения тех зон, где возможно сотрудничество при сохранении их самостоятельности. Без правильного понимания термина «сопряжение», а точнее правильной его трактовки невозможны восприятие происходящих в мире процессов и тем более выработка предложений по действиям России в условиях сопряжения строительства ЕАЭС и ЭППП. В связи с этим очень важным вопросом становится понимание вызовов и угроз национальной безопасности России в условиях сопряжения.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, геополитика, Китай, Россия.

UDC 327

Challenges and threats to the national security of the Russian Federation in the context of the conjugation of the construction of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic belt.

Krzhizhanovskaya Y.

The Russian Presidential Academy on National Economy and Public Administration, email: ya.krzhizhanovskaya@yandex.ru.

The conjugation of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic belt implies a coordinated policy aimed at eliminating administrative, technological and economic barriers within corridors, creating modern interregional multimodal logistics centers and hubs. By itself, this term, referring to the «conjugation of geopolitical projects», can be understood ambiguously: both in the form of a complete merger of projects, and the designation of those zones where cooperation is possible while preserving their independence. Without a proper understanding of the term «conjugation», or rather of its correct interpretation, it is impossible to perceive the processes occurring in the world and, the more

so, to work out proposals for Russia's actions in the context of the conjugation of the construction of the EEU and SREB. In this connection, a very important issue is the understanding of the challenges and threats to Russia's national security under conditions of conjugation.

Keywords: Economic Belt Silk Road, geopolitics, China, Russia.

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП связана с более глобальным процессом – радикальной перестройкой межгосударственных отношений в Евразии и изменением стратегической оси «Россия – Китай». «Перекройка» Евразии без США и ее ближайших союзников может принести для нашей страны как выгоды, перспективы и новые возможности, так и большие риски.

Как известно, часть древнего маршрута «Шелкового пути» проходила по территории нынешней Российской Федерации, по северному побережью Каспия, а Астрахань являлась одним из его важных узловых пунктов. Археологи также доказали, что не осталось в стороне и Зауралье.

В 1992 году совместная экспедиция китайских, российских и монгольских ученых открыла ранее неизвестный маршрут Великого Шелкового пути, который пролегал гораздо севернее традиционных: начинался в Пекине, шел через Монголию и Сибирь.

Вместе с тем, зачастую современные попытки возродить древний торговый путь исключали Россию. Так, инициированный в 1993 году Европой и США проект ТРАСЕКА (транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия» участия России не предполагал. Поэтому неудивительно, что предложенная в 2013 году инициатива создания Экономического пояса Шелкового пути вызвала настороженность российских экспертов, которые посчитали, что новый проект – попытка Китая снизить влияние России в Центральном Азии. Тогда было непонятно, какое место отводит Поднебесная России в китайском плане евразийской интеграции [Россия вступила на Шелковый путь // Журнал «Дыхание Китая» от 28 марта 2015 года № 64, с. 30].

У российских китаеведов вызвали опасения также и официальные заявления Правительства КНР о намерениях укреплять свои позиции в Центральной и Юго-Восточной Азии. Ранее руководство Поднебесной предпочитали принцип Дэн Сяопина «тао гуан ян хуэй», что означает «избегать солнечного света, скрывать свои намерения в тени». Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» стала восприниматься как «рецидив китайского гегемонизма» и даже попытку противостояния формирующемуся Евразийскому экономическому союзу.

Американское издание Stratfor даже разместило анализ выступления Си Цзиньпина, в котором в частности отмечалось: «Агрессивные усилия Китая по модернизации своего военного флота и продвижению за рубеж энергетических, инфраструктурных и сырьевых проектов являются, пожалуй, наиболее заметными попытками ответить на геополитические последствия собственных экономических и энергетических потребностей. Турне Си, как и некоторые другие недавние события, пролили свет на традиционную потребность развития в западном направлении» [Тавровский Ю.В. Китай, Россия и соседи. Новое тысячелетие / М.: Восточная книга, 2015. с. 35-36].

По оценке аналитического агентства FTimes (Россия), Китай предложил «создать экономический коридор с Россией и Монголией, который соединит китайский «Экономический пояс Шелкового пути» с российским трансконтинентальным железнодорожным планом и монгольской дорожной программой. Но все-таки создание «Экономического пояса Шелкового пути» может вызвать опасения, что новые китайские инфраструктурные и транспортные проекты будут конкурировать с Транссибирской железной дорогой».

Беспокоящим фактором для нашей страны может являться то, что одновременно развиваются альтернативные маршруты в Европу в обход Российской Федерации: Казахстан – Туркменистан – Иран – Турция; Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Черное море – Болгария (часть программы ТРАСЕКА); Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция (данный проект будет реализован после строительства китайско-киргизско-туркменской дороги).

В январе 2016 года отправлен тестовый поезд из китайского города Иу транзитом через Казахстан и Туркменистан до Тегерана. К 2020 году в иранскую столицу планируется открыть еще два маршрута, отдельный экспресс соединит китайский Ляньюньган и турецкий Стамбул.

В целях реализации проекта «Китайский экспресс» в таких городах, как Чунцин, Чэнду, Чжэнчжоу, Ухань, Сучжоу, Иу, Чанша, Шэньян, Сиань продолжают создаваться крупные логистические центры по концентрации грузов. В приграничных пунктах пропуска планируется формировать перевалочные базы, поступательно улучшать инспекционно-досмотровую инфраструктуру. Планируется модернизация железных дорог для расшивки наиболее «узких» мест и развития центров перегрузки товаров в морских и речных портах (грузовой контейнерный поезд Чунцин - Европа следует по территории России, Белоруссии, Бельгии, Франции, Венгрии, Казахстана, Нидерландов, Польше, Чехии и Испании).

Также в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭШП опасения вызывают действия на китайском направлении партнера России по ЕАЭС – Республики Казахстан.

В настоящее время Казахстан стремится к перенаправлению транспортных потоков из Китая в Европу на транскаспийский маршрут (Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС), что создает угрозу ослабления транспортной привлекательности России и повышает риски незаконного ввоза в ЕАЭС через Казахстан товаров с нарушениями таможенного законодательства.

По данным Главного таможенного управления КНР, если в 2013 году через Россию перемещалось 99% транзитных поставок из Китая в Европу, то по итогам 2016 года, доля России сократилась до 15% .

Казахстан усиленно наращивает транзитный потенциал в рамках исполнения программы «Нурлы Жол – путь в будущее» на 2015 – 2020 годы.

Наиболее масштабными проектами, реализуемыми на транскаспийском маршруте, являются: международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» (далее – МЦПС) и транспортно-логистический комплекс (ТЛК) «Сухой порт» (действуют на территории свободной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» на казахстано – китайской границе), а также развитие морских портов на Каспийском море («Актау» и «Курык»).

Целями проекта МЦПС заявлены стимулирование производственной и туристической составляющей, однако анализ его деятельности показывает, что функционирование МЦПС направлено на развитие «челночной» торговли. Коммерческие партии товаров закупаются на китайской части центра и под видом товаров для личного пользования перемещаются физическими лицами в упрощенном порядке на территорию ЕАЭС.

По данным статистики внешней торговли КНР за 2015 год, через МЦПС на территорию ЕАЭС ввезено 27 тыс. тонн товаров общей стоимостью 423 млн. долл. США, за 1 полугодие 2016 года – 9,4 тыс. тонн. Возможный ущерб консолидированному бюджету государств – членов ЕАЭС может оцениваться по итогам 2015 года в 53 млн. долл. США, 1-го полугодия 2016 года – 21 млн. долл. США.

Деятельность ТЛК «Сухой порт» направлена на обеспечение дальнейшего экспорта китайской продукции на рынки Европы, Центральной Азии, Турции и стран Персидского залива. На его территории осуществляются операции по накоплению, комплектованию и отправке грузов автомобильным и ж/д транспортом. Для ускорения совершения таможенных операций на территории ТЛК создан центр таможенного оформления.

За 10 месяцев 2016 года в ТЛК «Сухой порт» обработано 59 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент (TEU или teu от англ. Twenty-foot equivalent unit) - условная единица, используемая при описании вместимости транспортных средств и контейнерных терминалов. К 2020 году планируется обрабатывать более 500 тыс. TEU в год. Для сравнения: ТЛК

«Южноуральский» (Челябинская обл.), который рассматривается Россией в качестве одной из узловых точек сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, имеет мощность в 255,5 тыс. TEU в год.

В целях развития пропускной способности казахстанских портов на Каспийском море в порту «Актау» осуществляется строительство инфраструктуры для обработки сухих, контейнерных и универсальных грузов, а также строительство автомобильных и ж/д подъездных путей. В 100 километрах южнее г. Актау заканчивается строительство нового паромного комплекса в порту «Курык» проектной мощностью около 4 млн. тонн, который позволит увеличить существующие мощности Казахстана по перевалке паромных грузов почти в 3 раза.

В ближайшее время планируется ввод в эксплуатацию железнодорожной линии, которая позволит сократить на 1200 км расстояние перевозок со станций «Достык» и «Алтынколь» на казахстанско – китайской границе в морские порты «Актау» и «Курык».

Кроме того, вследствие изменения Турцией, а позднее и Украиной маршрутов экспорта своих грузов в страны ЕАЭС (после введения Россией специальных экономических мер), перед Казахстаном встала проблема быстрого увеличения пропускной способности порта «Актау». Решением стала минимизация таможенных и иных контрольных процедур (время совершения всех таможенных операций и государственного контроля ограничено 2,5 часами, осмотр и взвешивание товаров и транспортных средств не производятся, инспекционные досмотровые комплексы не применяются).

В результате за десять месяцев 2016 года через порт «Актау» было ввезено в 2,2 раза больше товаров, чем за аналогичный период 2015 года. В частности, ввоз товаров из Турции вырос за тот же период в 14 раз до 95 тыс. тонн, ввоз товаров из Украины вырос с 24,5 тонн до 84 тыс. тонн (3,5 тыс. раз).

Однако не только Казахстан вызывает опасения как соперник России в гонке за удержание позиций в Евразии. Другие партнеры России по ЕАЭС не отстают и стремятся к укреплению сотрудничества с Китаем во всех областях.

По информации китайского ежемесячного журнала «Чжунго» («Китай»), в целях оживления древнего Шелкового пути в рамках предложенной Председателем КНР Си Цзиньпином инициативы «Один пояс – один путь» в настоящее время Китай активно стимулирует взаимовыгодное сотрудничество со странами Евразии в новых формах. Одним из таких примеров является китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень» (далее – индустриальный парк) под Минском.

По замыслу создателей, индустриальный парк должен стать настоящим эко-городом. Здесь должны быть сосредоточены инновационные производства с высоким экспортным

потенциалом, введен особый правовой режим, созданы оптимальные условия для успешного ведения бизнеса.

Еще в 2010 году лидеры Китая и Беларуси договорились о совместном строительстве китайско-белорусского индустриального парка. В 2012 году стороны выделили инвестиции и создали совместное предприятие, а 19 июня 2014 года в 25 км от Минска состоялась церемония закладки камня.

По мнению представителя китайской стороны совместного предприятия, благодаря большой поддержке правительств обеих стран, индустриальный парк имеет очень хорошие перспективы.

Так, белорусская сторона создала очень благоприятные условия для инвестиций: согласно указу Президента Беларуси, в первые десять лет индустриальный парк, а в следующее десятилетие налог будет снижен на 50%. Срок землепользования составит 99 лет.

Китайская сторона рассматривает индустриальный парк в Республике Беларусь как ключевой проект. По мнению китайских экспертов, главными преимуществами, которые получают компании в индустриальном парке, будут являться:

- выгодное географическое положение и удобные транспортные коридоры;
- перспективы беспошлинного входа на рынок стран Единого экономического пространства и близость рынка Европейского союза;
- система налоговых преференций (резиденты получают льготы по формуле «10+10»: освобождение от корпоративных налогов, указанных выше);
- комплексное обслуживание резидентов парка по принципу «одно окно».

Китайские специалисты считают, как важная территориальная составляющая ЭПШП Республика Беларусь в настоящее время имеет развитую автомобильную и авиационную транспортную систему. Кроме того, китайские эксперты полагают, будучи членом ЕАЭС, Беларусь является важным торгово-экономическим каналом, соединяющим ЕАЭС и Евросоюз, а продукция китайско-белорусского индустриального парка может беспошлинно продаваться в России, Казахстане и других странах, где проживает более 170 млн. потребителей.

По информации источника, к декабрю 2016 года в индустриальный парк вошли такие предприятия, как Zoomlion, ZTE, Huawei, а в настоящее время готовятся к вхождению в индустриальный парк еще 20 предприятий.

Приоритетные направления, намечаемые к развитию в индустриальном парке, – электроника, биомедицина, тонкая химия и машиностроение. Управляющая компания индустриального парка – СЗАО «Компания по развитию китайско-белорусского

индустриального парка». Доли белорусской и китайской сторон в уставном фонде управляющей компании индустриального парка – 40% и 60%, соответственно.

Китайские специалисты уверены, что китайско-белорусский индустриальный парк откроет целый спектр возможностей для китайских предприятий, выходящих на зарубежный рынок, и станет важной составляющей в рамках строительства ЭПШП, примером успешной реализации инициативы по созданию базы кооперации, предложенной лидерами двух стран, важной платформой соединившей Китай и западную Евразию.

Таким образом, складывающаяся ситуация создает для России две основные проблемы: снижение транспортной привлекательности и усиление рисков ввоза на территорию ЕАЭС товаров по заниженной стоимости, с нарушениями таможенного законодательства, а также без соблюдения действующих запретов и ограничений.

Что касается вопроса национальной безопасности России в условиях сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, мнения авторов на данный счет также разделяются.

Некоторые, например, ученые Стокгольмского института исследования проблем мира (СИПРИ), полагают, что инициатива ЭПШП обладает достаточным потенциалом для поддержания устойчивого развития и обеспечения безопасности человека, реализуемых посредством инвестиций и общественных благ на национальном уровне в Центральной и Южной Азии (особенно в Пакистане). Однако реализация ЭПШП в дальнейшем может привести к обострению ряда политических проблем таких, как, например, коррупции и всё еще низкого уровня общественного контроля над ресурсами, слабости государственных институтов, что наблюдается в той или иной мере во всех государствах региона.

Но, рассматривая конкретно судьбу России в условиях сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, данные ученые полагают, что ЭПШП внешнеполитические интересы нашей страны не затрагивают вовсе и не препятствует развитию ЕАЭС. Напротив, по их мнению, политическая, историческая близость России и стран, входящих в ЭПШП, дают России по сравнению с Китаем абсолютное преимущество в регионе.

Однако другие авторы, например, Н. Межевич и Н. Чукалова считают, что шведские ученые игнорируют ряд серьезных препятствий, среди которых отсутствие достаточных материальных ресурсов для реализации масштабных планов, проблемы логистики и недостаточный уровень взаимного доверия сторон.

Традиционный подход экспертов, занимающихся изучением Китая, состоит в том, что любое расширение сотрудничества только приветствуется. Однако контракты с КНР по газопроводам ясно показали, что проекты не проходят оценку эффективности, а заключаются исключительно по принципу геополитической целесообразности, обусловленной разворотом России на Восток и, соответственно, в сторону от Запада.

Либерально настроенные российские ученые и Китай могут долго убеждать (и убеждаться) в том, что реализация ЭПШП не угрожает российским интересам в Центральной Азии. Но не точно ли также ранее уверяла Европа при реализации Восточного партнерства, главной целью которого заявлялось развитие стран. В результате путь евроинтеграции избрали Молдавия, Украина и Грузия – государства, в которые были вложены наибольшие объемы средств. Долго размышляла Армения и, несмотря на то, что выбрала интеграцию в ЕАЭС, уже успела заключить ряд обременительных соглашений с Европой. Белоруссия смогла остаться в пророссийском векторе исключительно благодаря волевым усилиям лидера республики. Те республики Центральной и Средней Азии, которые удалены от границ с Европой, проходили в рамках других программ помощи. Но здесь влияние определяется в первую очередь территориальным фактором. Граничащие с Европой республики совершили трансформацию внешнеполитического вектора в пользу Европы, а Азия на данном этапе пока колеблется между Россией и Китаем.

Китайская инициатива ЭПШП призвана стать альтернативой попыткам США усилить свое влияние в Евразии. И участие России в этом проекте гораздо больше выгодно самому Китаю, чем нашей стране – ведь он смог превратить потенциального противника в сильного союзника. Китайская стратегия, успех которой демонстрирует присутствие китайского бизнеса по всему миру, включая страны мировой периферии, начинает воплощаться и в отношении России. Но не в форме равноправного и взаимовыгодного партнерства, а на принципах обслуживания китайских интересов в ущерб национальным российским.

Список литературы:

1. Ларин А.Г. (2015) Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. № 20.
2. Межевич Н., Чукалова Н. Интересы России и ЕС в ЭПШП // http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=8805#top-content.
3. Россия вступила на Шелковый путь // Журнал «Дыхание Китая» от 28 марта 2015 года № 64.
4. Смирнов Г., Дмитриева И., Дмитриев В., Бумагина Е. Геополитика. Теория и практика. Учебное пособие // М: Проспект, 2017.
5. Сыроежкин К.Л. Синцзян: большой вопрос для Китая и Казахстана // Алма-Ата: Институт азиатских исследований, 2015.
6. Тавровский Ю.В. Китай, Россия и соседи. Новое тысячелетие / М.: Восточная книга, 2015.