

“ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ” – НАУЧНЫЕ МАРШРУТЫ ПРОЕКТА

© 2018

Л. Б. АРИСТОВА, Н. К. СЕМЁНОВА

Институт востоковедения РАН
aristova3@gmail.com; semenovanelli-2011@mail.ru

DOI: 10.7868/S0869190818030160

22 сентября 2017 г. Институт востоковедения РАН посетила делегация Центра исследований современного мира международного отдела Центрального комитета Коммунистической партии Китая (ЦИСМ МО ЦК КПК) для участия в научной дискуссии по вопросу реализации китайской инициативы “Один пояс – один путь”. Встреча была организована Центром изучения стран Ближнего и Среднего Востока совместно с Центром энергетических и транспортных исследований ИВ РАН.

Китайскую сторону представляли сотрудники ЦИСМ Цзоу Юнхун, Ли Шицзя, Чжан Вэйцзе, Ли Дэцзэн, а также сотрудники посольства КНР в РФ Ван Юе, Ху Хао и Хао Чживэй. От Института востоковедения РАН на встрече присутствовали заместитель директора В.Я. Белокреницкий, заместитель директора и руководитель Центра изучения Центральной Азии, Кавказа и Урало-Поволжья А.К. Аликберов, руководитель Отдела экономических исследований А.В. Акимов, Л.Б. Аристова (ЦЭТИ), Н.К. Семенова и И.Н. Серенко (обе – ЦИБСВ), президент Евразийского транспортного инновационного центра С.С. Гончаренко, заведующий сектором Монголии ИВ РАН В.В. Грайворонский.

С приветственным словом выступил *В.Я. Белокреницкий*, который отметил давние и плодотворные научные связи ИВ РАН и китайских ученых. Глава китайской делегации *Цзоу Юнхун* познакомила российских коллег с исследованиями ЦИСМ и отметила заинтересованность китайской стороны в положительном восприятии проекта “Один пояс – один путь”, его адекватной оценке и широком информационном освещении. Китай подписал договор о сотрудничестве с более чем 40 странами и международными организациями; более чем с 30 странами усиливается сотрудничество в сфере производственных мощностей.

Н.К. Семенова отметила актуальность исследований экономических аспектов и особенностей формирования международных транспортных коридоров на Евразийском пространстве, анализа существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов в Центральной Азии и прилегающих регионах с нестабильной политической обстановкой. Большинство стран Евразии придают особое значение формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. В этом контексте особую роль играют два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай.

Участие в инициативе “Один пояс – один путь” актуально для каждой страны-участницы с точки зрения не только выгоды, но и национальной безопасности, учитывая роль дорог в военной, промышленной, технологической, продовольственной и демографической сферах. Степень реализуемости перспективных и долгосрочных действующих транспортных проектов, развитие международной интеграции находится в прямой зависимости от обеспечения их безопасности и нивелирования существующих рисков и угроз. Реализация проекта Шелкового пути может оказаться под угрозой из-за невозможности обеспечить его безопасность на территории ряда государств Центральной Азии и Ближнего Востока. В условиях нестабильности в Центральноазиатском регионе и Афганистане, угрозы переноса деятельности ИГИЛ на территорию Центральной Азии и Кавказа главным вопросом остаются не экономические проблемы, а обеспечение безопасности в зоне Экономического пояса Шелкового пути (ЭППП).

АРИСТОВА Людмила Борисовна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН; aristova3@gmail.com

СЕМЁНОВА Нелли Кимовна – кандидат политических наук, научный сотрудник Института востоковедения РАН; semenovanelli-2011@mail.ru.

Выступление *В.Я. Белокреницкого* было посвящено уйгурскому вопросу, который ставит перед КНР ряд вызовов относительно приоритетов в своей политике в Центральной Азии, Афганистане и за их пределами в связи с безопасностью Синьцзян-Уйгурского автономного района и геостратегическими целями инициативы “Один пояс – один путь”.

Проблема безопасности присутствует и на одном направлении Шелкового пути. Индия не одобряет маршрут по спорным территориям. В такой ситуации возможны дестабилизация и в более отдаленной перспективе новый кризис в отношениях между Индией и Пакистаном. Хотя конфликт перешел из острой фазы в хроническую, нет гарантии полного его окончания. Однако есть надежды на это в связи с изменением соотношения сил между сторонами, внутриполитического расклада в обоих государствах, политической ситуации в Кашмире, а также динамики региональных и глобальных международных процессов.

Жсан Вэйцзе отметил, что некоторые регионы вдоль нового Шелкового пути зачастую ассоциируются с конфликтами, волнениями, кризисами и проблемами. Такому состоянию дел нужно положить конец. Как сказал председатель КНР Си Цзиньпин: “Мы должны формировать концепцию общей, всесторонней и устойчивой безопасности на базе сотрудничества, а также совместными усилиями создавать условия безопасности для совместного пользования ими. Мы должны разрешать острые вопросы политическими средствами, способствуя посредничеству в духе справедливости. Мы должны расширять контртеррористические меры, устраняя симптомы и первопричины терроризма. Мы должны стремиться к искоренению бедности, отсталости и социальной несправедливости”.

А.В. Акимов подчеркнул, что Россия не может не реагировать на китайскую инициативу “Один пояс – один путь”, но ей необходимо определить свою позицию по этому вопросу. Если для ряда развивающихся стран, таких как Пакистан или Мьянма, этот проект решает целый ряд ранее не решенных проблем развития, то для других он является далеко не однозначным. Пример тому – позиция Индии, которая не выражает желания в нем участвовать. Данный проект имеет значение для всей Евразии. Россия оказывается в географическом плане между Китаем с одной стороны и Европейским Союзом – с другой. Россия поддерживает экономическое сотрудничество со странами СНГ, которые также находятся между китайским и европейским центрами экономической силы. *А.В. Акимов* обсудил с китайскими коллегами планы по расположению потенциальных маршрутов ЭПШП, отметив, что его морская составляющая имеет более высокие экономические показатели. Докладчик уделил внимание экономической эффективности и безопасности для Российской Федерации транзитного сообщения по своей территории в рамках проекта ЭПШП.

Ли Дэцзэн считает, что проект “Один пояс – один путь” не ограничен пространством и временем. В Пекине 14–15 мая 2017 г. состоялся первый международный экономический форум, посвященный ему. Данное событие собрало в столице Китая представителей более ста стран, среди которых были главы стран и правительства, в том числе президент России *В.В. Путин*. Форум был посвящен озвученной в 2013 г. инициативе создания “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI в.” (МШП-XXI), которая впоследствии получила общее название “Один пояс – один путь”. Более половины населения планеты будет вовлечено в этот трансконтинентальный проект. Были представлены планы его реализации. Утверждено 250 проектов – от отдельных участков ЭПШП до полной реализации проекта. Имеется пять ключевых принципов: геополитика, финансы, торговля, научно-техническая составляющая, ментальная оценка. Существуют особенности стран участниц, но многие противоречия между странами вполне решаемы. Их можно решать в формате БРИКС и ШОС, существующих проектов ЕврАзЭС и др. Региональная организация оказывает большую помощь в реализации проекта. Экономический пояс Шелкового пути пока существует в виде концепции, еще не намечен реальный план его осуществления. Необходимо учитывать пожелания отдельных стран для выгодного взаимодействия и для общего дела.

Цзоу Юнхун определила приоритеты сотрудничества концепции “Один пояс – один путь”: координация национальных экономических стратегий; повышение связности национальных инфраструктурных систем; устранение препятствий для торговли и инвестиций; финансовая кооперация и др. Предложенная детализация этих приоритетов свидетельствует о глубокой проработке проекта китайской стороной, в том числе баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров. Значительный акцент сделан на сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате. В пяти основных сферах сотрудничества, “пяти связующих элементах”: политическая

координация, взаимосвязь инфраструктур, беспрепятственная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление связей между народами – с момента оглашения концепции “Один пояс – один путь” почти за четыре года проделана большая работа.

И.Н. Серенко акцентировала внимание на пятом “связующем элементе” концепции проекта – укреплении связей между народами, развитии взаимодействия в гуманитарной сфере в странах, по территории которых будет проходить новый Шелковый путь.

Чжан Вэйцзе продолжил тему обсуждения: «В рамках пятого “связующего элемента” ведется активное сотрудничество в различных гуманитарных сферах: это наука, образование, культура, здравоохранение. Ежегодно Китай предоставляет странам “вдоль пути” 10 тысяч правительственных стипендий. Процветают проекты сотрудничества между людьми, такие как год культуры Шелкового пути, год туризма, фестиваль искусств, кино- и телепроекты, семинары и диалоги между исследовательскими центрами».

А.К. Аликберов сказал: «Китайско-российский проект глобализации, состоящий из нового Шелкового пути и ЕАЭС, постоянно “обрастает” новыми транспортными коридорами, инвестициями, планами, финансовыми институтами, такими как Новый банк развития БРИКС и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Но для полноценного расширения масштабов сотрудничества необходимо постепенное упрощение таможенных, визовых и иных процедур».

Л.Б. Аристова подчеркнула, что Центральная Азия имеет стратегическое значение для национальной безопасности и экономического развития Китая. Региональные государства входят в орбиту геоэкономического и политического влияния КНР. Предоставляя финансовую поддержку странам Центральной Азии, Китай получает надежных поставщиков энергоресурсов и потребителей, заинтересованных в его продуктах, а также лояльных соседей. Одним из основных направлений китайских инвестиций является транспортный сектор. Это путь из Китая в Европу через Центральную Азию. В значительной степени кредиты направлены на создание инфраструктуры между Центральной Азией и западным Китаем. Реализация концепции ЭПШП через Казахстан является ключевым элементом стратегии “Один пояс – один путь”. Казахстанско-китайское сотрудничество отличается постоянным расширением сфер сотрудничества, которое включает в себя все ключевые финансово-экономические направления.

По мнению *В.В. Грайворонского*, “Один пояс – один путь” – глобальная инициатива, направленная на использование уже имеющегося исторического опыта создания и функционирования нового Великого шелкового пути между возвышающимся Китаем и многими странами Центральной и Западной Азии, Европейского Союза, Северной Африки. Монголия активно участвует в разработке и реализации одного из основных направлений ЭПШП. Разработка и подписание программы создания экономического коридора “Россия–Монголия–Китай” – один из первых крупных результатов сопряжения национальных стратегических проектов: российского – “Евразийский экономический союз”, китайского – “Пояс и путь” и монгольского – “Путь развития”.

Основное внимание на встрече ученых из КНР и РФ уделялось вопросам безопасности реализации проекта “Один пояс – один путь”, анализу существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов в регионе Центральной Азии и прилегающих регионах с нестабильной политической обстановкой, особенностям формирования международных транспортных коридоров на Евразийском пространстве и др. Научная дискуссия имела динамичный и плодотворный характер. Цзоу Юнхун и В.Я. Белокреницкий выразили надежду на продолжение научного диалога между ИВ РАН и ЦИСМ МО ЦК КПК.