

УДК 625 (51)

В.В. Первухин¹**«НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»²**

На основании экспертных оценок дается характеристика новых международных транспортных и инфраструктурных проектов, в реализации которых участвуют Россия, Китай, Казахстан и другие страны Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Ключевые слова: международная торговля, транспортная инфраструктура, Шёлковый путь, Таможенный союз, Евразийский экономический союз, Центральная Азия, АТР, Россия, Китай, Казахстан.

Заголовок статьи неслучайно взят в кавычки. Понятие «новый шёлковый путь» (The New Silk Road) появилось в 2009 г., когда США приступили к разработке этого проекта силами Центра стратегических и международных исследований. Главной заявленной целью «нового шелкового пути» является создание условий для наращивания торговых связей между странами Центральной и Южной Азии. Несмотря на то, что этот термин уже широко применяется в литературе, он все же продолжает оставаться довольно условным и пока не получил единообразного научного определения. Здесь он используется исключительно из соображений практической общепонятности.

Однако нелишне вкратце напомнить и о Великом шёлковом пути, послужившим прообразом для нового понятия.

Еще в XIII в. венецианский купец Марко Поло назвал караванные пути, по которым перевозился шёлк с Востока на Запад, шёлковыми. А в научный оборот название «Великий шёлковый путь» ввел в 1877 г. немецкий исследователь Фердинанд фон Рихтгофен, употребив его в своей книге «Китай».

Великий шёлковый путь, как торговая магистраль, возник в III в. до н.э. и просуществовал до XVI века. Он представлял собой систему караванных дорог, ведущих из Китая в страны Ближнего Востока и Европы. Значительная часть этого пути пролегла по территории Средней Азии и Казахстана, или, согласно нынешней терминологии, Центральной Азии.

Маршрут Великого шёлкового пути менялся на протяжении столетий: возникали его новые

ответвления, другие же, напротив – отмирали, а города и торговые пункты на них приходили в упадок. Наибольшего расцвета Великий шёлковый путь достиг в VIII-XII веках.

Рассматривая Центральную Азию как географическое пространство, можно видеть, что этот регион Евразии представляет собой важное пересечение маршрутов и миграций различных народов. Центральная Азия и включает в себя Великий шёлковый путь, и сама является таковым. Здесь связываются потоки не только природных, но и человеческих ресурсов. Страны, входящие в этот узел, помимо собственно центральноазиатских государств, занимают значительную часть земного шара. Это, с одной стороны, страны-члены Евросоюза, Африка и Япония; с другой – США, страны Латинской Америки и Австралия; наконец, но отнюдь не в последнюю очередь, Россия, Китай и Иран. Согласно определению ЮНЕСКО в эту зону включены также Афганистан и Пакистан. Учитывая уникальную в истории цивилизации роль Великого шелкового пути, ЮНЕСКО приняла в 1987 г. программу «Шёлковый путь».

Центральная Азия никогда не была оторвана от основных очагов мировой культуры не только близлежащих стран (Шумер, Ассирия, Иран, Индия), но имела контакты с Закавказьем, Средиземноморьем, Поволжьем, с кочевыми племенами, обитавшими на юге современных России и Казахстана. Но в начале третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества или восстанавливать на новом витке развития забытые. Комплексное изучение Великого шёлкового пути,

¹ Валерий Васильевич Первухин – советник по международному энергетическому сотрудничеству, Институт энергетической стратегии, e-mail: valperv@yandex.ru

² Обзор по материалам экспертов из России, Китая и Казахстана



Источник: *europe-china.kz*.

Рис. 1. Великий шёлковый путь

как пути диалога стран и культур, вполне отвечает этой задаче.

XIX век был отмечен противоборством между Россией и Англией за сферы влияния в Центральной Азии. В настоящее же время основные вызовы для центральноазиатских стран связаны с проблемой построения государственности, наличием военизированных и террористических группировок в Афганистане и Пакистане, очагов боевиков в постсоветских странах, наркотрафиком, этническими конфликтами, водно-энергетическими проблемами.

Россия заинтересована в реализации транспортных проектов в Центральной Азии, где сейчас основные преференции получает Китай. Исключением является Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии, чья зона действия вплотную подошла к границам Китая и центральноазиатского региона, частично вклинившись в него (Казахстан).

Китай также заинтересован в том, чтобы обезопасить транзитные пути для энергоресурсов. Пекин проводит политику диверсификации транспортных коридоров. Сейчас есть три пути из Китая в Европу:

- 1) Транссибирская железная дорога – 13000 км – от границы с Россией до Роттердама;
- 2) морской путь из порта Ляньюньчан до Роттердама – 10900 км;
- 3) маршрут Шанхай – Роттердам – 15000 км.

Китай работает и над новым маршрутом – скоростным шоссе Азия – Европа и несколькими проектами по «программе континентальных мостов». Они свяжут Китай с Евразией, Восточной Европой и Средиземноморьем. Можно рассматривать эти начинания как попытку воз-

родить исторический Шёлковый путь в новом издании.

Косвенно в развитии «Нового шёлкового пути» заинтересована и Индия. Хотя на этот интерес накладываются ее сложные взаимоотношения с Китаем и исламскими государствами.

Наряду с Россией и Китаем к наиболее активным игрокам на этом пространстве относится и Казахстан. Именно эти три страны предпринимают конкретные шаги по реализации проектов, прямо или косвенно связанных с развитием «Нового шёлкового пути».

В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин, будучи с визитом в Казахстане, заявил о стратегической концепции создания «Экономического пояса шёлкового пути». Речь идет о новом направлении экономического развития регионов, расположенных по историческому маршруту Великого шёлкового пути. Новый маршрут будет пролегать через континент Евразии, пересекая многие страны; его длина составит 7000 км. Он затронет 3 млрд человек, а также соединит азиатский, тихоокеанский и западноевропейский экономические круги. Главной целью «Экономического пояса шёлкового пути», как утверждают в Пекине, является создание новой модели регионального сотрудничества. Традиционная модель регионального сотрудничества в первую очередь учитывает создание взаимовыгодных торговых и инвестиционных соглашений и установление единой таможенной политики, а затем создание межгосударственных институтов (пример – Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии с перспективой создания Евразийского союза).

Проект «Экономический пояс шёлкового пути» отличается от этой модели. Его главная цель – сотрудничество в сфере торговли, транспорта и инвестиций. Создание в будущем таможенного союза не предполагается. «Экономический пояс» не является проектом интеграционного сотрудничества. Он не разрушает существующие механизмы региональных связей.

Стратегическая концепция «Экономического пояса шёлкового пути» состоит из пяти пунктов: политические связи, соединение дорог, свободная торговля, денежное обращение и общие стремления народов.

Под **политическими связями** подразумевается обмен стратегиями и методами экономического развития между странами, стремление к единству при сохранении имеющихся различий, а также совместное планирование регионального сотрудничества. Иными словами, речь идет об экономическом взаимодействии на основе политических и правовых уровней.

Соединение дорог подразумевает улучшение трансграничной инфраструктуры, строительство транспортной магистрали между Китаем и Европой, улучшение условий для экономического развития и передвижения людей.

Свободная торговля предполагает создание выгодных условий для инвестиций, снятие барьеров для торговли, уменьшение расходов и улучшение темпа и качества регионального экономического обращения.

Денежное обращение даст возможность вести расчет разными валютами, что уменьшит расходы, позволит противостоять финансовым рискам и повысит международную конкурентоспособность в регионе.

Общие стремления народов позволят улучшить дружеские связи, углубить взаимопонимание и положат начало региональному сотрудничеству на социальном уровне.

Географически проект охватывает Центральную, Южную и Западную Азию, а также Евразию. Вообще говоря, развитие региональной экономической кооперации – лейтмотив политики Китая в отношении всех регионов, в первую очередь в отношении своих соседей, стран Центральной Азии, как отмечает директор Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета в Шанхае Чжао Ху-

ашен. В ходе своего визита в Исламабад в мае 2013 г. премьер-министр КНР Ли Кэцян подтвердил намерение создать «китайско-пакистанский экономический коридор». Одновременно премьеры Китая и Индии выдвинули идею создания экономического коридора Китай – Бангладеш – Индия – Мьянма. В октябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпинь во время визита в Индонезию предложил странам АСЕАН совместно проложить «Морской шёлковый путь». Китай подписал 11 соглашений о зонах свободной торговли с 19-ю странами и регионами. Аналогичные переговоры ведутся еще с 23-мя странами. На этом фоне «Экономический пояс шёлкового пути» скорее – концепция, а не план действий с конкретными целями и дорожными картами. Тем не менее этот вектор китайской политики будет иметь фундаментальный долгосрочный характер. Продвигая «Экономический пояс шёлкового пути» и смежные проекты в Южной и Западной Азии, Китай все больше открывает-ся в сторону Запада. В то же время это не означает его отхода от восточного и юго-восточного направлений, но скорее свидетельствует о намерении сбалансировать все векторы сотрудничества, не умаляя значения ни одного из них.

Многие эксперты задаются вопросом, не сталкиваются ли на этом поле интересы России и Китая? Или здесь, напротив, открываются перспективы для расширения сотрудничества? И российские, и китайские эксперты придерживаются здесь различных точек зрения.

Так, в начале октября 2013 г. официальный орган компартии Китая «Женьминь жибао» опубликовал сразу две статьи с дипломатичной критикой Евразийского союза и описанием преимуществ китайского суперпроекта шёлкового пути. Пекин не возражает против активности России и США в Азии, но предлагает сделать ее частью китайского проекта. По мнению китайцев, даже страны Закавказья мечтают влиться в этот проект. Даже названия статей весьма характерны: «Какие различия существуют в стратегиях Китая, США и России в Центральной Азии?» и «Экономический пояс шёлкового пути – какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии?»

По мнению авторов статей, идея России о развитии Евразийского союза направлена на со-

хранение ее лидирующей роли на постсоветском пространстве. А вот что пишут они об американском плане «Нового шёлкового пути»: «Ранее США предлагали план «Новый шёлковый путь» с центром в Афганистане. Вашингтон намеревался объединить Центральную и Южную Азию, страны Закавказья и даже Монголию и китайский Синьцзян... (этот) план представляет собой важную составную часть американской стратегии по «возвращению» или «восстановлению равновесия» в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР)».²

Преимущества же китайского проекта орган китайской компартии видит в следующем. Прежде всего это преимущество концепции развития. По сравнению с Евразийским союзом и американским «Новым шёлковым путем» китайский «Экономический пояс шёлкового пути» – всесторонний проект, охватывающий страны и регионы с населением около 3 млрд человек. Российский проект может объединить в 10-15 раз меньшее население, соответственно это будет на порядок меньший рынок.

В рамках китайского «Экономического пояса шёлкового пути», как полагают китайцы, можно создать евразийскую экономическую зону, которая будет включать Китай, Центральную Азию и Европу. Здесь найдется место и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Евразийскому экономическому сообществу (ЕвразЭС), да и американский «Новый шёлковый путь» не исключается.

Еще одно преимущество – значительные финансовые ресурсы. В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин провел отдельные переговоры с главами четырех государств Центральной Азии, подняв отношения с ними фактически на уровень стратегического партнерства. Так, Узбекистан и Китай подписали соглашение о сотрудничестве на сумму 11 млрд долларов. Китай может помочь странам Центральной Азии в строительстве транспортных магистралей до Европы. По мнению «Женьминь жибао», «Россия также рада принять в этом участие»³.

Однако, как считает управляющий директор UFX Markets Денис де Йонг, «маловероятно,

что Россия согласится на второстепенные роли в этом процессе. Но интересы в этом регионе перекрестные, а российская экономика уступает китайской, поэтому можно ожидать серии переговоров по возможному взаимодействию между сторонами»⁴. А вот как рассуждает первый вице-президент Российского клуба финансовых директоров Тамара Касьянова: «Вопрос о возможном слиянии Евразийского союза и Шёлкового пути возникает... Но однозначно ответить на него сложно. Идея любой региональной группировки подразумевает идеологическую составляющую, а у России и Китая разная история, разный менталитет, разные ценности и разный подход к ведению дел. И цели, которые преследуют страны-инициаторы, тоже не совпадают, а может, и вовсе противоречат друг другу»⁵.

Аналитик компании UFSIC Станислав Савинов среди прочих факторов усматривает и географический, который, по его мнению, играет не в пользу России: по китайскому Шёлковому пути поставки пойдут быстрее и проще. Конкуренция станет возможной после создания портовой инфраструктуры Северного морского пути (Севморпуть). Пока же лучше попытаться интегрироваться и стать дополнением китайского проекта и его логичным продолжением в страны Северной Европы.⁶

Как бы то ни было, а проект «Экономического пояса шёлкового пути» позволяет Пекину продвигать свои интересы без конфронтации с Россией, давая возможность решить сразу две задачи – усилить позиции Китая в Центральной Азии и замкнуть на себя грузопоток из Юго-Восточной Азии на Европу в противовес Транссибу.

Собственно идея Шёлкового пути уже начала реализовываться, причем этому содействуют как европейские партнеры, так и российские: 30 сентября 2013 г. принадлежащая ОАО «РЖД» компания Far East Land Bridge заявила о запуске магистрального пути Суджоу – Варшава (КНР – Монголия – Россия – Белоруссия – Польша), по которому 6 ноября 2013 г. прошел первый состав. Еще одна линия в рамках шёлкового пути была запущена в августе 2013 года. Она прохо-

² Цит. по Сергеев М. Пекин дипломатично подвинул путинский проект Евразийского союза. URL: <http://www.ng.ru>.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

дит из Китая (Ченджу) до Германии (Гамбург) через Казахстан, Россию, Белоруссию и Польшу. Несмотря на прохождение через территорию нескольких стран, общее время доставки грузов из Китая в Германию занимает от 16 до 23 дней, что делает шёлковый путь более удобным, чем Транссиб, где регулярно возникают проблемы с движением (по данным РЖД, скорость движения товарных поездов составляла в 2012 г. в среднем 9,1 км в час).

Для стран Центральной Азии китайский проект выглядит более выигрышно, чем Транссиб, ибо он, будучи многосторонним, позволяет естественным образом образовать евразийскую экономическую зону, включающую в себя Евросоюз, Кавказ, Центральную Азию и Китай. С учетом включения в этот проект «Морского шёлкового пути» (см. ниже) в эту зону войдут также страны Юго-Восточной Азии и, возможно, Крым (напомним, что в декабре 2013 г. тогдашний президент Украины Виктор Янукович подписал в КНР контракт о строительстве силами КНР нового порта в Крыму, который входил еще в состав Украины. Разумеется, теперь потребуются новые переговоры КНР и России, если стороны пожелают осуществить этот проект).

Китайский проект «Экономического пояса шёлкового пути» положительно восприняла и Южная Корея, хотя корейцы считают необходимым в рамках этого проекта объединить в единую сеть как железнодорожные, так и автомобильные магистрали, чтобы создать прямые маршруты из Южной Кореи через КНДР и КНР в Россию и Центральную Азию с дальнейшим выходом на Европу. Кроме того, Республика Корея считает, что наряду с сухопутными перевозками в проект следует включить и Севморпуть.

Пока сложно говорить, какой из проектов окажется наиболее жизнеспособным. Нельзя исключать и возможность объединения усилий и разработки некоего глобального интеграционного проекта, который смог бы связать воедино страны Юго-Восточной Азии, Корейский полуостров, Китай, Россию, Индию, Пакистан, Центральную Азию, Кавказ и Евросоюз на основе общих экономических интересов.

29 марта 2014 г. в Наньянге (Сингапур) прошел симпозиум стран Восточной Азии, на кото-

ром в числе прочих вопросов рассматривалась тема реализации Морского шёлкового пути в XXI веке. Как уже упоминалось выше, эта идея была выдвинута председателем КНР в октябре 2013 г. в Индонезии.

Морской шёлковый путь может стать основной торговой артерией внутри азиатского региона, способствуя дальнейшему развитию общерегиональных интеграционных процессов. Следствием реализации этого проекта станет снижение расходов на грузоперевозки морским транспортом, расширение торговых отношений не только внутри региона, но и развитие торговой оси Азия – Европа. В конечном счете – укрепление экономик азиатских государств.

Эксперт МГИМО Е. Арапова задается вопросом, как реализация морского шелкового пути скажется на стратегических интересах России? Очевидно, что он станет главным и успешным конкурентом российскому Севморпути. Несмотря на конкурентные преимущества Севморпути, заключающихся, прежде всего, в сокращении сроков транспортировки грузов почти в полтора раза, в настоящее время он не вырабатывает свой потенциал. Так, в 2012 г. общий объем перевозок по этому маршруту составил 3,87 млн т, в том числе 1,2 млн т транзитных грузов. В последние годы благодаря государственной поддержке и вовлечению в процесс крупных компаний, таких как «Лукойл», «Новатэк», «Норильский никель», удалось значительно расширить объемы грузоперевозок: в 2013 г. число судов по Севморпути увеличилось до 204 против 46 в 2012 году. Ожидается, что к 2020 г. пропускная способность Севморпути возрастет до 30 млн т при его теоретическом потенциале в 50 млн т.

Несмотря на это разрыв в пропускной способности Севморпути и традиционного для азиатских и европейских государств морского пути через Суэцкий канал остается очень существенным: в 2013 г. грузопоток по нему только из стран Юго-Восточной Азии составил 135,8 млн т, а в эти страны – 106 млн т (данные Suez Canal Traffic Statistics).

Учитывая высокие ежегодные темпы прироста грузопотока по Севморпути, значительно опережающие соответствующие показатели морского пути через Суэц, России необходимо



Источник: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html.

Рис. 2. Схема транспортных путей Евразии

в полной мере использовать имеющийся потенциал. Эта задача становится все более актуальной в свете конкурентных угроз со стороны нового азиатского морского проекта.

Надо полагать, что неслучайно председатель КНР впервые представил миру «Экономический пояс шёлкового пути» в сентябре 2013 г. именно в Казахстане. Ведь еще несколько лет тому назад здесь стала активно обсуждаться возможность превращения Казахстана в один из важнейших международных транспортных и транзитных узлов на пути из Китая в страны Западной Европы.

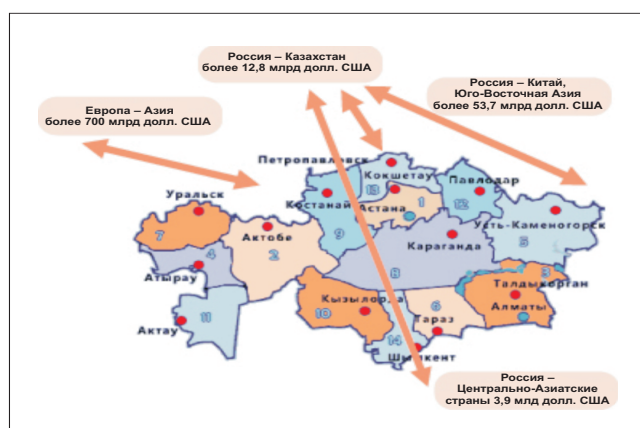
Геополитическая роль Казахстана как транзитного моста между Европой и Азией, а также между Россией и Китаем определяется его рас-

положением в центре евразийского пространства. Расположенный на стыке Европы и Азии, Казахстан обладает большим транзитным потенциалом, предоставляя азиатским странам географически безальтернативную наземную транспортную связь с Россией и Европой.

Через территорию Казахстана проходят три основных транзитных направления:

- 1) Европа – Китай (с участием России);
- 2) Европа – Китай (через страны Организации экономического сотрудничества и развития – ОЭСР);
- 3) Россия – Центральная Азия.

Идея создания нескольких транспортных коридоров между Россией и Казахстаном обсуждалась как в двустороннем формате, так и на



Источник: Росстат, Правительство РФ, Cominfo Logistics Solutions.

Рис. 3. Внешнее окружение Республики Казахстан: схема внешнеторговых оборотов

различных международных конференциях. В результате проект прокладки транспортных магистралей между Западным Китаем и Западной Европой был включен в списки объектов, к работе над которыми подключалась Экономическая комиссия ООН по странам Азии и Тихого океана. По оценкам ведущих экспертов в области транспорта, именно Центрально-Азиатский регион будет в ближайшие 20-25 лет важнейшим транспортным участком, обеспечивающим связи Западного Китая и Западной Европы. При этом наиболее выгодным с точки зрения финансовых затрат и финансовой отдачи от осуществления проекта считается направление из Западного Китая по территории Казахстана на Алма-Ату и Шымкент, далее через территории России, Белоруссии и Польши на Германию и Францию. Этот маршрут сможет обеспечить сокращение сроков доставки товаров между Западной Европой и Китаем примерно в 3,5 раза.⁷

22 сентября 2008 г. подписан Меморандум между Минтрансом России и Министерством транспорта и коммуникаций Казахстана о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актобе – Алма-Ата – граница КНР.

16 апреля 2009 г. подписан Меморандум между транспортными министерствами Казахстана и Китая о создании автотранспортного коридора Западная Европа – Западный Китай.

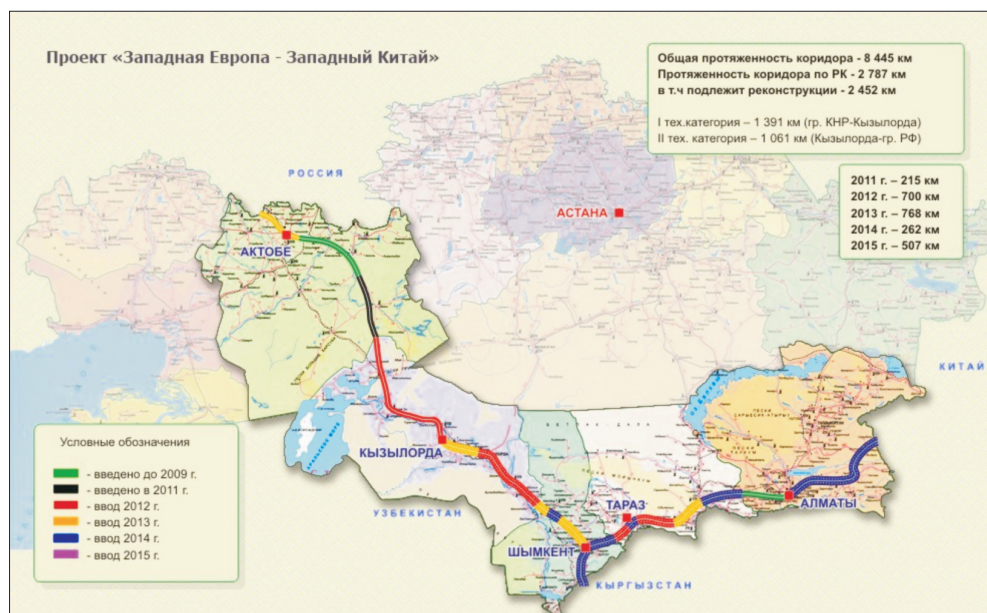
Общая протяженность маршрута составляет 8445 км. Из них 2233 км по территории России, 2787 км – по территории Казахстана, 3425 км – по территории КНР (рис. 4).

Экономические выгоды от реализации проекта получают все страны-участницы.

Для Казахстана: привлечение инвестиций, создание новых логистических центров и реализация своего логистического потенциала. С запуском проекта на полную мощность ожидается существенный рост объема грузоперевозок – в 2,5 раза, следовательно, заметно возрастут доходы от транзита, повысится занятость населения.

Для России: снижение издержек на перевозки из Санкт-Петербурга, куда прибывает большинство товаров из Европы, направляемых далее в страны АТР. Это также источник поступлений от транзитных услуг.

Для Китая: дополнительный путь доставки своих товаров в Европу, снижение себестоимости перевозки и, следовательно, повышение конкурентоспособности китайских товаров на европейских рынках.



Источник: europe-china.kz.

Рис. 4. Проект «Западная Европа – Западный Китай» на территории Казахстана

⁷ Для сравнения. Если при использовании морского коридора время в пути товаров с Дальнего Востока составляет до 45 суток, то по Транссибу через Россию – всего 15 дней. Посредством же транзитного транспортного коридора через Казахстан и Россию – только 10 суток.

Определенную выгоду от этого маршрута получит и Узбекистан: повышение степени участия в международной торговле. Ташкент получает возможность стать крупным логистическим центром в Центральной Азии и обслуживать районы с населением около 45 млн человек. Узбекистан может стать перевалочным пунктом для грузопотоков из Туркмении, Афганистана, Ирана и получать доходы от транзита.

Итак, реализация проекта «Западная Европа – Западный Китай» станет прорывом для всего Центрально-Азиатского региона, способствуя вовлечению большего числа стран в торговые связи, положительно влияя на развитие транспортной инфраструктуры региона и в целом – ускорению темпов развития экономик центральноазиатских государств.

В заключение упомянем вкратце новый российский проект – Трансевразийский пояс RAZVITIE (ТЕПР). Его представил в своем докладе «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте» на заседании Президиума РАН 11 марта 2014 г. руководитель Центра научного обоснования и реализации мегапроекта «Интегральная Евразийская транспортная система» Института социально-политических исследований РАН В.И. Якунин. В данном выпуске журнала опубликована его статья на эту тему с подробным описанием проекта. Поэтому мы ограничимся самыми общими замечаниями в целях большей полноты нашего обзора.

Представленный В.И. Якуниным проект предполагает размещение на территории Сибири и Дальнего Востока важнейших элементов

нового техно-промышленного и социокультурного уклада. Его ядром станет интегральная инфраструктурная система. Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечит создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба.

В ходе обсуждения доклада в РАН серьезное внимание было уделено экономическому аспекту проекта ТЕПР. Отмечалось, что концепция ТЕПР обеспечивает сложение экономик регионов и создает единую «шахматную доску» нашего социума, всех народов, населяющих Россию, и становится фактором стимулирующего развития. В этом плане надо состыковать национальные компоненты российской концепции ТЕПР и китайской концепции Шёлкового пути, выдвинутой председателем КНР Си Цзиньпином. Они не противоречат друг другу и создают основу для реального воплощения в жизнь объективно существующей взаимодополняемости между Россией и Китаем.

Итак, даже настоящий, далеко не полный обзор, позволяет сделать вывод о необходимости продолжения всестороннего научного анализа проблематики развития существующих и проектируемых международных транспортных проектов, включая наряду с экономическими аспектами также геополитические, социокультурные, международно-правовые вопросы, новые формы международного сотрудничества в процессе стратегического планирования и освоения значительных территорий на принципиально новом качественном уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Энергетическая стратегия России на период до 2030 года. М.: Энергия, 2010.
2. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете в Астане 16 сентября 2013 года. Посольство КНР в Республике Казахстан.
3. В.И. Якунин. Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция). Доклад на заседании Президиума РАН 11 марта 2014 г. М.: ИСПИ РАН, 2014.
4. Шустов А. «Новый шёлковый путь» из Америки. Вашингтон реализует в Центральной Азии крупный интеграционный проект. 27.08.2012.
URL: http://www.stoletie.ru/geopolitika/novyyj_shelkovyj_put_iz_ameriki_647.htm.
5. Савин. Л. Новый шёлковый путь и евразийская интеграция. Интернет-портал «Око-планеты», 02.04.2013.
6. Арапова Е. Морской шёлковый путь XXI века не выгоден России. МГИМО.

URL: <http://mgimo.ru/news/experts/document250957.phtml>

7. Новый шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета, Шанхай. РСМД, 20.12.2013.

URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883

8. Дергачев В. Будет ли Евразийский союз частью китайского суперпроекта?

URL: http://dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/04.html

9. Сергеев М. Пекин дипломатично подвинул путинский проект Евразийского союза. URL: <http://www.ng.ru>

10. Российский совет по международным делам (РСМД). Новый шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая.

URL: http://www.russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883.

11. Западная Европа – Западный Китай. Международный транзитный коридор.

URL: <http://europe-china.kz>

12. Овчаренко Н., Титюхин Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана. URL: <http://loginfo.ru/issue/110/953>

Поступила в редакцию
26.06.2014 г.

V. Pervukhin⁸

«NEW SILK ROAD»⁹

Based on experts' opinion the paper characterizes new international transport and infrastructure projects, which involves Russia, China, Kazakhstan and other countries of Central Asia and Asian-Pacific region.

Key words: international trade, transport infrastructure, silk road, Customs Union, Eurasian economic Union, Central Asia, APR, Russia, China, Kazakhstan.

⁸ Valery V. Pervukhin – International Affairs Adviser, Institute for Energy Strategy, e-mail: valperv@yandex.ru.

⁹ The review of publications of experts from Russia, China and Kazakhstan

УДК 620.9 (094) (4/5)

В.В. Саенко¹

О ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ДОКТРИНЕ И ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

В статье отражены основные положения концептуального проекта Евразийской энергетической доктрины², новизна и оригинальность разработанного документа. Приведена система взглядов на развитие энергетики государств-участников Единого экономического пространства, определяющая стратегические цели, задачи, приоритеты и принципы евразийской энергетической интеграции.

Ключевые слова: Евразийская энергетическая доктрина, Единое экономическое пространство, евразийская энергетическая интеграция, Евразийский союз, стратегические цели, задачи и приоритеты, Россия, Казахстан, Беларусь.

В последние годы растущая политическая и социально-экономическая нестабильность в мире требует все большей экономической и политической консолидации усилий разных стран по преодолению общих проблем и кризисных явлений, апогеем которых является глобальный социально-экономический кризис, начавшийся в 2008 году.

В условиях кризиса современной глобализированной экономики мир крайне нуждается в ускорении интеграционных процессов, позволяющих консолидировать ресурсы и формировать общие подходы дальнейшего устойчивого посткризисного развития. В этой ситуации на первый план выходят региональные интеграционные межгосударственные объединения, такие как Евросоюз, ШОС, Единое экономическое пространство (далее – ЕЭП), основу которых составляет общность экономических интересов и равноправие стран-участниц.

Ход развития межгосударственных отношений на постсоветском пространстве в течение последних лет показал, что после двадцати лет политического и экономического размежевания, вектор развития региона сменился на поиск интеграционной синергии, направленной на восстановление и дальнейшее развитие взаимных хозяйственных связей. Сформировался так называемый костяк интеграции в составе России, Республики Казахстан и Республики Беларусь, которые последовательно проводят политику экономического сближения через формирование Таможенного союза, затем Единого эконо-

мического пространства, а теперь и Евразийского союза. 29 мая 2014 г. в Астане главы трех государств – Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации – поставили свои подписи под договором об образовании Евразийского экономического союза. Союз заработает с 1 января 2015 г. – после ратификации договора национальными парламентами этих стран.

В этой связи сегодня представляется крайне важным определить базис нового регионально-го объединения, который бы повысил его устойчивость в крайне динамичном экономическом и политическом пространстве современности. Опыт функционирования существующих региональных объединений стран, в частности Евросоюза, показал, что наиболее прочной конструкцией наднационального объединения служит ни единое экономическое или таможенное пространство, ни общность политических ценностей, а инфраструктурные связи, в особенности – энергетическая инфраструктура. Это справедливо и применительно к Евразийскому союзу, становым хребтом которого может и должна стать энергетическая инфраструктура.

Единое экономическое пространство и Евразийский экономический союз определяют новые условия для развития энергетического сектора стран ЕЭП. С другой стороны, энергетический сектор является одним из ключевых факторов экономического развития этих стран. В этой связи задача создания общего энергетического рынка государств-участников ЕЭП, а затем

¹ Владимир Васильевич Саенко – заместитель генерального директора по науке, к.э.н., Институт энергетической стратегии, e-mail: vv_saenko@mail.ru.

² Проект подготовлен совместно специалистами ИЭС (г. Москва) и КазНИИэкономики (г. Астана) и представлен для рассмотрения в комиссию ЕАЭС.