



# Review

## Шелковый путь

Пятница 8 июля 2016 №121 (5871 с момента возобновления издания)

14 Российское предприятие смогло занять более 20% китайского рынка оборудования для оживления природного газа

14 СИБУР заинтересован во вхождении китайских инвесторов в капитал еще и для обеспечения сбыта своей продукции в КНР

15 Китайские партнеры получили приоритетный доступ к ряду проектов, в том числе в секторе транспортной инфраструктуры

# Москва—Пекин

Сегодня в Москве стартует ралли-рейд «Шелковый путь», его маршрут заканчивается в Пекине. Ожидается, что гоночные экипажи прибудут в столицу Китая 24 июля. Это уже шестая подобная гонка, и число ее участников все время растет: в текущем году в ней примут участие 92 внедорожника и 24 грузовика.

— автоспорт —

Маршрут гонки-2016 пройдет от Москвы через Казахстан до Пекина. Первая гонка «Шелковый путь» по маршруту Казань—Ашхабад состоялась в 2009 году. А на следующий год спортивное испытание ожидало экипажи по дороге из Санкт-Петербурга в Сочи. Начиная с 2011 года, когда старт проходил в Москве, соревнование снижало популярность у самых серьезных гонщиков мира, в том числе потому, что занимало очень удачное положение в календаре стартов. «Шелковый путь» проводится в середине года, в то время как самое главное событие — «Дакар» — традиционно проходит в январе. Таким образом, гоночные команды имеют возможность основательно подготовиться к обеим гонкам.

Год от года «Шелковый путь» становится все более интересным для самых титулованных и сильных гоночных команд мира, например X-Raid, Toyota, Peugeot. Похоже, что организаторы всерьез решили создать гоночное событие, не уступающее «Дакару». Для этого продолжительность гонки в 2016 году увеличили до 16 дней. Она будет проходить с 8 по 24 июля. А это уже максимально приближенный к «Дакару» формат. Кроме того, учредители российского ралли, во главе которых стоит легендарный Владимир Чагин, в нынешнем году устраивают гонку при участии специалистов, которые помогают организовывать сам «Дакар».

Алексей Кузьмич, участник четырех ралли-рейдов «Дакар», считает, что знаменитые соревнования после переноса дистанции в Южную Америку из года в год становятся все более предсказуемыми, теряя драматизм и зрелищность. На этом фоне гонка «Шелковый путь» получает дополнительное преимущество, так как проходит по уникальным и постоянно сменяющимся рельефам русских равнин, степей Казахстана и пустынь

Китая. Китай вообще является малоизученным объектом в мире ралли-рейдов вследствие своей закрытости. Мало кто из команд мирового класса имеет опыт в китайских гонках. Это добавляет интереса грядущему соревнованию и ставит его практически вровень с «Дакаром». В то время как до нынешнего года «Шелковый путь» в мировом таблице о рангах занимал твердое второе место.

Сами же китайские участники на грядущую гонку выставили несколько десятков экипажей, среди которых есть и один русско-китайский, созданный при содействии генеральных партнеров соревнования — российского ПАО «Газпром» и китайской CNPC. В состав международной команды войдет российский спортсмен Андрей Мокеев, который имеет богатейший опыт ралли-рейдов, побеждал как штурман в «Дакаре-2014» и самой первой гонке «Шелкового пути» в 2009 году. Китай будут представлять штурман Шень Синь и пилот Хоу Хуннин. Команда будет выступать на легендарных гоночных «КамАЗах», которые побеждали в ралли «Шелковый путь» четыре раза из пяти. Мнения экспертов по поводу уровня китайских команд зачастую сильно разнятся. Некоторые эксперты сходятся во мнении, что автоспорт в Китае развит весьма серьезно, несмотря на то что подробности этих соревнований почти неизвестны за пределами страны. В этой связи специалистами предсказывается очень удачное выступление китайских команд. Тем более что часть маршрута будет проходить по их собственной стране, а родные стены, как известно, помогают. Другие же эксперты, напротив, утверждают, что успех в ралли-рейдах — это лишь на 25% результат работы экипажа и на 75% результат работы инженеров, конструкторов, механиков, менеджеров команды и прочих участников. И так как сильных традиций проектирования и построй-



ки автомобилей в Китае еще нет, то и высоких мест добиться будет очень сложно. Да, команда может арендовать лучшую гоночную машину у самого перспективного производителя (такая практика распространена практически во всех гоночных сериях мира). Но в то же время и про те 25% забывать не стоит.

Ведь общий состав участников чрезвычайно силен. Так, в 2009 году, победителем гонки стал Карлос Сайнс — легенда мирового классического ралли, который вскоре после победы на «Шелковом пути» все же сумел победить и в ралли-рейде «Дакар». Знаменитый Жан-Луи Шлессер, бывший пилот «Формулы-1», инженер, разработавший гоночные багги уникальной конструкции, на котором он дважды побеждал в «Дака-

ре», тоже несколько раз принимал участие в ралли-рейде «Шелковый путь». В 2011 году в гонке, которая стартовала прямо под стенами Московского Кремля, Кишиштоф Холвчик сумел победить Стефана Петранселя — живую легенду, который 12 раз выигрывал «Дакар», притом половина титулов была завоевана на мотоцикле, а половина — на автомобиле. На гонке «Шелковый путь» 2016 года Стефан будет представлять знаменитую команду Peugeot. Вместе с ним французские цвета защищают и Себастьян Леб — девятикратный чемпион мира в классическом ралли, этот титул не зарабатывал чаще него никто. С учетом таких соперников большая часть специалистов прогнозирует, что китайцы в лучшем случае войдут в первую двадцатку финалистов. Однако, как и для других команд, которые пока не сравнивались с мировыми звездами, «Шелковый путь» — это великолепная возможность получить бесценный опыт в борьбе с самыми сильными соперниками.

Нынешний «Шелковый путь» на участке от Москвы до Алматы по решению Российской автомобильной федерации будет еще и этапом чемпионата России по ралли.

Равным образом команды, которые принимают участие в гонках под знаменами крупных автопроизводителей, на самом деле являются отдельными компаниями с собственными партнерами и спонсорами. Традиционных «заводских команд» не существует, вместо них есть частные компании, которые по договоренности, например с BMW, называются «командой завода», при этом сохраняя полную самостоятельность. Кстати, такая команда у BMW называется X-Raid. Эти команды получают основную прибыль из двух источников. От аренды гоночных машин для тех, кто желает принять участие

в ралли (и это может быть не только частное, но и юридическое лицо со своим нанятым экипажем). И второй источник — это, конечно же, реклама спонсоров, размещаемая на самой машине, комбинезонах гонщиков и так далее. Крупные соревнования являются важным спортивным событием, к их развитию привлекаются взгляды сотен тысяч зрителей. Таким же образом, как и в случае других коммерческих гонок, учредители ралли «Шелковый путь» и «Дакар» главной задачей ставят окупаемость спортивного события. Основным каналом прибыли опять же является реклама.

Для еще большего повышения популярности «Шелкового пути» было решено отменить стартовые взносы для экипажей, полностью состоящих из женщин. Безусловно, изнурительные гонки по бездорожью, когда колоссальные нагрузки не выдерживает даже техника, не очень вяжутся с образом хрупкой женщины. Однако же женские экипажи примут участие

в ралли «Шелковый путь». Например, Татьяна Елисеева и штурман Елена Правдина будут представлять цвета команды GAZ Raid Sport. По словам их коллеги по команде Вячеслава Субботина, для женщин, принявших участие в подобных соревнованиях, необходимо не только отменить стартовый взнос, но и, наоборот, прилагать вследствие исключительной тяжести испытаний.

Уникальный экипаж будет управлять и уникальной в некотором роде машиной. Все гоночные машины «ГАЗ» построены на узлах и агрегатах от серийных моделей. Команда настолько уверена в запасе прочности заводских деталей, что использует их в условиях гонки. Впрочем, в случае с командой GAZ Raid Sport такое решение доказало свою состоятельность: команда является двукратным чемпионом России. И на «Шелковый путь» она выставила шесть экипажей. Три «Газели Next», один «Соболь» 4x4 и два гоночных «Газона Next».

Владислав Орлов

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Чагин, руководитель проекта ралли «Шелковый путь»

— В каком направлении будет развиваться ралли? Будет ли меняться маршрут, добавляться новые категории автомобилей?

— На сегодняшний день в планах провести в следующем году ралли по обратному маршруту — Пекин—Москва. Это лишь начало, так как планируется многолетнее продолжение, что обусловлено в том числе очень большим интересом участников к ралли. Приоритетное направление развития — Восток. Есть очень высокая активность среди мотоциклистов, желающих проехать ШП. В будущем такая возможность будет рассматриваться, но пока ответ один: «Мототрициклы, желающие проехать «Шелковый путь», приглашаются на четыре колеса».

— Как вы оцениваете место «Шелкового пути» в мировой «табели о рангах» ралли-рейдов с точки зрения сложности?

— После проведения предварительной прокладки трассы можно сделать вывод, что она по крайней мере не менее сложная, чем трасса в Южной Америке или Африке. Однако полноценный ответ на этот вопрос мы получим от участников после финиша.

— У ралли нет эксклюзивных соглашений о продаже прав на трансляцию. Рассматривается ли такая возможность и ведутся ли переговоры с профильными телеканалами?

— Нынешнее ралли будет ежедневно освещаться на «Матч-ТВ». В последующем, вероятнее всего, будет выбран канал, которому передадут эксклюзивные права.



# С Китаем по пути

— мнение —

Фонд Шелкового пути, созданный Пекином в конце 2014 года для поддержки зарубежных инициатив руководства Китая, стал одним из самых желанных партнеров для финансовых организаций по всему миру. Впрочем, спустя два года после запуска результаты работы фонда пока скромны. Это объясняется как состоянием китайской экономики, так и особенностями работы самого института.

Пояс без пути

Впервые о намерении создать Фонд Шелкового пути (ФШП) председатель КНР Си Цзиньпин объявил 8 ноября 2014 года, вы-

ступая в Пекине на диалоге партнерства по повышению инфраструктурной связанности в рамках саммита АТЭС. А уже 29 декабря фонд был зарегистрирован как юридическое лицо Silk Road Fund Co., Ltd.

Создание ФШП стало частью масштабной программы «Один пояс — один путь», о запуске которой Си Цзиньпин объявил в сентябре 2013 года во время визита в Казахстан. Выступая в Университете имени Назарбаева, китайский лидер выдвинул идею возрождения древнего торгового пути, объединяющего континентальную Еврозию. Концепция, изложенная Си Цзиньпином, называлась «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и подразумевала пять направлений сотрудничества между странами: политический диалог, укрепление инфраструк-

турных связей, улучшение условий торговли, укрепление финансовых связей и расчетов в национальных валютах, а также связи между людьми. Вскоре ЭПШП был дополнен «Морским Шелковым путем XXI века», в рамках которого Пекин собирался укрепить связи с государствами Юго-Восточной Азии и бассейна Индийского океана, а также с Южной Европой.

Зачем Китай запускает столь значительный проект, никогда толком не объяснялось. В марте 2014 года Государственный комитет по реформам и развитию КНР, главный орган стратегического управления китайской экономики (бывший Госплан), выпустил короткую «дорожную карту» строительства Шелкового пути, однако документ не содержал особой конкретики по сравне-

нию с выступлениями Си Цзиньпина. Во всех официальных заявлениях и документах лишь подчеркивалось, что «Пояс и путь» будут примером «взаимовыгодного сотрудничества» и «открытой модели интеграции». Относительно же стратегического смысла затеи китайские и международные эксперты гадают до сих пор. Часть специалистов убеждены, что «Пояс и путь» — это геополитическая инициатива, направленная на преодоление растущей изоляции КНР с востока. После объявления США «поворота к Азии» и обострения ситуации в Южно-Китайском море, где Пекин ведет ожесточенные территориальные споры с рядом прибрежных государств, в КНР растут опасения военного конфликта, из-за которого может оказаться перекрытой важнейшая для страны торго-

вая артерия — Малаккский пролив. На этот случай, мол, и надо строить альтернативные наземные маршруты для экспорта товаров в Европу и импорта сырья. Заодно с помощью масштабных инвестиций Пекин улучшит отношения с соседями.

Другая группа экспертов полагает, что основной движущей силой проекта «Пояс и путь» является не геополитика, а геоэкономика. Как крупнейшая торговая держава мира КНР заинтересована в снижении транспортных издержек для торговли, а также в создании альтернативных маршрутов помимо доминирующего морского пути. Кроме того, развитие финансовых инициатив в рамках «Пояса и пути» помогало бы продвигать юань как новую региональную, а затем и глобальную валюту.