



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА ЕВРАЗИИ»

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ

Если смотреть на Россию через призму ухудшения отношений с западными странами, то ее геополитический «поворот на Восток» может показаться каким-то вынужденным шагом, попыткой заместить вакуум внешних инвестиций, пришедших ранее с Запада, финансированием из «рога изобилия» распухшей от прибыли экономики Китая.

Если же взглянуть на нашу страну с точки зрения происходящего в странах Востока, то сегодняшнее внимание России к инфраструктурным проектам в Азии выглядит внезапным осознанием реального положения дел на континенте, где геополитические амбиции Поднебесной уже формируют принципиально новый экономический каркас для масштабного межстранового развития. Может быть, зря Россия тратила время и силы на то, чтобы склонить высокомерный Запад к равноправному сотрудничеству, упуская при этом возможности влиться в интеграционные процессы на Востоке?

Наверное, оба этих взгляда не вполне отражают истинный потенциал сотрудничества с Россией в глобальном аспекте. Осложнения политических отношений с Западом отнюдь не станут преимуществом для интеграции в инфраструктурную парадигму Юго-Восточной Азии, а стратегическое партнерство с Китаем вряд ли позволит России решить свои экономические проблемы за его счет. Очевидно, что России давно пора перестать крутить головой по сторонам и повернуться лицом к себе, интересам собственных граждан и собственному инфраструктурному развитию. Тогда и партнеры — как с Запада, так и с Востока — подтянутся.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Новая транспортная инфраструктура Евразии»)

Владимир Желонкин — президент АО «Коммерсантъ»
Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Азер Мурдалиев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»
Сергей Яковлев — главный редактор газеты «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор АО «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвев Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувела, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

РОССИЯ ВЫХОДИТ НА ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ КИТАЯ ПО ИНФРАСТРУКТУРНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ЕВРАЗИИ ОТКРЫВАЮТ ДЛЯ РОССИИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВКЛЮЧИТЬСЯ В МАСШТАБНЫЙ ПРОЦЕСС ЭКОНОМИЧЕСКОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ НА ВСЕМ КОНТИНЕНТЕ, НО ПРИ ЭТОМ НЕ ПРЕПЯТСТВУЮТ РЕАЛИЗАЦИИ СОБСТВЕННЫХ КОНЦЕПЦИЙ И ПРОЕКТОВ ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКОГО МАСШТАБА.

ВИКТОР АНОСОВ

Накануне празднования Дня Победы в Москве, 8 мая, главы России и Китая среди прочих двусторонних соглашений подписали документ, который может надолго определить внешнеполитический курс российского государства. Владимир Путин и Си Цзиньпин выступили совместное заявление, в котором говорится о синхронизации интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), куда входят Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения и Киргизия, с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути». Как заявил после церемонии глава российского государства, экономические проекты ЕАЭС будут «гармонично дополнять» китайские интеграционные инициативы. «По сути, речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающего общее экономическое пространство на всем Евразийском континенте», — отметил Владимир Путин.

КОРИДОРНАЯ ГЕОПОЛИТИКА Для понимания важности этих заявлений следует пояснить, что упомянутое название китайского проекта лишь одна из двух частей масштабного замысла КНР под названием «Один пояс — один путь». Этот концептуальный суперпроект способен за полтора десятилетия преобразить экономическую карту современного мира. В рамках данной концепции путь — это масштабное развитие «Морского Шелкового пути», соединяющего Китай и Европу через Индийский океан. Несмотря на то что уже сейчас в грузовых контейнерных перевозках на этом маршруте обращается около \$1 трлн, экономика Китая и сопредельных стран требует радикального развития портовой инфраструктуры и новых судоходных путей. Центральным проектом морского Шелкового пути может

стать строительство судоходного канала через Малайский полуостров в Таиланде, что сократит расстояние между портами Юго-Восточной Азии и Европы на 1–1,2 тыс. км и избавит от прохода через Малаккский пролив.

Сухопутная часть суперпроекта Шелкового пути — «Экономический пояс» — еще более масштабный инфраструктурный проект, ориентированный на строительство высокоскоростных транспортных сетей на территории всего евразийского континента, сопряженных с созданием новых центров промышленного роста и социального благополучия. Проект предусматривает инфраструктурное развитие сразу нескольких экономических коридоров между Азией и Европой, из которых лишь в одном — Северном — предполагается участие России. Он проходит по линии от Пекина по территории Западного Китая, Казахстана и далее по территории России до Балтийского моря с ответвлением на Белоруссию, Польшу и Германию. Основу этого пояса составят железнодорожные и автомобильные магистрали, плотность которых на всей протяженности коридора должна существенно возрасти, генерируя возможности для комплексного экономического развития прилегающих территорий.

В основу китайского трансконтинентального суперпроекта легли еще несколько стратегических осей, вдоль которых должны развиваться инфраструктура, промышленность, расти городские агломерации и межкультурное взаимодействие. Крупнейший в истории Евразии инфраструктурный бум запланирован по линиям Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма, Китай—Пакистан (Белуджистан), Китай—Таджикистан—Иран и другим направлениям от Пекина до Западной Европы. Самый длинный сухо-

путный пояс экономической мощи Евразии, согласно китайской концепции, протянется от Пекина до самого Лондона, что потребует использования возможностей и преимуществ развитой транспортной инфраструктуры Европы, включая тоннель под Ла-Маншем.

ВСТРЕЧНЫМ КУРСОМ С китайской инициативой тесно связан и идет как бы навстречу по Шелковому пути российский проект «Транс-Евразийский пояс Развития» (ТЕПР), приверженцем и соавтором которого является президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин. Отечественная концепция во многом отличается от китайской, но весьма созвучна по подходам с китайским суперпроектом Шелкового пути и имеет ту же геополитическую направленность на интеграционные процессы в пределах евразийского континента. Российский Шелковый путь традиционно тяготеет к железнодорожным магистралям, но при этом предполагает развитие вдоль них всех остальных видов инфраструктуры: трубопроводной, электроэнергетической, телекоммуникационной, промышленной и социальной. Так или иначе уже реализуемые отечественные проекты коренной модернизации БАМа и Транссиба и проекты развития скоростного пассажирского движения имеют своей основной предпосылкой появление вдоль этих транзитных каналов целых кластеров промышленных предприятий и городских агломераций.

«„Пояс Развития“ — это не транзитный коридор, безразличный к территории, по которой он проходит, — поясняет суть российского мегапроекта Владимир Якунин. — „Пояс Развития“ отличается от понятий „страновой



РОССИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОРГАНИЧНО ВПИСЫВАЮТСЯ В КИТАЙСКИЙ СУПЕРПРОЕКТ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ».

ГЕОПОЛИТИКА