

©

Лебедева Н.Б.
ИБ РАН

**КИТАЙСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА
ШЁЛКОВОГО ПУТИ и МОРСКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ
VS ИНДИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ «MAUSAM», «SPICE ROAD»,
«SAGAR MALA» И «COTTON ROUTES»
(проблемы, перспективы, реакция)**

Приход к власти Си Цзиньпина в марте 2013 г., который отбросил принципы мышления прежних десятилетий на основе принципа «выждать время и скрыть наши возможности», открыл новую страницу во внешней политике КНР, более богатую активными шагами на мировой арене и инновационными предложениями по разным направлениям. К их числу, безусловно, в первую очередь принадлежат крупные интеграционные инициативы – ЭПШП и МШП-21.

Задумывая Экономический пояс шёлкового пути и Морской шёлковый путь (ЭПШП и МШП-21) в 2013 г. в основном как один из противовесов американскому проекту «поворота» США к Азии и, к примеру, Транс-тихоокеанскому партнёрству (ТТП), а также Трансатлантическому торговому и инвестиционному партнёрству (ТИП), которые не допускают в них участие Китая, второй экономической державы в мире, и позволят Вашингтону контролировать 2/3 мировой торговли, китайское руководство исходило из трёх «М» в рамках его «Большой стратегии» - **Military Rising, Multilaterism, Multipolarity.**

Они означают: **М 1**- Военное строительство, включая морское присутствие вдоль жизненно важных морских путей и около Choke points (узких горлышек); **М 2** - Строительство глобальной сети друзей и союзников, используя дипломатию и орудия «мягкой силы» - торговли, экономической взаимозависимости через Зоны свободной торговли (ЗСТ), пакты взаимной безопасности, сотрудничества и обмена военной информацией, продажи оружия; **М 3** - поиски стратегических доступов к естественным ресурсам, транспортным сетям, портам, энергетическим коридорам и т.п.¹.

ЭПШП и МШП - цели и взаимосвязь направлений

МШП, на котором сфокусировано в основном внимание предлагаемой статьи, связан тесным образом с наземным ЭПШП. Обе концепции запланированы как **мега-проект глобализации по-китайски** на едином интеграционном поле или как **Новый мировой экономический порядок**. Безусловно, их механизмы отличаются в силу географической специфики – суши или моря, но цели примерно те же. На суше предполагается проложить самый длинный и важный торговый путь от Чонджина до Дуйсбурга (ФРГ) через РФ, Казахстан, Белоруссию. Вдоль него Пекин построит скоростные железные дороги и автомагистрали, нефте- и газопроводы, мосты и виадуки. Китай также планирует возвести 8 тыс. км железной дороги от порта Ляньюнгань в Восточно-Китайском море до Санкт-Петербурга. В случае реализации только наземный проект объединит почти половину человечества. Стратегическая и геополитическая цель – оторвать Европу от многоаспектной зависимости от США и создать огромный единый евразийский рынок. Помимо торговли он предполагает финансовые и политические взаимосвязи, общую логистику и т.п.

Почему в Пекине были инициированы сразу два направления? Подсказал опыт прошлых лет – «арабская весна», ситуация в Сирии и вокруг ИГ и т.п., из которого логично вытекает необходимость двух страхующих друг друга линий. Это не исключает другие ответвления и сопутствующие локальные проекты.

Но главная цель дальновидных расчётов Китая на случаи непредвиденных сдвигов военно-стратегического и геополитического характера на столь огромном поле состоит в том, чтобы таким образом Китай обезопасит непрерывность и устойчивость запланированной системы. Если произойдут негативные события, скажем, в Суэце или вокруг Африканского Рога, то будет действовать сухопутный вариант, и наоборот, когда, к примеру, кризис в Украине или где-то в ЦА может помешать развитию транспортной сети на суше, на авансцену выйдет МШП.

Некоторые эксперты недаром называют инициативы Си Цзиньпина **сильным ходом глобального уровня во внешней политике Китая** последних лет и противовесом разгорающейся

новой «холодной войне». Геополитическая напряжённость из-за событий в Украине, реакция Пекина на которую отличает осторожность, в определённой степени подогревает востребованность и интерес к Азии в целом и к Китаю и его инициативам, в частности, по крайней мере, со стороны России в силу налагаемых на неё западных санкций и других ограничений.

Нынешняя концепция интеграции на евразийском пространстве не так нова, как может показаться на первый взгляд. В своё время идеи выстраивания транснациональной сети витали в России. В 1993 г. Еврокомиссия организовала встречу представителей стран ЦА, Кавказа и ЕС, на которой впервые была озвучена американская концепция «**Нового шёлкового пути**» - интеграции независимых государств ЦА и Кавказа через транспортную и коммуникационную сеть **TRANSEKA**.

Затем в 1997 г. её повторил сенатор Браунбек (Brawnback). Летом 1998 г. 12 стран региона при содействии США подписали соглашение о создании железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора от границ Китая и Монголии в Европу в обход РФ. Но проект под названием «**Новый шёлковый путь -1998**», суть которого состояла в расширении американского присутствия в регионе с целью окружения и сдерживания Китая, не получил развития².

В 2005 г. американский специалист по вопросам Центральной Азии **Ф.Старр**, Директор Института по ЦА и Кавказу Университета Джонса Хопкинса, предложил свою **концепцию Нового шёлкового пути** - транспортной системы перевозок товаров и сопутствующего экономического развития, которые связали бы страны Южной, Центральной и Западной Азии (3). Возможно, отчасти она легла в основу вновь взятого на вооружение в Вашингтоне стратегического проекта «**Шёлковый путь-2006**», который был отложен, но, как оказалось, не забыт³.

В июле 2011 г. в ходе визита в Индию госсекретарь США Х.Клинтон озвучила в Ченнаи очередной **Стратегический план шёлкового пути (СНШП)**, который в дальнейшем продвигали на различных международных форумах. Расширенный проект фокусировал внимание на Афганистане и мероприятиях после 2014 г., стремясь сделать эту страну центром, который объединит Южную и Центральную Азию и, ущемляя интересы Китая

на данном поле, мог стать ещё одним из элементов его сдерживания и закрепить позиционирование США в регионе⁴.

Но по оценке профессора Ф.Старра, слабым местом в нем было отсутствие хороших связей между ЦА и Афганистаном и транзитного коридора в Индию. Другие эксперты указывали на ограниченность **попыток США вовлечь Индию** в проект для сбалансирования позиций Китая и РФ в ЦА. А между тем эта ниша дала бы определённые потенциальные импульсы для продвижения СНШП в регион⁵.

Перехватили ли инициативу в Пекине или самостоятельно разработали идею на основе предшествующего многовекового опыта – интрига умалчивает. Но дотошные китайцы докопались и в июле 2014 г. ряд прибрежных городов в провинциях Гуанджоу, Хайнань, Бихай и др. на основе археологических исследований представили в Комитет по мировому наследию ЮНЕСКО доклад о фактах, подтверждающих существование древнего ШП на их территории.

В США отреагировали попытками сравнительного анализа возможностей МШП и ЭШП с ТТП, куда Китай не допускают. В других странах инициативы Пекина оценивали, как вызов гегемонии США, как стремление воссоздать Великую китайскую империю эпохи династий Хань, Тан и особенно Минь, когда китайская цивилизация достигла пика расцвета и т.п. Это конечно разжигало неудовольствие в Вашингтоне и обостряло отношения с Пекином, в частности, по стратегии американского «поворота» к Азии, реализацию которой они явно могут подорвать.

В марте 2015 г. в Вашингтоне в противовес и в ответ на успешное раскручивание новейших китайских инициатив устами помощника госсекретаря США Ричарда Хогланда на одной из встреч будущих участников американского плана в ЦА вновь заявили о твёрдом намерении дальнейшего развития **СНШП, как долгосрочной стратегии США** в регионе Западной, Центральной и Южной Азии.

Но, как представляется, вопрос об их пересечении или соперничестве - косвенном или в какой-то мере прямом - пока не стоит, поскольку, если китайцы за более короткий период успели осуществить мировые турне для рекламы и разъяснения целей и принципов проектов, привлечь на свою сторону ряд буду-

щих участников, сформировать некоторые структуры их реализации (АВП, Fund of MSR etc.), то у американцев многолетнее продвижение СНШП ограничивалось пиаром, организацией семинаров, визитами высокопоставленных лиц в Афганистан, Пакистан, страны ЦА и т.п., а что-то реальное просматривалось слабо. И этому были и есть причины – недостаток свободных финансовых средств в связи с всё ещё сложной экономической ситуацией в стране, занятостью в событиях на Ближнем Востоке - Сирией, ИГ и т.д., а также реализацией «поворота» к Азии, который проходит не без проблем.

Однако в апреле 2015 г. в администрации Барака Обамы заявили о пересмотре американской политики в ЦА и намерениях перейти к **устойчивому присутствию в регионе**, идеи которого нашли отражение в серии выступлений помощников госсекретаря Р.Хогланда и Ниша Бисвала и заместителя госсекретаря Э.Блинкена. Присутствие будет осуществляться за счёт **сочетания «твёрдых и мягких» механизмов**. Первые подразумевают строительство необходимых физических инфраструктурных путей, которые соединят Афганистан, Туркменистан и через Каспийское море дойдут до Грузии и далее до Турции и Европы. Этот проект получил название **Доктрины Хогланда-Блинкена**. Второй, «мягкий» элемент будет состоять из формирования нормативно - правовой среды для повышения эффективности транзитных и торговых сетей, а вдоль ШП – создания линий прогрессивных профессий и навыков или **“Skill Road”**, способствующих условиям устойчивого развития инфраструктуры и человеческого обмена и развития⁶.

Так, что соревнование или соперничество китайского двойного ШП и американского СНШП ещё предстоит.

МШП-21: маршрут, поиски механизма поддержки, цели

Осенью 2014 г. зона Индийского океана вновь попала в эпицентр внимания - спустя год после выдвижения в 2013 г. Китаем амбициозной идеи «Морского шёлкового пути - 21», значительный отрезок которого должен проходить по Индийскому океану, в Дели, практически накануне встречи Президента КНР Си Цзиньпина с избранным в конце мая премьер-министром Н.Моди был запущен **проект «Mausam»**. Вполне естественно

он вызвал штормовой шквал интереса и любопытства среди политиков, политологов и СМИ.

Их реакция была неоднозначна, но почти все они задавали вопросы - Какие принципы и задачи лежат в основе проекта? Чем он отличается от МШП? Предпринята ли индийская инициатива в пику китайскому проекту? Смогут ли два проекта сосуществовать бок о бок и дополнять друг друга или будут противоборствовать? Появлялись даже весьма ироничные заголовки в прессе типа - а не будет ли новая нить без жемчужин? Так её автор пытался посчитать инициативу Дели аналогом известной **китайской стратегии «нить жемчуга»** в Индийском океане.

Как видно, два азиатских гиганта замахнулись на реализацию двух масштабных проектов на одном пространстве, возможно повторяя в какой-то мере опыт противостояния на поле АТР между ТТП (Транстихоокеанским партнёрством) под эгидой США и ВРЭП (Всеобъемлющим региональным экономическим партнёрством), где первую скрипку играет Китай. Безусловно, это далеко нестандартное явление в международных интеграционных тенденциях. Оно свидетельствует о возрастании исключительной роли региона по многим параметрам, о чем немало рассуждают и пишут по всему миру. Но кто знает, а вдруг в связи с этими инициативами события в индо-океанской зоне пойдут совсем по другому сценарию?

На карте они выглядят как гигантские клещи, хищно обхватившие огромный массив евразийского континента. Позже оба проекта, на которые предполагается вложить свыше 800 млрд. долл. за следующую декаду, получили название **«Один пояс и один путь»** (One Belt and One Road). По подсчётам, в 2013 г. объём торговли Китая с государствами вдоль ЭП составил 600 млрд. долл. или 15% от всей внешней торговли Поднебесной⁷. Выступая на открытии Азиатского Давоса - Форума Боао в провинции Хайнань 28 марта 2015 г. Си Цзиньпин пообещал, что через десятилетие этот объём достигнет 2,5 трлн. долл.⁸.

Ныне полным ходом идёт разработка календаря строительства ЭШП, в котором в общей сложности на данный момент принимает участие 21 страна. Новым интеграционным инициативам в Пекине придали статус **национального стратегическо-**

го проекта. В конце марта 2015 г. в Пекине была, наконец, обнаружена «**дорожная карта**» реализации ЭПШП и МШП.

Для придания устойчивости и укрепления связи между ними создаются два транспортно-экономических коридора – **Китай-Мьянма-Бангладеш-Индия (ВСИМ)** и **Китай-Пакистан**, часть которого проходит по спорной территории Кашмира, что уже чревато конфликтом с Индией. Несмотря на сложную ситуацию на данном отрезке, китайская сторона, желая смягчить возможную напряжённость и индийские возражения, предложила продлить его в Индию, а также провести трансгималайский коридор между Тибетом, Непалом и Индией⁹.

В Пекине поговаривают о необходимости подключения ещё одной линии на Севере – **Северного морского пути (СМП)**, к исследованию и использованию которого приступили с последовательностью и настойчивостью, присущей китайской нации. СМП может обеспечить более короткий и дешёвый, а главное менее рискованный (по сравнению с индо-океанским) путь в Европу, а также в Гренландию и Исландию. Здесь активно развивается Пекином деятельность горнорудных компаний, строительство портовых сооружений и инфраструктуры¹⁰.

Эта пока лишь осваиваемая Пекином дорога в перспективе может стать, тем не менее, ещё одним из связующих звеньев между МШП и ЭПШП. Мелькнула в прессе непроверенная информация о плане строительства ветки железной дороги от Западной Сибири через Урал к берегу Белого моря, где наверняка в перспективе Китай сможет закрепиться с целью освоения СМП и построить порт, сделав его своим опорным пунктом наподобие «жемчужин» в Индийском океане.

Для России большой интерес представляет ЭПШП. Он выглядит пока как важный стратегический транзитный маршрут. Поначалу в ответ на приглашение, сделанное китайской стороной, российское руководство молчало около полугода. В Москве некоторые эксперты высказывались о возрождении «китайского гегемонизма», стремлении Пекина подмять под себя полмира и т.п.

Лишь на сочинской встрече В.В.Путина с Си Цзиньпином во время Олимпиады-2014 состоялось первое обсуждение двух концепций. Затем дискуссии по этому поводу между лидерами

были продолжены в июне в Шанхае, на саммите АТЭС-14 и т.д. В результате было решено подключить модернизированные БАМ и Транссиб к ЭПШП, что важно в условиях нестабильности на Среднем Востоке, в Закавказье и т.д. Использование этих транспортных магистралей, по-видимому, целесообразно параллельно расширять за счёт участия в рынках и обмене товарами, где российские возможности не так широки. Но следует ожидать, что товарный поток может хлынуть в обратном направлении - из Китая и частично восполнить дефицит в РФ, возникший из-за санкций Запада¹¹.

В ходе празднования 70-летия победы в Великой отечественной войне В.В.Путин и Си Цзиньпин вновь обсудили вопросы сотрудничества и сделали заявление **о сопряжении строительства ЕАЭС и ЭПШП**, в котором выразили готовность предпринять совместные усилия в реализации этой цели на основе транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов. В качестве координационных площадок для диалога двух инициатив указывались ШОС, а также двухсторонние форматы – рабочие группы представителей МИД обеих сторон¹². Безусловно, этот много обещающий ход России и Китая меняет картину интеграции в Евразии и закладывает базу для выхода двух стран на новый уровень взаимодействия, для противовеса Западу и его стремлению, с одной стороны, помешать планам России, а с другой, сдержать подъем Китая.

Что касается МШП – 21, то в данном проекте первое время у России не просматривались какие-либо выгодные ниши для участия. Хотя они могут возникнуть со временем в силу повышения уровня отношений России с некоторыми индоокеанскими странами и АТР в целом и появлением российских кораблей ВМС по разным причинам, а также высказанного российским руководством желания вернуться в Камрань и построить там пункт технического обслуживания. Переговоры с Вьетнамом идут полным ходом и, если они завершатся позитивно, это станет важным сдвигом в стратегической ситуации на стыке двух океанов и вероятно откроет дверь для возможного участия России в МШП. Этому же способствовало подписание соглаше-

ния между Вьетнамом и ЕАЭС о зоне свободной торговли в мае 2015 г.

Перспективы и задачи МШП

Среди основных целей МШП следует назвать укрепление морских экономических и торговых связей Китая со странами Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы, развитие морской инфраструктуры, высококлассных портов, огромных хранилищ, промышленных парков, нефтепроводов, туристских центров, пограничных таможенных пунктов вдоль его маршрута с возможными ответвлениями. Он начинается от провинций Фуцзянь, Чжецзянь, Цзянсу и др., острова Хайнань, пересечёт ЮКМ и Малаккский пролив, пройдёт вдоль побережья Индии с заходом в Колкату, затем направится в Танзанию (Багамойо) и Кению, обогнёт Африканский Рог и через Суэц выйдет в Средиземное море и, сделав остановку в Пирее, завершит маршрут в Венеции.

В целом МШП предполагает невиданную прежде интенсификацию морской активности Поднебесной в регионе, а также в Мировом океане в целом. Вместе с ЭШП проект МШП, создавая условия для подъёма экономики в Восточном полушарии на суше и на море в качестве **маршрутов «притяжения»** по разнообразным направлениям, беспрецедентно усиливает роль Китая также в мировой политике в качестве **великой евразийской державы**. В дополнение и в помощь предпринятым инициативам китайцы намерены расширить механизмы многостороннего сотрудничества, используя многие уже существующие форматы – ШОС, АСЕАН+Китай, АТЭС, АСЕМ, Азиатский диалог сотрудничества, СИСА, Большой Меконг, Китай+ССАСЗ и др.

За истекшее время с момента выдвижения проектов первые лица Китая - президент, премьер-министр, министр иностранных дел и др.- развили бурную пропагандистскую кампанию по их продвижению с целью сделать его узнаваемым брендом в мире, не единожды исколесив страны Европы, Африки и Азии. Так, одним из первых шагов по разъяснению целей и привлечению к участию в интеграционном проекте стран Европы стал успешный визит и официальные переговоры Си Цзиньпина в

марте 2014 г. в Голландию, Францию, Германию, Бельгию и ЕС. В Европе речь касалась не только этих планов, но и её роли как ключевого фактора в устремлениях Китая к увеличению доли собственной высокотехнологичной продукции в общем объёме экспорта – с одной стороны, и расширения инвестиций в зарубежную инфраструктуру, - с другой.

В июле и октябре 2014 г. второй по значимости человек в Китае – премьер Ли Кэцян провёл переговоры в ряде африканских стран, в Германии, РФ и Италии. Только в декабре того же года премьер участвовал во встречах ШОС и лидеров Китая и Восточной и Центральной Европы в Сербии, где предложил 10 млрд. долл. на развитие инфраструктуры и 3 млрд. долл. на инвестиционный фонд для строительства железной дороги от Будапешта через Скопле до Пирея. Затем он отправился в Таиланд для подписания соглашения о финансировании тайского участка железной дороги, которая соединит Бангкок с Китаем, и позже на саммите формата «Большой Меконг» заявил о выделении 3 млрд. долл. на покупку продукции китайского машиностроения и инфраструктуру¹³.

Повсюду, как и на встречах в рамках структур сотрудничества Китай-АСЕАН, форумах АТЭС-2014 в Пекине, Боао-2015 и др. их выступлениям и переговорам сопутствовала богатая риторика о взаимной выгоде по **принципу «win-win»** и щедрых вливаниях финансов в местную инфраструктуру, предоставлении дешёвых кредитных линий, т.е. известная в мире китайская **дипломатия «чековой книжки»**. Китай сформировал финансовый институт нового поколения - **Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИВ)**, по существу, будущий банк расчётов в юанях, что может угрожать влиянию МВФ и МБ - ведь на конец марта 2015 г. к АБИИ проявили интерес свыше 50 стран. На встрече АТЭС-14 президент Си заявил о создании **фонда МШП** с капиталом в 40 млрд. долл.¹⁴.

Почему китайские лидеры так спешат раскрутить свои инициативы? Судя по всему, с одной стороны, они хотят реализовать хотя бы их большую часть до 2022 г., когда истечёт срок пребывания у власти Президента Си, одного из архитекторов МШП и ЭПШП. Кое в чем они преуспели – Шри Ланка и Мальдивы заявили в сентябре и декабре 2014 г. соответственно о

присоединении к МШП. Сингапур, почти всецело зависящий от торговли, всерьёз задумался о реальных выгодах от участия в проекте. Есть явная уверенность во вступлении Пакистана и Афганистана¹⁵.

А с другой, - парадоксально, но не так много из аналитиков, кто за широкими денежными посулами, дружескими улыбками и крепкими рукопожатиями под вспышки фотокамер увидел более **фундаментальные экономические мотивы Китая**. Профессор Института Джонса Хопкинса Д. Эйрейз - один из тех, кто обратил внимание на очевидное стремление Пекина исходить, прежде всего, из **задач внутреннего экономического роста**, показатели которого несколько упали в последнее время (до 7,6% ВВП в 2014 г.). По данным учёного, ныне в макроэкономике требуется RMB (юань) 5.0 инвестиций, чтобы произвести RMB 1.0 роста ВВП. Это делает вложения за границей куда более привлекательными и выгодными¹⁶.

А растущие сомнения в устойчивости американского доллара мотивируют Китай на диверсификацию его огромных валютных резервов в 3,9 трлн. долл. в торговлю с более разнообразным ассортиментом качественных товаров и финансирование широкого спектра проектов в Евразии и вне её границ, на интернационализацию юаня и т.д. Какой смысл, рассуждают прагматичные китайцы, держать деньги в кубышке без движения?

Борясь с бедностью своих пограничных провинций (Юньнань, Гуанси, Синьцзян, Фуцзянь и др.), Китай задумал превратить их в ворота для торговли с Евразией, в отправные точки маршрутов ЭПШП и МШП с надеждой сделать и там жизнь более качественной за счёт внешних выходов и связей, а также их собственного экономического оживления и подъёма¹⁷.

По версии китайских учёных, МПШ старше ЭПШП на 800 лет и, по предварительным расчётам, принесёт отдачу и выгоду уже в краткосрочной перспективе по сравнению с наземным вариантом. Вместе с тем осуществление проекта на море, тем не менее, сопряжено с трудностями военно-стратегического характера. Об этом свидетельствует даже беглый анализ условий реализации Пекином МШП конкретно в Индийском океане с его многочисленными «подводными минами»: удалённостью, меньшим числом сторонников, конфликтным потенциалом, то

утихающим, то вспыхивающим пиратством на обоих флангах, политикой Индии по сохранению своего влияния, угрозой блокировки Малаккского пролива кораблями сильного флота США и их союзников. Все эти факторы в индо-океанском регионе более сложны для МШП по сравнению с ЭПШП, где уже есть заделы. Но не стоит забывать о том, что и в индо-океанской зоне действуют некоторые опорные пункты, стоянки и порты вдоль китайской «нити жемчуга» (в Мьянме, Бангладеш, на Шри Ланке, в Пакистане, на восточном побережье Африки и т.д.).

В опубликованной ещё в 2013 г. в Пекине «Голубой книге», впервые целиком посвящённой ситуации в Индийском океане, были озвучены требования и задачи большего вовлечения в дела и проблемы бассейна для обеспечения не только инфраструктурных и экономических, но и **стратегических интересов** страны, одним из важнейших механизмов реализации которых может стать МШП¹⁸.

Почему возлагаются такие надежды на морские пространства? На взгляд специалистов-маринистов, **морская сила** издавна имеет ряд преимуществ как инструмент дипломатии и проецирования силы по нескольким причинам: 1. Она более гибка; 2. Более обозрима в открытом море или в иностранном порту, а потому может быть устрашающим фактором; 3. Более эффективна, поскольку морские пространства дают возможность стране, обладающей потенциалом морской силы, достичь подхода к любому государству с доступом к морю¹⁹. Это делает проект МШП важным каналом **Большой стратегии Китая**, как бы Пекин не скрывал его стратегические цели под разными предлогами

В связи с этим на западном фланге дуги МШП явно просматривается **интерес Пекина к четырём морям – Средиземному, Чёрному, Каспийскому и относительно давно - к Заливу**,¹ который логично сформулирован в концепцию «4-х морей». Здесь китайцы исподволь создавали платформу для своего внедрения, к примеру, в конечные пространства МШП. Так, в Средиземноморье китайский бизнес активно приобретает акции

¹Эти акватории так или иначе связаны с Индийским океаном в единой системе Мирового океана

некоторых судоходных компаний, участвует в расширении и управлении портов в Греции (Пирей), во Франции (Марсель), в Испании (возле Барселоны) и др. Не ускользают от внимания Пекина ключевые проливы и каналы мира – Ормузский, Суэцкий, Малаккский, Ломбок, а также Панамский, Босфор и Гибралтар²⁰.

Риски и проблемы реализации

Вместе тем, инициатива МШП так грандиозна, что её реализация не может осуществляться без рисков и проблем. По большому счету китайская идея обращена в первую очередь к **Индии** и ближайшему соседу – **АСЕАН**, которая могла бы стать ключевым мостом для построения МШП. Группировка является одним из самых крупных рынков Китая. К 2012 г. общий объем двусторонней торговли составил 400 млрд. долл. (возрос в 5 раз за последние 10 лет), а инвестиции превысили 100 млрд. долл., что в 3 раза выше за тот же период. По оценкам, к 2020 г. в рамках ЗСТ Китай-АСЕАН поставлена задача достичь 1 трлн. долл. торгового оборота, 150 млрд. долл. инвестиций²¹.

Однако, являясь с давних времён важным узлом многих морских маршрутов, некоторые государства АСЕАН (наиболее последовательные оппоненты Вьетнам и Филиппины, согласно аналитическому центру “Stratfor”, а также Бруней и др.) находятся в состоянии жёстких территориальных споров с Пекином сразу же на первом участке МШП - в ЮК, ВК и Жёлтом морях²², что поначалу ставило беспроблемное воплощение проекта под вопрос.

С учётом этого фактора одна из первоочередных целей проекта МШП направлена на **смягчение имиджа** Пекина, как слишком напористого актора на морях, стремящегося к расширению проекции своей морской силы, к овладению контролем за ведущими проливами и каналами, к выходу в «голубые воды» Мирового океана и т.п., прежде всего на **«починку и реставрацию»** политических отношений в нужном более выдержанном направлении с соседними странами. Китаю необходимо также преодолеть те опасения, которые всегда испытывали в группировке, особенно малые члены, перед натиском соседнего гиганта, его растущими экономическими и территориальными аппе-

титам, желанием высосать их ресурсы и т.п. Вот почему на первых порах многие асеановцы отнеслись к китайской инициативе настороженно, точно также как и ряд африканских стран.

С целью ослабления ситуации и привлечения участников на свою сторону в Пекине разработали экономическую и политико-стратегическую многоходовую программу. Так, премьер Ли Кэцян выдвинул на 16-ом саммите Китай-АСЕАН в октябре 2013 г. в Брунее **инициативу по формуле 2+7**, где цифра два означала новые фундаментальные принципы отношений с АСЕАН – **взаимная безопасность и экономическое сотрудничество**. На их основе предлагались 7 идей – новый договор Китай-АСЕАН о добрососедстве и сотрудничестве; проведение ежегодных встреч на уровне министерств обороны; доведение к 2020 г. торгового оборота до 1 трл. долл.; Азиатский банк инфраструктурных инвестиций; большая опора на расчёты в юанях; морское сотрудничество; культурный обмен. В рамках созданного в 2011 г. **Фонда морского сотрудничества Китай-АСЕАН** с капиталом в 3 млрд. юаней инициировались 17 пунктов - укрепление связей по морю, строительство портов, по рыболовству, охране экологии моря, спасению на морях и т.п.²³.

Параллельно в октябре 2013 г. в индонезийском парламенте наряду с МШП Си Цзиньпин провозгласил **лозунг «Сообщества общей судьбы»** для Китая и АСЕАН. В мае 2014 г. на конференции по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СICA) в ответ на отсутствие общерегиональной структуры безопасности китайский президент выступил с новой **концепцией Азиатской безопасности**. В ней он предлагал вместо региональной стабильности, основанной на военных союзах времён «холодной войны», построить для Азии новый фундамент безопасности - **развитие это безопасность и ключ к решению её проблем**, Азия должна руководить делами Азии и самостоятельно поддерживать безопасность в Азии.

Китайское руководство делает особый упор не только на инфраструктуре, но и на **экономической составляющей МШП**, которая по большому счёту столь же привлекательна для АСЕАН. Это предложения по углублению развития совместного производства, финансовых связей, привлечению больших объёмов инвестиций, расширению потоков товаров, благодаря чему

можно ожидать некоторое снижение напряжённости в спорных водах, а также вдоль дуги по северному периметру азиатского континента со стороны Индийского океана. Здесь несколько веков назад легендарный исследователь и путешественник Джен Хэ совершал свои знаменитые путешествия, во времена которых открывались и осваивались новые земли, взаимосвязи и рынки в интересах Поднебесной.

По убеждению китайских стратегов, МШП позволит ощутить выгоду всем странам, невзирая на их размеры, технологические возможности и уровень прогресса, за счёт разделения труда и специализации путём налаживания производства отдельных компонентов, а не полного его цикла в той или иной стране. Финансовое сотрудничество, валютные свопы, создание инфраструктуры банков и укрепление связей по всем каналам - все эти направления закладываются в МШП и, как считают китайские эксперты, интеграционная инициатива Пекина может придать новый импульс дальнейшему развитию связей между АСЕАН и Китаем в перспективе.

Огромная китайская диаспора в ЮВА (до 30 млн.), в руках бизнеса которой (по данным на 2009 г.) находятся до 1,5 млрд. долл. и 1/3 топовых компаний в ЮВА, - эта та исторически корневая база, позволяющая Китаю также рассчитывать на возможность совместного строительства МШП с АСЕАН²⁴.

Выдвигаемые концепции и проекты сопровождались мощной пропагандистской кампанией в Пекине по китайскому международному вещанию, а в провинции Хайнань - по местному радио и телевидению. С этой же целью был запущен в 2014 г. огромный лайнер для круиза по Вьетнаму, Таиланду и Малайзии, а в Китае и за рубежом были организованы сотни семинаров. Не случайно также, что первая такого рода специальная сессия Форума Боао в феврале 2014 г. была полностью посвящена проблемам реализации китайских идей²⁵.

МШП - реакция АСЕАН и других стран

В ходе обсуждения рисков, перспектив и потенциала МШП в странах ЮВА наметились различия в подходах и степени приемлемости инициативы, исходя из их национально-государственных интересов и возможностей. В пользу участия в

МШП выступали некоторые представители научного сообщества в странах АСЕАН. В этом плане характерно мнение сингапурского экономиста Цзень Чжоньяна, который отмечал, что китайская гегемония не так страшна, поскольку Китай накопил большой опыт в создании инфраструктуры и огромные капиталы и благодаря проекту может простимулировать экономический потенциал АСЕАН²⁶.

Многие члены группировки, не устояв перед китайским натиском и взвесив все «за» и «против», нашли возможным в предвкушении грядущих выгод довольно быстро примкнуть к МШП. Например, Малайзия уже объявила о совместном с Китаем строительстве современного порта в Куантан в Малаккском проливе, на который Пекин выделил 2 млрд. долл. Камбоджа и Лаос, менее экономически развитые, поспешили предложить для будущих туристских центров свои уникальные исторические и природные достопримечательности. Мьянма – часть коридора между Индией и Китаем, строительство которого было начато в 2013 г. Члены АСЕАН в 2014- 2015 г. вошли в АБИИ.

Пожалуй, наиболее сложная ситуация возникла вокруг Вьетнама из-за давних острых споров, последний из них - размещение летом 2014 г. Китаем высоко технологичной платформы 981 в его водах. Всё это заставило вьетнамские власти выступить против МШП и активно призывать США, Японию, Корею и страны Европы к созданию схожего формата интеграции, чтобы сбалансировать МШП. Точно также отреагировали Филиппины, усмотрев в этой акции очередную угрозу для субрегиона.

Пекин сделал шаг навстречу и отвёл платформу 981 к югу на 150 км от о.Хайнань, где вроде бы найдены значительные залежи газа. Тем не менее, в ответ на “floating diplomacy” Китая Ханой выслал самолёт и корабли для мониторинга отвода и движения платформы. Конструктивной основой решения спора могло бы стать тесное сотрудничество Вьетнама с другими его участниками-членами АСЕАН с тем, чтобы более консолидировано выступать в защиту своих суверенных прав. А для Китая, технологически более продвинутого в области глубоководных разработок, - может стать опция совместного проекта изысканий

и добычи ресурсов, что по существу предлагалось в прошлом, но не находило ответа.

И в таком случае вьетнамская сторона может дать согласие на участие в МШП **секторально**, исходя из своих национальных интересов и особенностей отношений с Китаем²⁷. Не определились с позицией Филиппины, но и здесь возможны и интерес и подвижки в позиции.

Пекин пошёл на смягчение и по поводу опубликованной карты, которая вызвала возражения ряда стран АСЕАН в силу затрагивания их суверенных вод вокруг тех или иных островов или осколков суши, и пообещал пересмотреть маршруты МШП с учётом их заявлений. Судя по сделанным не столь большим уступкам, но крупным финансовым обещаниям, Пекин готов пожертвовать некоторыми **малыми краткосрочными субрегиональными интересами** во имя **долгосрочного глобального проекта**, каким является МШП. Такой же схемы политики небольших уступок китайские стратеги придерживаются на более широком (половине маршрута МШП) и сложном индо-океанском пространстве в отношении Индии и Шри Ланки, о чем ниже. Вместе с тем, Пекин продолжил строительство намывных искусственных островов в удалённых от его берегов водах ЮКМ, площадь которых уже достигла 800 га. На один из них Пекин направил две передвижные ударные установки артиллерийских пушек, объявив о стратегии «защиты открытого моря». Всё это свидетельствовало о двойственности его политики, направленной по-прежнему на завоевание новых водных пространств и усиление влияния в регионе и вызывало возмущение прибрежных стран и внешних пользователей.

Не все так ясно и благостно на отрезке от Аденского залива до Восточной части Средиземноморья. Выступая с лекцией о целях и выгодах МШП на 6-ой министерской встрече Китай - Совет сотрудничества арабских стран Залива 5 июня 2014 г., Си Цзиньпин настойчиво призывал членов Совета присоединиться к проекту. При общем позитивном отношении к нему, тем не менее, они рассматривают его через призму как «большой игры» великих держав, так и опасений возрастания здесь китайского влияния. Для Китая же страны арабского мира не только крупные торговые партнёры и важнейший источник нефти (к 2030 г.

свыше 17 млн. барр. в день или 1 баррель из 2-х потребляемых в стране), но и связанные с острыми событиями в Сирии, Ираке, созданием ИГИЛ и т.п. огромные риски оказаться вовлечённым в региональные конфликты²⁸.

Их поле заметно расширилось в силу возникновения, по-видимому, довольно долговременной **«горячей» ситуации вокруг Йемена**, вынудив и китайский корабль под бомбами подойти к его берегам, чтобы спасти соотечественников.

Но есть и другие новости – Египет (видимо, не без влияния идеи МШП) в рамках сотрудничества с Китаем приступил с 2014 г. к строительству «второго Суэца», которое надеется завершить за два года, что, очевидно, облегчит прохождение более крупно тоннажных и современных судов, в том числе из Поднебесной.

Не до конца известна и ясна пока судьба попыток Пекина сделать главной опорой МШП в центре индо-океанской зоны Шри Ланку, где уже есть её солидный задел – Хамбантота и другие построенные Китаем объекты, в дополнение к которым китайская строительная фирма “China communications” намеревалась возвести огромный **намывной город-порт возле Коломбо** площадью примерно с Монако и стоимостью в 1,5 млрд. долл. Приход к власти после январских выборов 2015 г. нового президента М. Сирисене, его решение сбалансировать внешнюю политику Шри Ланки в отношении Индии и Китая, осуществить стопдневный план действий по внутренней системе управления, изучить и дать оценку случаям злоупотреблений своего предшественника и, в частности, отложить на время проект города-порта в виду высокой стоимости и непрозрачности из-за возможной коррупции, а также оппозиция «зелёных», вынудили Пекин несколько отступить и:

1. Переориентироваться на всепогодного союзника - Пакистан и, не теряя времени, приступить к строительству транспортного коридора от Гвадара до китайской границы возле города Кашгар, на который Пекин предусматривает потратить свыше 46 млрд. долл.;

2. Предпринять ответные меры, чтобы, с одной стороны, не упустить стратегические преимущества острова, ключевые в реализации проекта МШП;

3. А с другой, - учесть стремление М.Сирисене на сближение с Индией, однако повернуть ситуацию так, чтобы сохранить выгодные для Пекина экономические проекты и инвестиции, а также по возможности некоторые стратегические позиции на острове.

Значимую роль в этом повороте должно было сыграть подписанное китайским президентом в сентябре 2014 г. соглашение с Шри Ланкой о сотрудничестве в области обороны и морской безопасности, поскольку оно заблаговременно подготовило платформу для проецирования экономической и военной силы, которая могла воздействовать на ситуацию не только в ЮА и Индийском океане, но и на главных пользователей индо-океанского пространства – США и Японию²⁹.

Рекаблировка Сирисене на Индию и одновременная недавно выраженная готовность США по разным причинам на улучшение отношений с островом вызвали опасения у китайских стратегов в связи с возможными осложнениями в предпринятой ими перестройке ситуации в свою пользу. Вот почему в ходе одного из последовавших визитов ланкийского министра иностранных дел Самаравеера в феврале 2015 г. в Пекин китайская сторона мягко предложила план развития 3-х стороннего стратегического формата Китай-Индия-Шри Ланка, а в марте сочла возможным провести переговоры об этом с Сирисене во время его пребывания в КНР, по-видимому, с тем, чтобы подвести этот вопрос потом к обсуждению и с Индией³⁰.

План выглядит вроде бы привлекательным для всех трёх сторон, поскольку выстраивается на излюбленном китайцами **принципе “win-win”**. Но по законам **“realpolitik”** для Китая это получение важных стратегических преимуществ в Индийском океане и Южной Азии, что крайне существенно для успешного осуществления МШП. А для Индии это означает формализация китайского внедрения в стратегическое пространство региона ценой потери её доминирующего положения и в индо-океанской зоне и на Шри Ланке.

Неожиданный сдвиг в курсе Пекина не означает, что в ходе последующих переговоров китайского президента с индийским премьером или в мае 2015 г. или позже может не произойти ещё какой-нибудь новый поворот с тем, чтобы склонить Дели к уча-

стию в МШП за счёт иных шагов навстречу, помимо уже состоявшихся по пограничным проблемам в Гималаях, торговле и предоставлении 20 млрд. долл. на инфраструктуру и два технопарка в ближайшие 5 лет. Слишком уж важна Индия для реализации МШП.

Эволюция позиции и ответы Индии на китайскую инициативу

Попытки подключения Индии, ключевой державы Индийского океана, выглядят логичными по многим широко известным параметрам, актуальны и настоятельны в виду неоднозначной реакции индийского руководства и политической элиты на МШП. Это требует обстоятельного и внимательного анализа ситуации. Пекинские власти, безусловно, принимают в расчёт суть тех довольно значимых усилий, которые предпринимала Индия в Индийском океане с 10-х гг. XXI в., а также возрастающую роль индийских ВМС. Но по большому счёту трудно представить реализацию МШП без Индии, контролирующей значительную часть Индийского океана, и Пекин хотел бы заручиться её поддержкой, по меньшей мере, или её участием - при наилучшем для Китая раскладе в ситуации.

Не стоит забывать ещё об одном факторе – выше упомянутом американском Стратегическом новом шёлковом пути (СНШП), включающим и Южную Азию, которая становится, судя по всему, в определённой мере водоразделом между американским и китайским вариантами ШП. Можно ожидать в складывающихся условиях обострение соперничества между сторонами за влияние и участие такой крупнейшей державы, как Индия в их проектах. В связи с этим возникает вопрос её выбора, с одной стороны, а с другой,- добавляет меру драйва, с какой и США, и Китай будут обхаживать Дели. Хотя можно допустить и её игру и балансирование в собственных интересах на двух фронтах одновременно, что даёт ей возможность маневрирования, заполучив дополнительные рычаги в процессе переговоров и с той и с другой стороной.

Поначалу из Дели прозвучал не очень внятный, но в целом позитивный ответ на приглашение из Пекина без обозначения необходимых дипломатических деталей³¹.

Позже среди властных и научно-экспертных структур началось активное обсуждение условий участия и возможных рисков, для чего были веские причины. Официальное приглашение Пекина пришло вслед за проведением морских манёвров отряда кораблей ВМС Китая впервые в восточной части Индийского океана в феврале 2014 г., которое всколыхнуло политическую и стратегическую элиту не только Индии, но и США, Австралии и Индонезии. Под влиянием этого фактора в кулуарных обсуждениях индийского правительства и дипломатов, с одной стороны, звучали оценки идеи МШП как инновации в китайском мирном подъёме исключительно экономического характера, не несущего каких-либо угроз. А с другой, - традиционно были выражены опасения в среде военных аналитиков, что в МШП подспудно кроется стратегия протягивания нескольких параллельных «нитей жемчуга» с целями двойного назначения. Вновь всплыла доктрина «китайского окружения» Индии, стремления Пекина прочно «бросить якорь» в водах океана и т.п. По мнению экспертов, в том числе и индийских, в МШП могут быть смазаны различия между военными и торговыми судами, как и грань между «нитью жемчуга» с полувоенными объектами и МШП с торговыми портами.

Высказывались опасения, в частности, экс-секретарём по иностранным делам Индии Сибалом Канвалом, что в опорных пунктах Китай может создать с помощью экономических механизмов – будь то инвестиции или инфраструктурные проекты - **мощное «оружие»** для продвижения своего влияния и проекции силы на всей огромной дуге МШП от берегов Поднебесной и до Европы³². По существу подобное чуть не произошло на Шри Ланке, о чём выше говорилось.

В этих условиях индийское руководство должно, по его мнению, внимательно наблюдать за конкретными шагами Китая в развитии стратегии МШП с тем, чтобы дать адекватный ответ в случае перерождения её в сторону скрытой или явной милитаризации. Станет ли она таковой - нужны новые факты и время.

Между тем, были и здравые высказывания «за» и прагматичные мотивы полагать, что Индия не должна и не будет упускать возможности участия в китайском проекте экономической и инфраструктурной интеграции. Используя **статус «государ-**

ства-маятника», Дели будет, по всей видимости, осторожно и разумно стремиться как к извлечению из него выгод для своего экономического роста и расширения влияния, так и к попыткам избежать или минимизировать подспудные риски и вызовы.

Такая реакция занимающей в регионе уникальные геостратегические позиции Индии на приглашение в МШП не могла внушать Пекину уверенности, который, безусловно, осознавал невозможность практической реализации проекта без Индии. В связи с этим представляет интерес эволюция позиции Индии по МШП. В правительстве М.Сингха явно медлили с решением из-за отсутствия в идее МШП в первое время чётких принципов; опасений скрытой военно-стратегической подоплёки наподобие стратегии «нить жемчуга»; тесных партнёрских отношений с США.

Новый премьер-министр Нарендра Моди встал перед дилеммой – либо Индия оказывается в некоей изоляции среди соседей по ЮА и партнёров, к примеру, в АСЕАН, желающих примкнуть к МШП, либо участвует в интеграционном проекте, но **на каких условиях?** Прагматичный политик, одним из ключевых приоритетов которого является рост национальной экономики, Н. Моди верно уловил совпадение индийского видения целей и потребностей развития морской экономики с концепцией МШП по расширению разнообразных связей от Индо-Тихоокеанского региона до Восточной Африки и Средиземноморья.

Существенно, Индия не входит ни в ТТП, ни Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнёрство, в свете чего китайский проект становится весьма привлекательной альтернативой. Вот почему в качестве первого шага он счёл возможным поддержать предложение Си Цзиньпина об ускорении темпов создания коридора Китай-Бангладеш-Мьянма-Индия для соединения с сухопутным ЭШП. Затем в декабре 2014 г. Индия примкнула к АБИИ.

Следующий шаг следовало делать с целью извлечения в интересах страны максимально возможных выгод от сильной инфраструктурной составляющей МШП. Индия крайне нуждается в значительном улучшении морской инфраструктуры, где пока много риторики, но мало реального продвижения вперёд.

По данным на конец 2013 г. индийского адмирала в отставке Аруна Пракаша, свыше 13 крупных и 156 других портов не отвечали техническим требованиям, плохо управлялись, в них мало оборудования для механизации разгрузок товаров и донного дренажа и т.п.³³

Между тем Китай обладает в данной сфере богатым опытом и завидными достижениями в строительстве крупнотоннажных высокотехнологичных судов и мирового класса портов по всему миру. Это крайне важно для Индии в её дальнейшем продвижении курса «Смотри на Восток» (LEP) и в АТР в целом и взаимосвязей с АСЕАН, в частности.

Вместе с тем индийское руководство не без оснований усматривает в МШП возможность значительной экспансии китайского влияния, перекраивания регионального морского партнёрства, усиления военно-морского присутствия и проведения самостоятельных манёвров непосредственно в индо-океанских водах. Принятие прибрежными странами китайского проекта усугубит ситуацию, поскольку **узаконит пребывание и дальнейшее внедрение Китая в регионе.**

Ещё более серьёзным основанием, лишний раз убеждавшим Дели в необходимости осторожной и взвешенной оценки целей концепции МШП, стало появление китайских субмарин типа 039 с кораблями сопровождения на Шри Ланке в начале сентября перед визитом Си Цзиньпина в Коломбо, а также в октябре и ноябре 2014 г.³⁴

Оно стало настоящим шоком, поскольку происходило в период интенсивных индо-ланкийских переговоров под лозунгом “course correction”, проводимых Н.Моди по ключевым аспектам политики, связанной со смягчением проблемы тамиллов. Речь шла также о выработке плана углубления стратегического взаимопонимания, что всегда было чувствительным для интересов каждой из сторон³⁵. Следует напомнить, что Шри Ланка была подписантом многостороннего соглашения «Индийский океан – 3» в июле 2013 г. с Индией и Мальдивами по морской безопасности островных государств (Маврикий и Сейшелы приглашены, но выступают пока в качестве наблюдателей), где Дели играет консолидирующую роль.

Не менее шокирующим было пребывание в водах Шри Ланки и затем в Аравийском море и Персидском заливе первой ядерной подлодки Китая с декабря 2013 г. по февраль 2014 г., которое по времени совпало с первыми манёврами отряда китайских кораблей в Восточной части Индийского океана³⁶.

Эти факты явно свидетельствовали о переходе Пекина к реальным подводным акциям, нацеленным на усиления контроля SLOCs в направлении Персидского залива, Среднего Востока и Африки, и возможно о подготовке к поэтапной реализации МШП.

Учитывая степень и характер угроз появления китайских субмарин, отставание Индии от Китая по их числу и технологическому уровню, а также другие факторы региональной безопасности, Н.Моди активизировал ряд направлений внешней и оборонной политики в данном контексте, сфокусировав внимание на следующих мерах. Так, после решения его правительства в октябре 2014 г. вернуться к реализации откладываемого в течение 7 лет проекта 751 по расширению подводного флота, в январе 2015 г. Индия обратилась к Японии с предложением принять участие в тендере по поставкам 6 дизельных тяжёлых ударных субмарин типа “Soryu” с бесшумным ходом и водоизмещением 4200 т для этого проекта на сумму в 8,1 млрд. долл. И Токио, похоже, даёт своё согласие на эту крупную сделку³⁷.

Одновременно Индия ведёт переговоры с Токио о покупке нескольких амфибийных поисковых самолётов, которые, по видимому, будут завершены в 2016 г. Оба запроса являются частью общих усилий Н.Моди по дальнейшему укреплению тесных стратегических и оборонных взаимосвязей с Японией и формулированию принципов морской 4-х сторонней группировки в составе **США-Австралия-Индия-Япония**. Премьер-министр, призвав министерство обороны ускорить реализацию программы по созданию **ядерных подводных лодок для ВМС Индии**, одобрил проект строительства 6 ядерных подлодок. Был увеличен оборонный бюджет на 11% (в стоимостном выражении до 40 млрд. долл.).

Намереваясь осуществить военную реформу и изменить репутацию Индии как крупнейшего импортёра вооружений и военных технологий, в феврале 2015 г. Н.Моди заявил о планах

сокращения иностранных закупок с 60% до 30% в ближайшие 5 лет, создания национальной оборонной промышленности по производству высоко технологической продукции с высокой добавочной стоимостью и с потенциалом в более 100-200 тыс. новых рабочих мест, повышения объёма иностранных инвестиций и уровня участия иностранных фирм в оборонке и т.п.³⁸.

С целью ослабить и сбалансировать активизировавшееся военно-стратегическое, политическое и экономическое влияние Китая на островные государства Индийского океана в последнее десятилетие премьер-министр Индии совершил в марте 2015 г. визиты на Сейшелы, Маврикий и Шри Ланку, где по итогам переговоров с местным руководством будут размещены 32 береговые станции системы обнаружения, расширены военно-стратегические связи за счёт поставок некоторых видов морского вооружения и патрульных катеров для береговой охраны, а также улучшена система обучения местных военных кадров. Эти меры, как и реализация ряда экономических и инфраструктурных проектов, направлены на оживление формата «Индийский океан – 3» по морской безопасности, инициированной с 2011-12 г. ещё правительством М.Сингха, и нивелирование китайских намерений интегрировать островные государства в МШП под своей эгидой. В целом вопрос о влиянии на островные государства индо-океанской зоны становится одним из наиболее острых в индийско-китайских отношениях³⁹.

Ответной мерой с целью укрепить влияние и позиции в регионе стал мульти дисциплинарный транснациональный проект **“Mausam”** (на арабском – Mawsim”). В его основу лёг разработанный в стенах министерства культуры одноименный проект, получивший одобрение престижного Комитета по мировому наследию ЮНЕСКО и ряда азиатских государств на очередном заседании в июне 2014 г. в Дохе (Катар)⁴⁰.

“Mausam” означает сезоны муссонов в Индийском океане, феномен которых с давних времён облегчал плавание судов, а вместе с ними перемещение людей, товаров, идей, способствуя этно-культурному взаимодействию и расширению взаимосвязей⁴¹.

Проект, который первоначально был выдвинут как противодействие китайскому МШП, был расширен за счёт придания

ему стратегического веса, а также дополнен изъятым из истории связей с прибрежными и европейскими странами другим проектом “**Spice Road**” или «Дорога специй». Актуальное прочтение получила концепция “**Sagar Mala**”, что в переводе означает «Безопасность и рост для всех в регионе». Впервые она появилась на свет при правительстве Атал Бихар Ваджпай в 2003 г. и предусматривала быструю модернизацию и расширение индийского морского сектора⁴², но его реализация зависла.

Ныне, возрождая утерянные со временем наиболее ценные формы сотрудничества и используя неопределимый опыт прошлого и современные механизмы «мягкой силы», Индия намерена предложить в рамках комплекса проектов обновлённые возможности широкого сотрудничества и через воды океана связать 39 стран Африки, арабского мира и азиатского континента, придать новый импульс развитию торговли, межкультурных, коммуникационных и иных взаимосвязей.

Помимо правительственных кругов новые идеи сотрудничества были широко и довольно пафосно поддержаны прессой, где одновременно публиковались антикитайские комментарии по поводу МШП. Следует признать, что на то время пакет довольно аморфных проектов представлял собой по сути лишь **реактивный ответ** на МШП. Их не связывала **осевая единая идея**. Они ещё не обросли конкретизирующими деталями и принципами. На это требуется время.

Вместе с тем, с начала 2015 г. стали озвучиваться экспертные мнения и появляться статьи ведущих аналитиков с более трезвыми оценками реальных, довольно ограниченных возможностей Индии быстро реализовать столь масштабные планы, прежде всего инфраструктурные проекты на уровне региона для укрепления торговых и иных связей между странами, на что нацеливал проект “**Mausam**” и др. В них не было твёрдости и определённости намерений или, как высказался один известный индийский политолог, «**зубов**», присущих китайским инициативам. С точки зрения учёных и адмиралов, Индия ещё не обладает достаточными ресурсами для улучшения собственной морской инфраструктуры с целью сделать её адекватной для страны зависимой на 97% от торговли по морю.

Проводился конкретный сравнительный анализ того, что сделано в развитии инфраструктуры Индией и Китаем в индо-океанской зоне для укрепления их позиций, выдвигались **пожелания равноправности** Индии как одного из других важных условий вступления в МШП⁴³, напоминались детали принятых ею мер по активизации деятельности в контексте морской безопасности в ИОРА (бывшей АРСИО), а также по формированию сети островной безопасности с Шри Ланкой и Мальдивами и др. Последние, кстати, подверглись определённой критике за их ограниченность лишь формированием **системы морского предупреждения и наблюдения**, предоставлением небольших партий оружия, патрульных катеров, обучением кадров и т.п.

Определённую насторожённость в Индии вызвал китайский проект создания коридора между Кашгаром и Гвадаром, на осуществление которого будет профинансировано 46 млрд. долл. Выделение столь крупной суммы оценивалось в индийских кругах двойственно – они рассматривали его как проект не только гражданского назначения, но и вероятного укрепления военных возможностей на данном отрезке, весьма важном и запасным для связи с аравийским побережьем Пакистана в случае блокировки Малаккского пролива.

Критике неповоротливости исполнительной машины, недостаточного финансового обеспечения развития морской инфраструктуры, слабости **опережающей инициативности** и должного внимания к новейшим трендам в зоне Индийского океана, не столь значительной роли Индии в региональной системе сетевой безопасности и др. сопутствовало, вместе с тем, осознание **необходимости крупной идеи с крупными целями для разработки консолидирующей регион индо-океанской, в том числе морской политики Индии**. В таком курсе следовало бы сделать упор на создании атмосферы доверия, стабильности, широкого диалога по вопросам безопасности, запуска механизма консультаций по существующим двусторонним проблемам, расширения гуманитарной помощи, культурного обмена и т.п.⁴⁴.

В связи с новыми более широкими задачами и целями в дополнение к выше упомянутым инициативам весной 2015 г. был выдвинут ещё один **проект «Хлопковые пути» (Cotton Routes)**, в котором делался упор не только на развитие торго-

вых, культурных и человеческих связей, но и на вопросы безопасности. В его основу лёг опыт древних путей, по которым Индия широко и успешно торговала знаменитыми изделиями из качественного индийского хлопка примерно в те же времена – с 1 века нашей эры, что и Китай шёлком⁴⁵.

В условиях развернувшейся дискуссии в обществе относительно понимания **Pro и Contra участия в МШП**, границ своих возможностей и некоторого смягчения антикитайской риторики по МШП в СМИ, руководство Республики, тем не менее, не могло не проявить с марта 2015 г. интереса к неоднократным предложениям со стороны Китая о возможности создания связки новейших китайских и индийских инициатив, о совпадении и дополняемости ряда целей МШП и проектов Индии⁴⁶.

Китайские власти осознавали необходимость улучшения политико-стратегических отношений и экономического сотрудничества с Индией в зоне Индийского океана и Южной Азии, ключевыми регионами в процессе реализации МШП. Они не исключали из своего внимания подобное улучшение с деловыми кругами, молодым поколением, СМИ и НПО Индии. Не случайно представитель Индийского совета промышленности, глава индийской делегации бизнесменов Шекхар Датта на специальной сессии по проблемам МШП Форума Боао в феврале 2014 г. заявил : не знаю, как китайские инициативы воздействуют на Индию политически, но с точки зрения бизнеса и экономики понятно, что они нацелены на улучшение инфраструктуры и связей... Жаль, что Индия представлена на форуме не на столь же высоком уровне, как многие государства - участники встречи⁴⁷.

Изменялся уровень официальных лиц Китая, от которых поступали предложения о совместимости реализации их инициатив, и тон в СМИ, где речь пошла о присоединении к проекту “Mawsam” китайского МШП, а не наоборот, как это звучало прежде. Руководство Китая делали заявления о том, что это может способствовать расширению присутствия Индии в АТР⁴⁸, против чего ранее выступал Пекин в той или иной форме, к примеру, против участия Индии в ВАС или ВРЭП и т.п.

Маневрирование и ответные контрмеры Индии получили одобрение со стороны США, Австралии и Японии, которые явно не желали бы значительного индийского сближения с Подне-

бесной и более того – опасались такого сближения. Вместе с тем вызывает удивление, что США, отказавшись от присоединения к АБИИ (как, впрочем, и их союзник Япония), но намереваясь активизировать собственный СНШП в ЦА и его продолжение через Каспий, Грузию и Турцию до Европы, сделали в марте 2015 г. неожиданное заявление. В выступлении в Брукингском университете заместитель госсекретаря Энтони Блинкен, один из авторов концепции Хогланда-Блинкена для ЦА, объявил о том, что китайская инициатива «полностью стыкуется» с американской политикой в регионе. Один из ведущих аналитиков из Пекинского университета Ван Чжиши тоже побуждал США и КНР на сотрудничество на евразийском континенте с тем, чтобы компенсировать их растущее соперничество в Западной части Тихого океана. Эту идею, отметил Блинкен в упомянутой речи, США начинают рассматривать серьёзно⁴⁹.

Но американский намёк на совместимость их экономических интересов в ЦА явно не состыковывался с их подспудными стратегическими целями на традиционное сдерживание, которые Китай ощущал и в АТР и в других регионах в политике США с присущей ей двойственностью в стратегических расчётах. Состыковка состоялась, но между ЭПШП и ЕАЭС. Так что в конечном итоге американский план запоздал.

Подобный расклад соперничества-сотрудничества на евразийском пространстве трёх держав – РФ – Китая – США предвещал бы немалые трудности и проблемы при реализации той или иной конфигурации, но в сложившихся условиях – сопряжённости ЭПШП и ЕАЭС – это, по-видимому, будет на руку Индии, для которой существенно заявление руководителей РФ и Китая в мае 2015 г. в Москве о готовности формирования **связки между китайским ЭПШП и ЕАЭС**, созданном в январе 2015 г. на основе Таможенного союза, интерес к которому индийское правительство проявляло ещё в марте 2014 г.

Внутри страны в высших слоях индийского общества осторожный и диверсифицированный курс по отношению к МШП нашёл поддержку в качестве **важного рычага или «фишки»** (по словам журналистов) для **«торга» на любых переговорах с Китаем**. Не следует забывать о новых возможностях Индии в данном контексте в связи с её предстоящим вхождением в каче-

стве полноправного члена в ШОС, процесс принятия новых членов - Индии и Пакистана был запущен на встрече организации в Уфе в июле 2015 г.⁵⁰. Это, с одной стороны, расширяет её собственные позиции в АТР в целом, а с другой, может несколько размыть сильный прокитайский фон, создавая условия и для переконструирования интересов среди членов организации, и для обсуждения и решения проблем индийско-китайских отношений в стенах данного формата.

Какой тренд возобладает в индо-океанской зоне? Гипотеза известного эксперта Р.Каплана (Центр новой американской безопасности в Вашингтоне) о соперничестве в 21 веке Китая и Индии на арене Индийского океана, высказанной им в его книге «Муссон. Индийский океан и будущее американской мощи»⁵¹. Или же одержит верх концепция индийского политика и политолога Р. Джайрама “Chindia”, предложенная им в книге «Есть ли смысл в Чиндии?»? Её формат предполагает поиски новых точек соприкосновения и областей сотрудничества двух великих держав Азии, феномен успеха разных систем в подъёме экономики, попытки глубокого познания друг друга через культуру, религию, общество, цивилизации⁵².

Или какая-либо иная модель отношений? Момент переломный. Куда качнётся маятник индийско-китайских взаимодействий? Время покажет.

¹ www.eurasiareview.com New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses, September 2014.

² vatandosh.uz New Silk Road Strategy: Problems and Perspectives.

³ S. F. Starr and others (eds.), The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia, Washington, DC, The Central Asia-Caucasus Institute, 2007.

⁴ www.theatlantic.com Clinton`s Dubious Plan to Save Afghanistan with a New Silk Road, November 25, 2011; thediplomat.com Central Asia`s Future: Three Powers, Three Visions| The Diplomat, May 25, 2015.

⁵ Asia Times, November 25, 2013.

⁶ orientalreview.org The Hoagland-Blinken Doctrine is Washington`s Updated Plan for Central Asia (II), April 13, 2015.

⁷ www.economylead.com India to launch Project “Mausam” to counter CSR, 16.09.2014.

⁸ www.sino-us.com 2015.03.30.

- ⁹ Indian Express 03.29.2015.
- ¹⁰ Лебедева Нина, «Второе дыхание китайской стратегии «нить жемчуга», 15.04. и 16.04. 2014, интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение».
- ¹¹ www.eurasiareview.com New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses, September 2014.
- ¹² lenta.ru 12.05.2015.
- ¹³ www.isas.nus.edu.sg//Attechments/PublisherAtteachment/ISAS_Working_Paper_No._197_New_Maritime_Silk_Road_081020.
- ¹⁴ news.xinhuanet.com Chronology of China`s “Belt and Road” initiatives.
- ¹⁵ www.bjreview.com.cn A Second Wind for Ancient Route, 05.02.2015.
- ¹⁶ D.Arased. ISEAS Perspective, N 2, 2015.
- ¹⁷ www.cntv.ru В КНР обнародован план реализации сухопутного и морского Шелкового пути, 2015, 03.29.
- ¹⁸ South Asia Analysis Group, 12.02.2014.
- ¹⁹ Hedly Bull, Sea Power and Political Influence, Adelphi Papers, vol. 16, Issue 122, 1976.
- ²⁰ Лебедева Нина, там же.
- ²¹ www.maritimeindia.org Making Waves, V 9, N 2.1, 15.02.2014, p. 17.
- ²² см. Д.В. Мосяков, Китай и его притязания в Южно-Китайском море, «Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития», выпуск XVI, Москва, 2011, с. 12-19, он же, Политика Советского Союза//России в АТР и вокруг островов Южно-Китайского моря, «Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, выпуск XVIII, Москва, 2012, с.5-15 и др.; Локшин Г.М. АСЕАН и территориальные споры в Южно-Китайском море, «Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития» , выпуск XX, Москва, 2013, с. 17-40; Н.Б. Лебедева, Южно-Китайское море – «окно» Индии в АТР, «Азия и Африка сегодня», часть 1, с.9-13, и часть 2, с. 14-20, № 2 и 3, 2014.
- ²³ www.shouthchinasea.com China`s Ambitions Vision of MSR Initiative 22.04.2014.
- ²⁴ www.maritimeindia.org Making Waves, V 9, N 2.1, 15.02.2014, p. 17.
- ²⁵ SouthChina morning Post, 04.02. 2014.
- ²⁶ politrussia.com НШП бросил вызов гегемонии США.
- ²⁷ www.chinausfocus.com China`s MSR) and South China Sea Tensions.
- ²⁸ english.arabiya.net. Why Arabs should Embrace China`s Silk Road? 09.12. 2014.
- ²⁹ southasiaanalysis. org China`s Challenge after regime change in Sri Lanka / South Asia Analysis Group, paper N5884, 03.03.2015.
- ³⁰ The Boston Globe, March 27, 2015 – Sri Lanka`s pivot to India breaks China`s Dreams.
- ³¹ indianexpress.com Mohan C.Raja Will India join China`s MSR? February 15, 2015.

- ³² Kanwal Sibal – “China`s MSR” Proposals are not so peaceful as they seem, MaileonLineIndia, February 24, 2014.
- ³³ www.idsa.in Maritime Security of India: Future Challenges / Institute for Defense Studies and Analysis, 26.11.2013.
- ³⁴ www.janes.com Plan to Deploy range of Warships in he Indian Ocean says Chna`s Defense Ministry, 29.01.2015.
- ³⁵ blogs.rediff.com Pearls and Diamonds in the Indian Ocean – Indian Bunch-like.
- ³⁶ www.wsj.com China`s Submarines Add Nuclear-strike Capability, Alerting Strategic Balance – WSJ.
- ³⁷ www.janes.com India asks Japan to offer “Sorya” submarine for Project 751 requirement – IHS Jane`s 360; www.defensenews.com April 11, 2015.
- ³⁸ www.bloomberg.com Modi`s Touring Indian Ocean to keep China`s Submarines at Bay.
- ³⁹ www.outlookindia.com 11.03.2015.
- ⁴⁰ [https:// worldpress.com](https://worldpress.com) Project “Mausam”/ Youth Forum on Foreign Policy 04.02.2015.
- ⁴¹ www.mea.gov.in International Recognition of India`s World Heritage – New Exciting Project on Anvil 10.07.2014.
- ⁴² Indian Express, 03. 11. 2015.
- ⁴³ defenceforumindia.com . MSR, project “Mausam” and AIIB.
- ⁴⁴ www.livemint.com. A string without Pearls.
- ⁴⁵ articles.economictimes.indiatimes.com India plans cotton ancient maritime routes to, 17.04.2015; www.globaltimes.cn 10.04.2015.
- ⁴⁶ defenceforumindia.com MSR, project “Mausam” and AIIB.
- ⁴⁷ article.economictimes.indiatimes.com Silk Road Projects could benefit India.
- ⁴⁸ articles.economictimes.com 24.04.2015.
- ⁴⁹ translations.state.gov State`s Blinken on Vision for Centr4al Asia| IIP Digital 31.03.2015: thediplomat.co Central Asia`s Future: Three Powers, Three Visions| The Diplomat, may 25, 2015.
- ⁵⁰ http://www.lawinrussia.ru/node/364143?quickestabs_6=2
- ⁵¹ Robert D.Kaplan, Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American power, Random House, New York, 2010.
- ⁵² Jairam Ramesh, Making Sense of Chindia. Reflections on China and India. India Research Press, New Delhi, 2005.