



Инфраструктурная
связность
и политическая
стабильность
в Евразии

Евгений Прейгерман

Об авторе

Евгений Прейгерман

Руководитель экспертной инициативы «Минский диалог»
(Белоруссия), докторант Уорикского университета (Великобритания)

Данный текст и другие материалы
можно найти на нашем сайте:
<http://ru.valdaiclub.com/a/valdai-papers/>

Данный текст отражает личное мнение автора или группы
авторов, которое может не совпадать с позицией Клуба, если
явно не указано иное.

© Фонд развития и поддержки Международного
дискуссионного клуба «Валдай», 2018

Российская Федерация, 115184, Москва,
улица Большая Татарская, дом 42

Вопрос о том, какое влияние на безопасность и политическую стабильность оказывает инфраструктурная связность стран и регионов, может показаться излишне простым и однозначным. На интуитивном уровне мы можем прийти к выводу о том, что масштабные международные инфраструктурные проекты несут большой позитив для участвующих государств и отношений между ними. Такие проекты генерируют новые возможности и, соответственно, интересы. При этом интересы преимущественно общие или совместимые. И часто – неконкурентные. Для того, чтобы стабильно пользоваться благами и возможностями, генерируемыми инфраструктурными проектами, странам, бизнес-сообществам и отдельным людям нужны стабильность, предсказуемость и понятные правила игры. Поэтому, помимо экономических эффектов, от больших инфраструктурных инициатив всегда можно ожидать установление определенных рамок – в первую очередь в области политической устойчивости и безопасности.

Однако любые созидательные международные инициативы, в том числе инфраструктурные проекты, развиваются не в вакууме. Какие бы цели ни преследовали их инициаторы, их проектирование соприкасается со структурными факторами международных отношений, а также с особенностями взаимодействия государственных и негосударственных акторов. Поэтому при обсуждении возможностей использования больших инфраструктурных проектов для конструирования менее конфликтных систем региональных и межрегиональных отношений важно не увлекаться лишь позитивными ожиданиями.

Во-первых, для согласования и успешной реализации масштабного инфраструктурного проекта нужны хотя бы минимальные условия: доверие и эффективная коммуникация между участвующими странами. В некотором смысле эта тема – из разряда «яйцо или курица». Сама идея международного инфраструктурного проекта должна способствовать и укреплению доверия, и налаживанию равноуровневой эффективной коммуникации. Однако без изначального наличия этих факторов на минимальном уровне запуск большого проекта представляет собой чрезмерный риск для его инициаторов и инвесторов. А зачастую – и вовсе невозможен.

Во-вторых, помимо позитивных эффектов инфраструктурных проектов, способствующих сглаживанию конфликтов, можно ожидать и те, которые, наоборот, будут воспламенять старые конфликты или создавать основания для появления новых.

Наконец, инфраструктурные намерения могут оказаться неспособными проецировать какое-либо влияние на региональную безопасность и конфликты (ни позитивное, ни негативное). И в результате даже самые амбициозные и обеспеченные ресурсами проекты могут «затухнуть» под прессом существующих проблем и противоречий.

Исходя из этих общетеоретических предположений, в записке анализируются возможные эффекты трансконтинентальных инфраструктурных проектов для политической стабильности и безопасности в Евразии, в особенности – для региона Восточной Европы.

Структурные характеристики Восточной Европы

В рамках работы под регионом Восточной Европы понимается пояс стран, объединяющий прибалтийские государства (Литва, Латвия, Эстония), Белоруссию, Украину и Молдавию. Географически регион расположен между европейской и азиатской сердцевинами Евразии. Он фактически разделяет собой евразийский континент на две части, которые исторически находятся в отношениях конкуренции и даже противостояния, перемежающиеся в различные периоды сотрудничеством разной степени интенсивности. С политической точки зрения, Восточная Европа сегодня неомогенна. Можно сказать, что оснований и аналитической целесообразности выделять её в отдельную геополитическую единицу (регион) с каждым годом становится всё меньше.

Страны Прибалтики являются членами Европейского союза и НАТО. Свои внешнеполитические нарративы и позиционирование в области безопасности они выстраивают исходя из фактора евроатлантической интеграционной принадлежности. С Россией они имеют лишь минимальные институциональные связи и преимущественно находятся в конфликтных отношениях.

Похожие системные характеристики в последние годы появляются у Украины. В 2014 году возник беспрецедентно острый и масштабный для постсоветской истории российско-украинский конфликт. С этого момента отношения между странами лавинообразно скатывались вниз, балансируя даже на грани дипломатического разрыва. С позиции сегодняшнего дня, практически нет оснований ожидать, что в ближайшей перспективе может произойти нормализация отношений. Даже несмотря на то, что заявленные Киевом евроатлантические интеграционные амбиции не имеют в осязаемой перспективе шансов реализоваться в виде полноправного членства в ЕС и НАТО. Институциональная связность Украины с постсоветским пространством также сходит до минимума, хотя страна продолжает сохранять членство в Содружестве независимых государств (СНГ).

Во многом аналогично структурная позиция и внешнеполитические устремления выглядят в Молдавии. Ещё до недавнего времени Кишинёв получал от стран ЕС комплимент в виде неформального звания «чемпиона» инициативы «Восточное партнёрство». Считалось, что Молдавия двигалась в сторону евроинтеграции быстрее и успешнее других евроэнтузиастов из числа бывших республик СССР. В частности, Кишинёв первым добился безвизового режима с ЕС, а также относительно быстро заключил соглашение об ассоциации.

Однако события последних лет заметно сократили оптимизм в отношении европейских перспектив страны. Серия скандалов, в том числе связанных с кражей 1 миллиарда евро, сделала страны и институты ЕС более критичными по отношению к Молдавии. В НАТО же Кишинёв и сам не стремится, предпочитая сохранение статуса нейтрального государства. При этом евроатлантические устремления остаются доминантой молдавской политики, хотя желание более тесных отношений с Россией также широко представлено в обществе. Кишинёв продолжает участвовать в СНГ, а отдельные политики демонстрируют интерес к некоторым формам сотрудничества с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Наиболее ярко такой внутренний «калейдоскоп» отражается в политическом противостоянии президента Игоря Додона и правительства.

На таком региональном фоне контрастно выделяется Белоруссия. Она входит во все основные интеграционные образования на постсоветском пространстве, в частности, в СНГ, Организацию Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) и ЕАЭС. Кроме того, Минск является участником Союзного государства Белоруссии и России, что обуславливает особые двусторонние отношения с Москвой. При этом Белоруссия до настоящего времени имеет слабо развитые отношения со странами политического Запада. С ЕС у страны до сих пор нет двустороннего рамочного соглашения. Соглашение о партнёрстве и сотрудничестве было подписано в 1995 году, однако так и не вступило в силу, так как не было ратифицировано всеми государствами-членами ЕС. Поэтому фактически Минск и столицы ЕС сегодня взаимодействуют в рамках соглашения 1989 года между СССР и Европейским экономическим сообществом. Похожие характеристики имеют и отношения Белоруссии с США. После дипломатического кризиса 2008 года Минск и Вашингтон до сих пор представлены в столицах друг друга лишь на уровне временных поверенных.

Правда, в последние годы в отношениях Белоруссии и политического Запада наблюдается медленный и сложный процесс нормализации. Его отражением являются решения Брюсселя о снятии большинства санкций, а Вашингтона – о их заморозке. Необходимость такой нормализации для Минска обусловлена важностью привлечения иностранных инвестиций и поиска новых рынков для собственной продукции, а также стремлением минимизировать риски неопределённости на фоне разбалансировки региональной системы безопасности.

Описанный структурный контекст вокруг и внутри Восточной Европы имеет определяющее значение для анализа возможных эффектов от масштабных трансконтинентальных проектов в области безопасности. В качестве эмпирического материала для анализа записка фокусируется, прежде всего, на китайских инфраструктурных проектах в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП).

Преодолевая географическую детерминанту: связность и совместимость

География страны во многом предопределяет её внешнюю политику, а также возможности и траекторию социально-экономического развития. С этим утверждением согласятся не только представители школы структурного реализма в международных отношениях. Достаточно, например, посмотреть на физическую карту, чтобы понять экономическое и политическое значение евразийского «ареала недоступности»¹. В некоторых случаях объективно существующие географические преграды остаются сложно преодолимыми даже в современном мире.

Тем не менее развитие технологий и транспортной инфраструктуры всё же вносят в это проверенное столетиями утверждение существенные коррективы, которые также сложно не заметить. Сегодня возможности развития большинства стран определяются не только и даже не столько самой географией, сколько географической связностью и совместимостью. Как выразился автор книги «Коннектография: очерчивая контуры будущей глобальной цивилизации» Параг Ханна: «Связность – это судьба»². А география в таком случае – это лишь один из спутников судьбы. Один из объективных факторов существования субрегионов, государств и городов, который при правильно выстроенных инфраструктуре, логистических сетях и системе международных соглашений не является более главной детерминантой их развития.

Таким образом, в поиске ответов на вопросы о содержании и возможностях международного взаимодействия, а также перспективах региональной безопасности все более полезными становятся не физические карты, а инфраструктурные, коннектографические. А на терминологическом уровне, помимо базового понятия «интересы», всё более актуализируются понятия «связность» и «совместимость».

¹ Лисоволик Я., Сутырин В. География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям. Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Октябрь, 2017. URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/17984/>

² Misra T. How Hyperconnected Cities Are Taking Over the World // Citylab. 2016. April 28. URL: <https://www.citylab.com/equity/2016/04/cities-drive-the-new-world-order-parag-khanna-connectography-maps/480165/>

Под связностью следует понимать развитость физической инфраструктуры, позволяющей осуществлять движение людей и товаров. По аналогии с военной терминологией связность указывает на возможность сравнительно быстрого и беспрепятственного перемещения в пространстве. Чем более разветвлённой и обустроенной является физическая инфраструктура и чем выше доступная скорость движения по ней, тем выше степень географической связности.

Понятие «совместимость» в записке используется в более широком смысле. Помимо физической связности, оно включает в себя связность институционально-договорную, а также общественно-политические условия, необходимые для реализации сотрудничества. Другими словами, совместимость определяется не только наличием физической инфраструктуры (например, дорог, логистических центров и т.д.), но и возможностями для различных субъектов свободно пользоваться этой инфраструктурой. В частности, насколько особенности национальных законодательств и положения межгосударственных договоров делают возможным беспрепятственное движение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы через границы и между различными интеграционными объединениями? Насколько возможности для экономического и человеческого обмена с использованием существующей инфраструктуры ограничены или зависимы от политической конъюнктуры? Благоприятствуют ли политические отношения между государствами и обществами более активному использованию физической инфраструктуры?

Разграничение понятий «связность» и «совместимость» ещё больше усложняет схематично представленную во введении логическую конструкцию. Теперь вопрос заключается не просто во взаимосвязи между инфраструктурными проектами, с одной стороны, и политической стабильностью и безопасностью – с другой (какой из этих факторов первичен и способствует развитию другого?). Теперь дилемма «яйца и курицы» отдельно применима и к паре связность-совместимость. Что из этих понятий первично и стимулирует развитие другого? Стимулирует ли появление физической инфраструктуры развитие договорно-правовой базы и интенсификацию политических контактов? Или же без предварительного наличия последних создание физической инфраструктуры является инвестированием в никуда?

Держа в уме все эти вопросы и взаимосвязи между понятиями, попробуем проанализировать возможные эффекты от трансграничных инфраструктурных проектов для безопасности и сотрудничества в Евразии в целом и в Восточной Европе – в частности.

Позитивные ожидания от евразийской географической связности

В самом общем виде позитивные ожидания от трансграничных проектов в Евразии основаны как раз на улучшении физической связности, которые они подразумевают самим фактом своего будущего существования. Во многих частях обширных евразийских пространств существует очевидный инфраструктурный вакуум, затормаживающий развитие отдельных стран, а также резко снижающий возможности международного взаимодействия. Более того, с проблемой «пустот» в инфраструктуре тесно связана и проблема «пустот» в заселённости евразийского пространства³. Без инфраструктурного развития сложно ожидать, что территории станут привлекательными не только для инвесторов, но даже для новых поселенцев.

Для Восточной Европы эта проблема не стоит так остро. В сравнении с «ареалами недоступности» эта часть евразийского пространства имеет развитую логистическую инфраструктуру с относительно высокой степенью проникновения. Тем не менее и здесь существует очевидная потребность в модернизации имеющейся физической инфраструктуры. А также в появлении новой, которая может дать региону дополнительные конкурентные преимущества в рамках развивающихся и потенциальных трансконтинентальных транспортно-логистических коридоров. Особенно актуальным выглядит расширение инфраструктурной связности на границе между Восточной и Центральной Европой. Своеобразным символом несвязности на этой границе является разность ширины железнодорожной колеи: 1520 мм и 1435 мм.

При этом важен не символизм, а упускаемые возможности. В этом отношении основное ожидание заключается в том, что через качественное улучшение транспортно-логистической инфраструктуры можно постепенно генерировать общие или совместимые интересы у различных государственных и негосударственных акторов в Восточной и Центральной Европе, а также в более широком контексте — на всём евразийском пространстве. Главным образом речь идёт об экономических интересах, которые теоретически должны оказывать нивелирующее воздействие на политические противоречия и повышать устойчивость структуры безопасности.

Именно на этом априорном ожидании строится работа ряда инициатив и экспертных групп, которые, например, продвигают идею

³ Лисоволик Я., Сутырин В. *География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям. Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Октябрь, 2017.* URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/17984/>

сотрудничества между ЕС и ЕАЭС. В условиях взаимных санкций между Россией и Европейским союзом, а также неготовности институтов и государств-членов ЕС признавать ЕАЭС в качестве полноценного партнёра единственной возможностью для движения вперёд представляется лишь некий вариант стратегии малых шагов. И инфраструктурное взаимодействие кажется наиболее приемлемой сферой для таких шагов. Ведь и на риторическом, и на практическом уровнях инфраструктурные проекты, как правило, вызывают наименьшее сопротивление даже в условиях неблагоприятного политического климата. По крайней мере, если они учитывают базовые интересы участников и правильно коммуницируются среди стейкхолдеров. К тому же, в случае ЕС и ЕАЭС сопряжение сразу нескольких существующих и проектируемых международных транспортных коридоров напрашивается само собой. Например, для ЕАЭС особенно привлекательным выглядит сопряжение своей транспортной инфраструктуры с панъевропейскими коридорами №2 и №9, а также с евроазиатскими коридорами «Восток–Запад» и «Север–Юг»⁴.

Также хорошим примером здесь могут служить подписанные 24 ноября 2017 года на Брюссельском саммите «Восточного партнёрства» соглашения о расширении трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). Его подписантами стали ЕС и страны «Восточного партнёрства». Реализация соглашений может дать конкретную добавленную стоимость в плане географической связности и для ЕС, и для стран-участниц «Восточного партнёрства», и для ЕАЭС, и для азиатских государств. Особенно если эта инфраструктура «впишется» в качестве неотъемлемого звена в более масштабные трансконтинентальные евразийские проекты. А основания для этого имеются. Брюссель артикулировал такое намерение, создав платформу совместимости ЕС-Китай⁵. ЕАЭС, со своей стороны, достиг договорённости о сопряжении с «Экономическим поясом Шёлкового пути». То есть фактически уже сегодня есть две рамки (пусть пока и находящиеся в эмбриональном состоянии), закладывающие основы не просто связности, но и совместимости на всём пространстве от Шанхая до Лиссабона. Необходима ещё одна – между ЕС и ЕАЭС.

С точки зрения региональной стабильности, подобная «вписанность» и связность должны хотя бы минимально препятствовать дальнейшему ухудшению политического климата между Россией и Западом. То есть создавать стимулы для сторон удерживать конфронтацию в контролируемом режиме и не закрывать работающие каналы взаимовыгодного сотрудничества, в том числе в регионе Восточной Европы. А в идеале – способствовать постепенной разрядке существующего напряжения.

Более того, опыт взаимодействия государств Восточной Европы с китайскими трансконтинентальными инициативами показывает, что ожидания

⁴ Лайков К. Евразийский союз и ЕС в борьбе за новую транспортную архитектуру Евразии // Евразия Эксперт. 2017. 20 декабря. URL: <http://eurasia.expert/evraziyskiy-soyuz-i-es-v-borbe-za-novuyu-transportnuyu-arkhitekturu-evrazii-kto-kogo/>

⁵ China, the 16+1 Cooperation Format and the EU // European Parliament. March, 2017. URL: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/599313/EPRS_ATA%282017%29599313_EN.pdf

от большей связности в этой части Евразии идут намного дальше инфраструктурных. Соответственно, и оснований ожидать позитивных эффектов для политической стабильности и безопасности также больше. Хорошим примером здесь служит инициатива «16+1», которая выступает платформой для интенсификации сотрудничества Китая со странами Центральной и Восточной Европы. Полноправными восточноевропейскими участниками инициативы являются Литва, Латвия и Эстония. Другие государства региона имеют в ней статус наблюдателей, однако демонстрируют высокий интерес к участию.

Помимо перспектив развития транспортно-логистической инфраструктуры на собственной территории (в том числе инфраструктуры логистических хабов) и её увязки в рамках мощных трансконтинентальных путей, страны региона ожидают новых возможностей и по другим направлениям:

- торговля и инвестиции (включая более свободный доступ на растущий китайский рынок для собственной сельскохозяйственной продукции);
- сотрудничество в области промышленного производства и энергетики;
- финансовое сотрудничество (главным образом доступ к китайским кредитным ресурсам);
- привлечение китайских туристов, а также возможности для академических и профессиональных обменов⁶.

То есть на основе диалога о выстраивании физической инфраструктуры естественным образом генерируются более дифференцированные разноуровневые и системные интересы. Происходит своего рода функциональный «эффект перетекания» («spillover effect»), когда реализация возможностей в одних сферах создаёт возможности в других сферах, что, в свою очередь, генерирует потребность в большей обустроенности, функциональности и стабильности. Расширяется и потребность сотрудничать в области безопасности. Причём по самому широкому спектру: от традиционных военно-политических вопросов до угроз нового поколения, исходящих от негосударственных акторов.

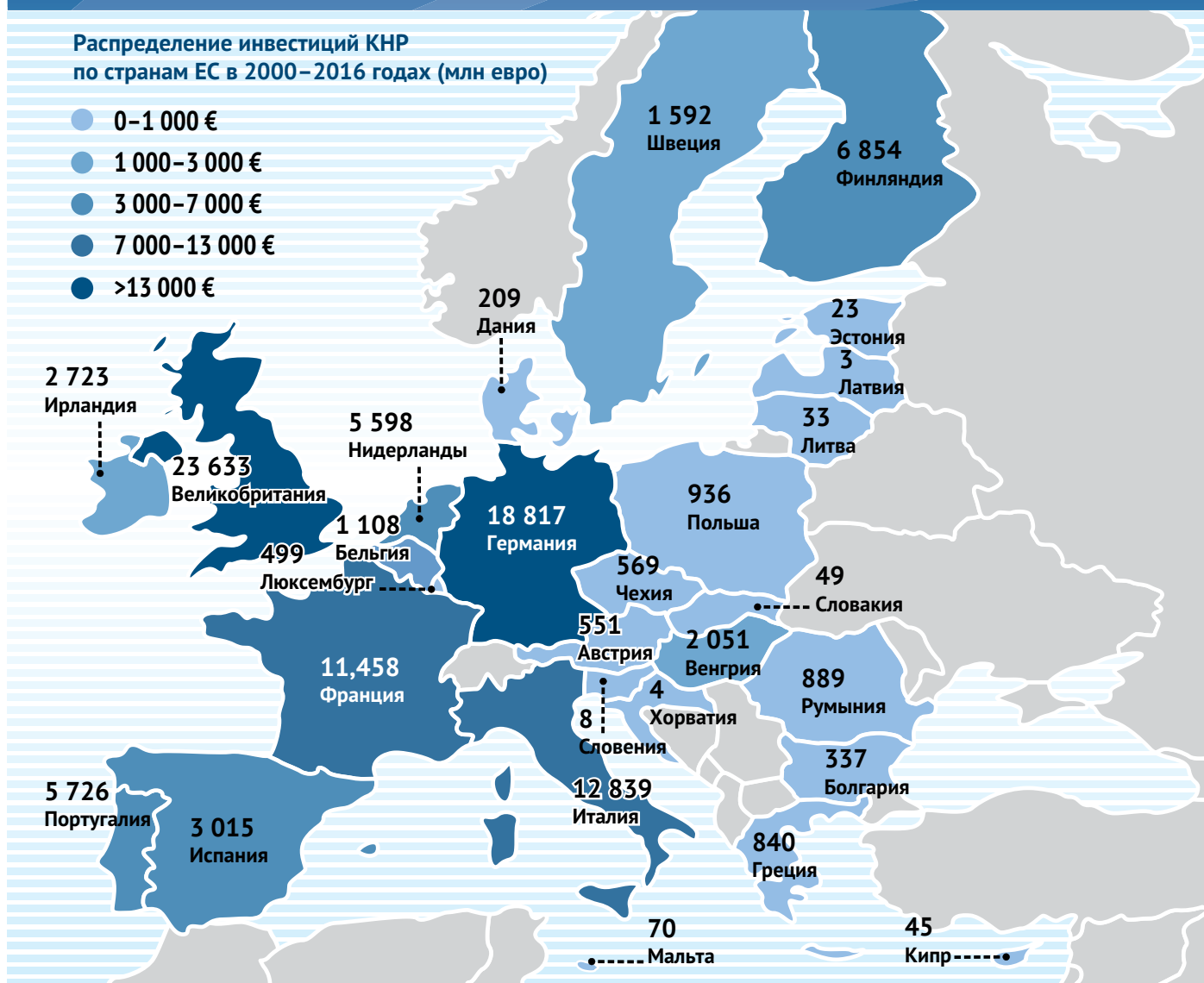
В этом контексте особую структурную роль потенциально может играть Китай. Для стран Восточной Европы китайская политика представляет собой новый геостратегический фактор. Более активное присутствие Китая в регионе может существенно видоизменить привычную бинарную структуру безопасности и международных отношений, завязанных на дилемме «Россия или Запад». В наиболее созидательном варианте трансконтинентальные проекты могли бы как нити связать общими экономическими и политическими интересами весь евразийский массив. В результате можно было бы ожидать «упорядочивания стратегического пространства» и качественного снижения

⁶ Przychodniak M. *The 16+1 Initiative and Challenges for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries* // *The Polish Institute of International Affairs*. 2017. December 5. URL: <http://www.pism.pl/publications/bulletin/no-121-1061#>

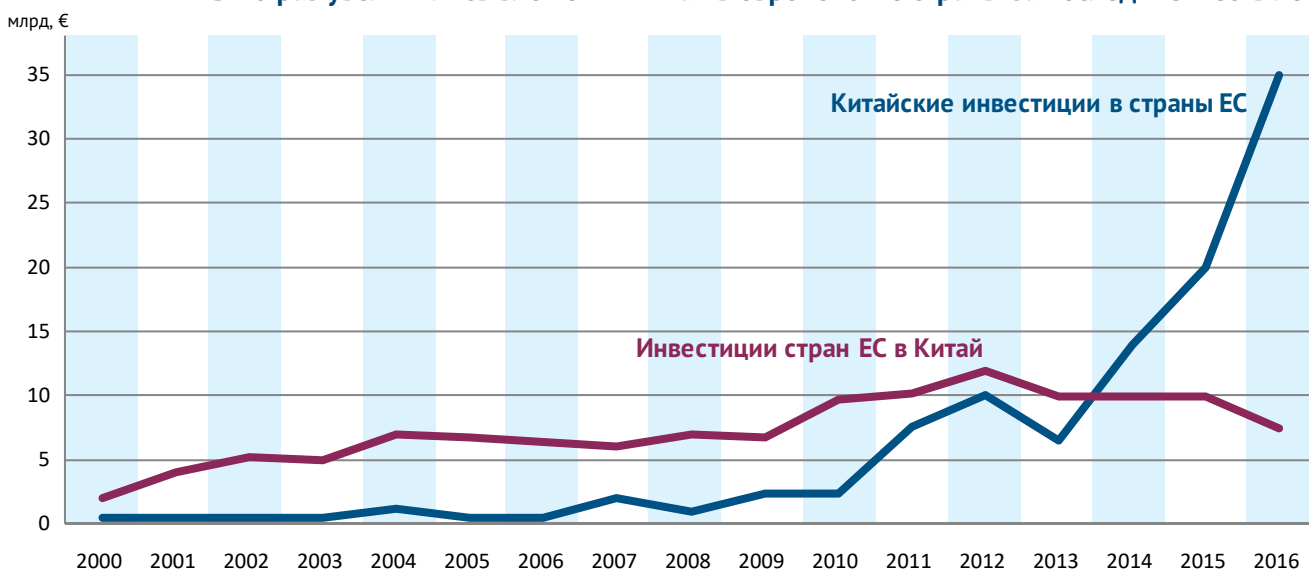
ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ КИТАЯ В СТРАНЫ ЕС

Распределение инвестиций КНР по странам ЕС в 2000–2016 годах (млн евро)

- 0–1 000 €
- 1 000–3 000 €
- 3 000–7 000 €
- 7 000–13 000 €
- >13 000 €



В 10 раз увеличились вложения Китая в европейские страны за последние шесть лет



Источник: РИА Новости (на основе данных Института изучения Китая, MERICS).

рисков в области безопасности⁷. Восточная Европа при реализации такого сценария стала бы главным бенефициаром с точки зрения стратегической стабильности и безопасности, так как именно здесь проходят основные линии геополитического раскола.

Связующая роль трансконтинентальных проектов может быть ещё более заметной на фоне распространения феномена «проектных альянсов», когда меняется сама природа союзничества в международных отношениях⁸. Инфраструктурная связность в трансконтинентальном масштабе будет цементировать фундаментальные общие интересы и тем самым позволит снижать амплитуду «качелей сотрудничества», которая будет неизбежно возникать в результате постоянного образования новых коалиций по интересам. Представляется, что в таком цементирующем эффекте должны быть заинтересованы все категории стран: и крупные государства, несущие основное бремя финансирования интеграционных проектов и альянсов, и меньшие государства, которые по понятным причинам особенно чувствительны и уязвимы перед непредсказуемостью «качелей сотрудничества».

Однако все описанные позитивные ожидания от инфраструктурной связности гипотетичны. В самом оптимальном виде — это перспектива не завтрашнего дня. Для её реализации необходимо не просто время, но и преодоление множества геополитических сложностей, о которых пойдёт речь ниже. Кроме того, новизна фактора Китая в регионе Восточной Европы имеет и обратную сторону: помимо позитивных ожиданий, китайская активность вызывает серьёзную настороженность. Поэтому вероятность реализации позитивных сценариев во многом зависит от наполнения китайской политики и её восприятия ведущими странами на евразийском и евроатлантическом пространствах.

Какие проблемы связность не может решить без совместимости?

Изложенные выше позитивные ожидания от трансконтинентальных проектов во многом базируются на либеральных постулатах теории международных отношений. В соответствии с представлением об экономической

⁷ Ghiasy R., Zhou J. *The Silk Road Economic Belt. Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects* // Stockholm International Peace Research Institute. 2017. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf>

⁸ Силаев Н., Сушенцов А. *Союзники России и геополитический фронт в Евразии. Валдайская записка № 66. Апрель, 2017.* URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/16328/>

выгоде как о главном стимуле международного поведения, инфраструктурная связность формирует рамочный интерес в устойчивом сотрудничестве в стабильных и безопасных условиях. Однако достаточно ли одной лишь экономической выгоды, чтобы фактор инфраструктурной связности стал первичным по отношению к другим мотивам поведения в международных отношениях? События последних лет в различных частях планеты всё больше заставляют в этом усомниться. Всё чаще мы видим в действии факторы, описываемые в терминах классического и структурного реализма, а не либерализма. Отчётливо проявляется это и в регионе Восточной Европы.

Структура стратегической безопасности здесь остаётся бинарной: как отражение дилеммы «Россия или Запад». От этой бинарной структуры отталкиваются и национальные нарративы безопасности. Например, тезис о связывающей роли Китая и его инфраструктурных проектов пока остаётся скорее нормативным пожеланием (пусть и присутствующим у многих) и отдалённой перспективой. На практике же наблюдаются тенденции противоположной направленности.

Фактически под влиянием военно-политического напряжения происходит геополитический «разрыв» региона Восточной Европы. Он проявляется в принципиально разном позиционировании и внешнеполитическом поведении восточноевропейских государств. Это связано с описанными выше условиями их международного положения и институциональной принадлежности.

Так, страны Прибалтики, Украина и в меньшей степени Молдавия в сегодняшних условиях видят оптимальную возможность для укрепления собственной безопасности в позиционировании себя как «прифронтовых государств» в цивилизационной борьбе с Россией. Поэтому они фактически заинтересованы в сохранении или даже эскалации напряжения между Россией и Западом, что находит прямое отражение в их действиях. Белоруссия же, исходя из своих структурных условий, наоборот крайне заинтересована в ослаблении международной напряжённости. Отсюда и всё более активные инициативы Минска, направленные на деэскалацию в отношениях России и Запада (в том числе инициатива о запуске широкого переговорного процесса с участием крупнейших мировых держав).

По мере нарастания геополитического противостояния эти две принципиально разные внешнеполитические линии входят в прямой конфликт, который и ведёт к «разрыву» восточноевропейского региона. Так как такие линии поведения государств имеют более глубокие корни, нежели просто субъективный выбор политических элит, региональный «разрыв» фундаментален и является серьёзной преградой на пути трансконтинентальных проектов.

Насколько интересы больших игроков вне Восточной Европы, генерируемые инфраструктурными мега-проектами, могут принуждать страны региона адаптировать свои нарративы безопасности? Например, если предположить, что крупные государства смогут найти общий язык между собой? Разумеется, что в таком случае восточноевропейские государства будут вынуждены принять правила игры. Однако для этого нужны не просто абстрактные договорённости, а развитие политической совместимости между интеграционными проектами, продвигаемыми крупными государствами. И в первую очередь, как уже было отмечено, речь об отношениях по линии ЕС–ЕАЭС, которые стали главным проблемным компонентом в потенциальном большом трансконтинентальном сопряжении.

Иными словами, остановить геополитический «разрыв» Восточной Европы можно только в случае возникновения позитивной политической повестки дня более высокого порядка, что потребует серьёзных договорённостей между наиболее крупными государствами евразийского и, вероятно, даже евроатлантического пространств. С позиции сегодняшнего дня это выглядит малореалистичным. И один лишь фактор китайского интереса едва ли может изменить ситуацию.

Тем более, что сам Китай многими воспринимается неоднозначно, особенно в ЕС. Прежде всего, китайские проекты и инициативы представляются многим не иначе как ползучей формой геополитической экспансии. Кроме геополитических опасений, всё большее напряжение появляется и в программе экономических отношений между Китаем и ЕС. Это видно, в частности, по переговорам о заключении инвестиционного соглашения между ЕС и Китаем. Кроме того, всё большая озабоченность в институтах ЕС высказывается в отношении инициативы «16+1», так как, по мнению многих еврочиновников, Пекин использует этот инструмент для раскола единой политики ЕС. Официальные представители Поднебесной, в свою очередь, активно опровергают любые подозрения в наличии скрытой повестки своих инфраструктурных проектов в Европе, направленной на «вбивание клина» в единую политику ЕС или ведущей к геополитическому доминированию. Однако даже на уровне чисто технического взаимодействия неминуемо возникают проблемы, которые лишь укрепляют многих в ЕС в убеждении о правильности существующих опасений.

Примером может служить финансируемое Китаем железнодорожное соединение между Белградом и Будапештом. Все претензии Еврокомиссии по поводу несоответствия проекта регуляторным нормам ЕС Пекин переадресовывает Венгрии и самим институтам ЕС. Тем самым между последними

неизбежно возникают дополнительные трения. Да и развитие самой инициативы «16+1» указывает на то, что Пекин более склонен к углублению двусторонних отношений со странами-участницами и наблюдателями, нежели к усилению многостороннего формата. Это автоматически подстёгивает конкуренцию и эпизодическую разность интересов между отдельными странами Центральной и Восточной Европы. По мере накопления противоречий вокруг китайских предложений внутри ЕС могут возникать новые конфликты интересов, что в итоге будет создавать серьёзные политические барьеры для трансконтинентальных проектов. В результате и возможности этих проектов конструировать условия для укрепления безопасности также будут снижаться.

Такой же негативный эффект может возникать из-за потенциального столкновения интересов Китая и США в Восточной и Центральной Европе. Одной из конкретных точек «возгорания» может быть инициатива «Трёх морей», которая пока получила одобрительные оценки и Вашингтона, и Пекина. Однако по мере своего развития и в случае усиления противоречий в американо-китайских отношениях эта инициатива имеет все шансы стать зоной интенсивной конкуренции.

Выводы

Рассуждения о взаимозависимости инфраструктурной связности и совместимости в рамках трансконтинентальных проектов, а также их влиянии на политическую стабильность и безопасность в Евразии неизбежно отсылают нас к классической дилемме о яйце и курице. Особенно хорошо это видно на примере Восточной Европы, где многие геополитические противоречия ярко выражены и обострены.

Гипотетически имеется множество оснований ожидать, что развитие инфраструктурной связности само собой будет стимулировать участвующие государства и негосударственных акторов к большей совместимости. А большая совместимость будет автоматически означать более понятные правила игры, стабильность и безопасность. Однако при всей логичности и нормативности таких ожиданий они очевидно наталкиваются на серьёзные структурные преграды в виде противоположно направленных геополитических интересов у восточноевропейских государств, глубоких противоречий между Западом и Россией, а также растущего недоверия в ЕС к трансконтинентальным инициативам Китая.



 [ValdaiClubRu](#)
 [ValdaiClubRu](#)
 t.me/valdaiclub
 [ValdaiClub](#)
 [valdaiclubcom](#)
valdai@valdaiclub.com