

Геополитические аспекты инициатив и проектов формирования «Большого евразийского партнерства»

Кефели И. Ф.

Центр геополитической экспертизы Северо-Западного института управления – филиал РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, Россия, Санкт-Петербург; geokefeli@mail.ru

РЕФЕРАТ

Целью данной работы является анализ проекта «Большое евразийское партнерство» как логического продолжения проекта «Большая Евразия» совместно с предлагаемой уже не одно десятилетие идеи Большой Европы. Постепенный отказ от геополитической концепции «Большой Европы», в контексте которой Европа рассматривалась как геополитический плацдарм США на Евразийском континенте. Расширение Европы на восток связывалось в таком случае не со стремлением поднять евразийские дали до собственного уровня, а как средство закрепления геополитического успеха США в Евразии после развала Советского Союза. В качестве альтернативы следует рассматривать проект общего экономического пространства «от Лиссабона до Владивостока», совместно разрабатываемый Международным институтом прикладного системного анализа (International Institute for Applied Systems Analysis, IIASA) и Евразийским банком развития (ЕАБР). Особое внимание в ходе совместной реализации проектов «Большого Евразийского партнерства» и «Один пояс — один путь» выдвигает на первый план необходимость решения двух ключевых проблем, связанных с глобальными рисками, в частности, экологическими и геополитическими.

Ключевые слова: «Большая Европа», «Большая Евразия», «Большое Евразийское партнерство», «Один пояс — один путь», геополитика, безопасность

Geopolitical Aspects of the Initiatives and Projects Forming Greater Eurasian Partnership

Igor F. Kefeli

Center for Geopolitical Expertise of North-West Institute of Management (RANEPA), St. Petersburg, Russian Federation; geokefeli@mail.ru

ABSTRACT

The aim of this work is to analyze the Great Eurasian Partnership project as a logical continuation of the Great Eurasia project, together with the idea of a Greater Europe that has been proposed for more than a decade. The gradual abandonment of the geopolitical concept of «Greater Europe», in the context of which Europe was seen as the geopolitical bridgehead of the United States on the Eurasian continent. The expansion of Europe to the east was associated, in this case, not with the desire to raise the Eurasian distances to its own level, but as a means of consolidating the US's geopolitical success in Eurasia after the collapse of the Soviet Union. As an alternative, we should consider the project of a common economic space “from Lisbon to Vladivostok”, jointly developed by the International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) and the Eurasian Development Bank (EDB). Particular attention during the joint implementation of the “Greater Eurasian Partnership” and “One Belt, One Way” projects highlights the need to address two key problems associated with global risks, in particular, environmental and geopolitical ones.

Keywords: “Greater Europe”, “Greater Eurasia”, “Greater Eurasian Partnership”, “One Belt, One Way”, geopolitics, security

От Большой Европы к Большой Евразии

Обычно, не вдаваясь в тонкости дипломатического искусства, возникновение геополитического проекта «Большая Европа» некоторые авторы связывают с именем Шарля де Голля. В одном из своих выступлений (23 ноября 1959 г. в Страсбурге) де Голль заявил, что «именно Европа — вся Европа, от Атлантики до Урала — определяет судьбу мира!» [14]. В этом он усматривал альтернативу «англосаксонскому» НАТО в грядущем политическом союзе стран Европы. Однако после того, как де Голль (во время своего визита в ФРГ 4–9 сентября 1962 г.) вновь упомянул о создании «Европы от Атлантики до Урала», Министерство иностранных дел Советского Союза (по поручению

Н. С. Хрущева) подготовило памятную записку, которая уже 20 сентября была вручена послу Франции в Москве М. Дежану. Как вспоминал Ю. В. Дубинин, один из вопросов данной записки звучал следующим образом: «... если допустить, что в выступлениях Президента Франции речь идет об организации сотрудничества всех европейских государств в интересах “мира и прогресса от Атлантического океана до Урала”, тогда возникает вопрос, почему же в этих выступлениях говорится о Советском Союзе не как о государстве в целом, а лишь о части территории Советского Союза, а именно о территории до Урала, хотя территория Советского Союза простирается далеко за пределы Урала. Таким образом, остается неясным, что же в действительности скрывается за такого рода рассуждениями... Министерство иностранных дел СССР, действуя по поручению Советского правительства, хотело бы получить разъяснения Министерства иностранных дел Франции, какой смысл вкладывается в эти заявления». Время шло. Париж молчал. Спустя четыре месяца посол Советского Союза во Франции С. А. Виноградов на встрече с де Голлем услышал от французского президента следующее: «Придет время, когда мы будем строить Европу вместе с Советским Союзом». Главный же итог нашего демарша, вспоминал далее Ю. В. Дубинин, — де Голль больше никогда не говорил о создании Европы от Атлантики до Урала. Завершился этот дипломатический казус весьма оригинальным ответом Юрию Дубинину французского политолога академика Тьерри де Монбриаля, который «сам специально занимался изучением сути этой формулы и пришел к выводу, что она явилась просто-напросто результатом недостаточно продуманного применения де Голлем в политике знаний по географии, полученных еще в школе» [4]. Смена парадигмы — от проекта Большой Европы к проекту Большой Евразии — охватила период после окончания холодной войны и продолжается, что говорится, на наших глазах. Временным рубежом во внешнеполитической идеологии, определившим эту смену, следует считать сентябрь 2015 г. И. С. Иванов, Президент Российского совета по международным делам (РСМД), экс-министр иностранных дел России, в своем выступлении на XX ежегодной конференции Балтийского форума «США, ЕС и Россия — новая реальность» в Юрмале (Латвия) честно признался: «Люди моего поколения на протяжении десятилетий жили мечтой о единой и неделимой Большой Европе... В середине 70-х гг. прошлого столетия с подписанием Хельсинкского Заключительного акта мечта о Большой Европе стала обретать реальные очертания: активизировался диалог между противостоящими военно-политическими группировками, стали приносить реальные плоды переговоры в области ограничения вооружений, расширялись контакты между людьми. С падением Берлинской стены и объявлением об окончании холодной войны многие, в их числе и я, решили, что теперь-то ничто не должно помешать созданию Большой Европы. И Россия, несмотря на все внутренние сложности 90-х гг., стала активно проводить политику, направленную на сближение с остальной Европой... В начале XXI в. стали вырисовываться контуры будущей Большой Европы — от Владивостока до Лиссабона... Но Большой Европы у нас не сложилось... пути Европы и России расходятся всерьез и надолго — не на месяцы и даже не на годы, но, вероятно, на десятилетия вперед». Завершил свое выступление И. С. Иванов следующим заявлением: «Стало модным заявлять о том, что на место Большой Европы от Лиссабона до Владивостока приходит Большая Евразия от Шанхая до Минска... Евроатлантика и Евразия оформляются как новые центры глобального притяжения, а отношения между ними превращаются в главную ось мировой политики будущего... Самый главный вопрос: а как будут складываться отношения между возрождающейся Евроатлантикой и заново складывающейся Евразией?.. В формирующейся новой геополитической реальности Россия перестает быть восточным флангом несостоявшейся Большой Европы и превращается в западный фланг формирующейся Большой Евразии» [21].

В современном внешнеполитическом дискурсе Большая Европа предстает как политико-географическое пространство от Атлантического до Тихого океана, на котором располагались все государства, географически расположенные в Европе, все постсоветские государства, за исключением бывших среднеазиатских республик. Фактически, под Большой Европой следовало бы понимать проект интеграции в Европейскую цивилизацию основного ядра бывшего Советского Союза. Д. Семушин предлагает рассматривать в геополитическом смысле под Большой Европой и Большую Евразию, «если смотреть на означенное пространство с Востока на Запад. Точка зрения с Запада на Восток — «Большая Европа» или с Востока на Запад — «Евразия» косвенным образом определяется тем, кто собирается главенствовать на этом пространстве или в чьих интересах должен осуществляться означенный проект контроля над ключевой для геополитики территорией материка» [16].

Довольно быстро смена геополитической парадигмы воплотилась в политическую риторику, предваряющую создание Единого экономического пространства — предшественника Евразийского экономического союза. Первым об этом заявил Президент Российской Федерации В. В. Пу-

тин в 2011 г. в статье «Новый интеграционный проект для Евразии — будущее, которое рождается сегодня»: «Евразийский союз будет строиться на универсальных интеграционных принципах как неотъемлемая часть Большой Европы, объединенной едиными ценностями свободы, демократии и рыночных законов... экономически логичная и сбалансированная система партнерства Евразийского союза и ЕС способна создать реальные условия для изменения геополитической и геоэкономической конфигурации всего континента и имела бы несомненный позитивный глобальный эффект... два крупнейших объединения нашего континента... способны распространить эти принципы на все пространство — от Атлантики до Тихого океана» [22]. Так намечился постепенный отказ от геополитической концепции «Большой Европы» по версии США: Европа предстает как геополитический плацдарм США на Евразийском континенте. Расширение Европы на восток связано не со стремлением поднять евразийские дали до собственного уровня, а как средство закрепления геополитического успеха США в Евразии после развала Советского Союза. Американская концепция Большой Европы отводит России роль младшего партнера на пространстве Евразии, которому предоставлялся единственный геополитический выбор — безропотно признавать любое расширение «трансатлантической» Европы — военно-политического блока, объединяющего США, ЕС и НАТО.

Сотрудничество по линии ЕС — ЕАЭС в долгосрочном измерении

Особо следует указать на проект общего экономического пространства «от Лиссабона до Владивостока», совместно разрабатываемый Международным институтом прикладного системного анализа (International Institute for Applied Systems Analysis, IIASA) и Евразийским банком развития (ЕАБР). Мне представляется, что понимание логики построения и реализации данного проекта позволит, с одной стороны, использовать ее (логики) позитивные решения для реализации проекта «Большое Евразийское партнерство» в части сопряжения усилий ЕАЭС и проекта «Один пояс — один путь». С другой стороны, эта же логика четко «ведет» нас к утверждению тезиса: ЕАЭС должен выступать ключевым звеном в сопряжении двух цивилизационных миров — Большой Европы и Большой Евразии. По мнению авторов упомянутого выше проекта, существенное изменение геополитического контекста в диалоге Европейского союза (ЕС) и России позволит восстановить и расширить экономическое взаимодействие ЕС и ЕАЭС. Причем авторы данного проекта в ходе реализации концепции «от Лиссабона до Владивостока» стремятся организовать и наладить диалог между представителями наднациональных органов и экспертами ЕС и ЕАЭС, ориентируясь на долгосрочную перспективу, когда все конфликтующие стороны будут готовы к совместной выработке и реализации новых подходов к сотрудничеству и запуску интеграционных процессов, охватывающих весь Евразийский континент. Соглашение об углублении экономического сотрудничества и интеграции ЕС и ЕАЭС, как полагают авторы проекта, может стать реальностью к середине 2020-х гг. [5]. Кстати говоря, в 2017 г. стартовал второй этап реализации данного проекта с фокусом на проведение большого массива прикладных исследований по сближению ЕС и ЕАЭС при учете фактора отношений с Китаем [7]. Авторы проекта, справедливо признавая, что на современном этапе постановка вопроса об экономической интеграции между ЕС и ЕАЭС представляется преждевременной, определили на будущее основные контуры такой интеграции, в частности:

- предполагаемое соглашение должно быть всеобъемлющим из-за необходимости решать широкий круг проблем, а также с учетом объема и структуры отношений и степени взаимосвязанности ЕС, России и других евразийских стран;
- стороной в переговорах о заключении такого соглашения (независимо от его юридической формы) должна быть не Россия, а ЕАЭС, обладающий необходимыми для этого наднациональными полномочиями;
- страны — члены ЕАЭС могут быть в большей степени заинтересованы в комплексном соглашении с ЕС, которое будет покрывать значительно более широкий круг вопросов, чем стандартная зона свободной торговли;
- глубокая интеграция между ЕАЭС и ЕС будет конструктивной только после обеспечения достаточной интеграции внутри ЕАЭС [6].

Действительно, в рамках фундаментального долгосрочного исследовательского проекта необходимо вести исследования по двум направлениям. Во-первых, это разработка теоретических положений, определяющих принципы осуществления региональной интеграции и направления влияния на экономическое развитие, промышленное и научное сотрудничество и благосостояние населения, оценка различных вариантов региональной интеграции. Во-вторых, разработка

перспективных вариантов углубления сотрудничества между ЕС и ЕАЭС и экспертных разработок по конкретным направлениям. В-третьих, налаживание сотрудничества по линии ЕС — ЕАЭС в долгосрочном контексте должно в полной мере учитывать уже запущенный в исторический процесс проект «Большая Евразия», который напрямую связан с установлением отношений с крупными игроками в Азии, в первую очередь с Китаем, который напрямую граничит с ЕАЭС [26]. Актуальной остается тема транспортных коридоров между Европой и Азией, поскольку Россия и Казахстан занимают значительное место на карте Евразии. ЕС и Восточная Азия заинтересованы в диверсификации транспортных коридоров. В данном случае мы, очевидно, должны рассматривать проективную функцию Евразии как идеологического и теоретического конструкта в дискурсе «геополитического треугольника». Речь идет о столкновении интересов каких-либо трех центров силы, сторон на евразийском пространстве (будь то ЕС — ЕАЭС — Китай, США — Китай — Россия, США — Китай — Индия, США — ЕС — Россия, Китай — Индия — Пакистан, Китай — Россия — исламский мир и др.) и построении сценариев развития на ближайшие десятилетия, исходя из базового тезиса: основная конкуренция в мире будущего развернется на экономико-технологическом (четвертая промышленная революция и переход к шестому технологическому укладу) и идейно-информационном (явные и неявные опасности, порождаемые искусственным интеллектом и алгоритмизацией всех сторон человеческой деятельности) направлениях. Реализация проекта Большой Евразии упирается, как предупреждал Ф. А. Лукьянов, в вопрос о дальнейшем целеполагании России, находящейся в поиске новой, постсоветской идентичности. Поэтому «традиционная раздвоенность сознания (Восток — Запад, Европа — Азия, Евразийство — Евroatлантизм и пр.) скрывает сегодня нежелание выбрать для себя какой-то вектор развития... евразийская идея то интерпретируется как нечто, противопоставленное Европе и Западу, то как естественная составная часть большого евроазиатского пространства от Лиссабона до Владивостока» [11]. В частности, речь идет не только о ЕС — ЕАЭС и Китае, но и о других странах Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии. В целом есть необходимость более глубокого исследования круга важных тем и их вероятных географических контуров [27]. Мы не должны забывать и о конкретных шагах в деле объединения усилий ЕАЭС и Китая в создании экономической базы для реализации проекта Большой Евразии. С этой целью, признавая важность экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в Евразии, а также важность сопряжения Евразийского экономического союза и инициативы «Один пояс — один путь» как инструмента создания крепких и стабильных торговых связей в регионе, 17 мая 2018 г. было заключено соглашение «О торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны» [24], которое пока еще не получило реального воплощения в конкретных проектах.

ЕАЭС и ОПОП

Естественная перспектива развития ЕАЭС — взаимодействие с интеграционным объединением других евразийских стран, такими как ШОС, АТЭС и др. Еще 28 сентября 2015 г. в своем выступлении на 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН В. Путин заявил: «В противоположность политике эксклюзивности Россия предлагает гармонизацию региональных экономических проектов, так называемую интеграцию интеграций, основанную на универсальных принципах международной торговли». И в качестве примера он привел планы по сопряжению ЕАЭС с китайской инициативой по созданию Экономического пояса Шелкового пути, а также указал на большие перспективы в гармонизации интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и Евросоюза [20]. В 2016 г. В. Путин, развивая эту идею, впервые на международном уровне выступил с инициативой формирования Большого Евразийского партнерства (БЕАП), прежде всего с государствами, с которыми уже сложились тесные отношения: Китай, Индия, Пакистан, Иран, страны СНГ. А в перспективе и с Японией и Южной Кореей и другими странами. Более широкий ареал партнерских отношений в контексте Большого Евразийского партнерства позволяет решать самые насущные технологические задачи, а также мотивировать и вовлекать в процесс технологического развития новых участников. Президент РФ В. Путин заявил, что «обсуждение конкретных условий всеобъемлющего торгово-экономического партнерства между странами ЕАЭС и Китаем станет одним из первых шагов к формированию Большого Евразийского партнерства». И далее: «Мы с нашими партнерами считаем, что Евразийский экономический союз может стать одним из центров формирования более широкого интеграционного контура — интеграции интеграций». Для России, по словам В. Путина, «партнерство создаст принципиально новые возможности для наращивания поставок в Азиатско-Тихоокеанский регион продовольствия, энер-

горесурсов, инжиниринговых, образовательных, медицинских и туристических услуг», а также позволит ей играть лидирующую роль в формировании новых технологических рынков и развернуть на Россию крупные глобальные торговые потоки. В свою очередь, И. Шувалов назвал проект Большого Евразийского партнерства эволюцией идеи построения Европы «от Лиссабона до Владивостока». «Теперь он (формат) включает и Вьетнам, и Сингапур, и новый формат взаимодействия с Индонезией, это и Иран, Пакистан, Индия, Китай. Скорее всего, эта работа будет разноскоростная, разноуровневая интеграция», — заявил он в интервью РИА Новости [23].

Осенью 2018 г. исполнилось 5 лет, как Си Цзиньпин выступил с инициативой Экономического пояса Шелкового пути, а впоследствии Морского шелкового пути 21 в., которые получили общее название «Один пояс — один путь» (ОПОП). Инициатива приобрела широкую поддержку мирового сообщества: в ее реализацию включились более 130 стран и международных организаций. Не осталась в стороне и Россия. Ее позиция была зафиксирована в Совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 г. Как заявил Президент РФ В. Путин, «по сути, речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем евразийском континенте» [18]. На практике это «сопряжение» столкнулось с немалыми проблемами как общеконцептуального свойства, так и конкретной реализации. Заметного реального продвижения в области «сопряжения» пока не происходит. Во многом это вызвано тем, что в Китае весьма настороженно относятся к самому ЕАЭС. Китайское экспертное сообщество в основном считает, что экономические и в особенности финансовые возможности ЕАЭС не сопоставимы даже с возможностями одного Китая, а тем более всех стран на ЭПШП.

Мультимодальный транспортный коридор «Север — Юг» и другие проекты

Еще до выдвижения инициативы ОПОП Индия начала осуществление ряда крупных проектов евразийского масштаба. Крупнейшим из них является международный мультимодальный транспортный коридор «Север — Юг» (INSTC), инициированный в 2000 г. Индией, Ираном и Россией. Позже к ним присоединился Азербайджан. Данный коридор протяженностью 7,2 тыс. км планирует связать Индию со странами Балтийского моря через Иран, Азербайджан и Россию. Он включает в себя морские, автомобильные и железнодорожные трассы и должен стать значительно более короткой и менее затратной альтернативой Суэцкому каналу. Предполагается, что новый транспортный коридор сократит время и стоимость перевозки грузов на 30–40%. Так, при грузоперевозках из Мумбаи в Москву ее срок сократится на 20 дней. Потенциальный объем грузоперевозок по новому пути оценивается в 20–30 млн т в год. В ближайшее время Россия, Индия и Иран планируют запустить работу транспортного коридора «Север — Юг» в полном масштабе.

Логично было бы сопрягать эти проекты с инициативой ОПОП. Для этих целей существует уникальная площадка — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Однако даже на этой площадке пока реальных договоренностей достичь не удалось. Более того, Н. Модии 23 мая 2017 г. (сразу после Саммита ОПОП в Пекине) выдвинул план Азиатско-Африканского морского коридора развития (AAGC) при поддержке Японии, в котором не нашлось места Китаю.

Самое прямое отношение к проектам обустройства евразийского пространства имеет Индия. Представляется, что от позиции Индии во многом зависит успех реализации инициативы Большого Евразийского партнерства. Как известно, представители Индии отказались принимать участие в Саммите ОПОП в 2017 г. Эксперты связывают это с несогласием Индии с условиями создания китайско-пакистанского экономического коридора, рассматриваемого в Пекине как один из ключевых проектов инициативы ОПОП, который подразумевает создание инфраструктуры и совместную деятельность Китая и Пакистана на спорной территории Гилгит — Бангладеш — части Кашмира. Однако за прошедшие два года позиция Индии существенно трансформировалась. К этому подталкивает, в частности, и вступление Индии и Пакистана в полноправные члены ШОС, что предполагает поиск компромиссных решений. К этому ведет также вступление двух стран в качестве учредителей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (декабрь 2014 г.). Обращает на себя внимание поддержка премьер-министром Индии Н. Модии предложения Си Цзиньпина о создании коридора Китай — Бангладеш — Мьянма — Индия, который соединяет сухопутный ЭПШП с Морским Шелковым путем.

Вместе с тем ситуация продолжает оставаться неопределенной и в известной степени даже напряженной. Индия с тревогой воспринимает расширение влияния Китая в регионе, в частности, строительство Китаем первой зарубежной военной базы в Джибути, создание плавучих

платформ-баз, которые могут быстро трансформироваться в военные базы. Китай в январе 2017 г. впервые провел морские военные маневры в Индийском океане, что вызвало острую озабоченность Индии. Руководство Индии неоднократно указывало на высокие амбиции Китая, на принятие им решений без обсуждения и консультаций с будущими участниками проектов. При этом индийцы считают, что Китай не учитывает в должной мере «общекультурные и цивилизаторские связи, установившиеся на протяжении многих веков, общепринятые институциональные, юридические, финансовые и другие правила». Япония в большей степени «тяготеет» к инициативе БЕАП, чем к ОПОП. Это создает дополнительные возможности к «сопряжению». Началось интенсивное обсуждение таких инфраструктурных проектов, как строительство мостового перехода с Сахалина на японский остров Хоккайдо, продление Транссиба до Южной Кореи. Южная Корея рассчитывает на запуск первого поезда Владивосток — Сеул через три–четыре года. Серьезных технических и финансовых проблем для реализации этого проекта нет. Дело за политической волей и договоренностью с КНДР. Свое место в таких проектах мог бы найти и Китай. Есть два противоположных варианта дальнейшего развития событий. Возможно противодействие, известная конкурентность между двумя указанными выше инициативами. И для этого есть достаточно веские основания. Поскольку инициатива Большого Евразийского партнерства носит более объемный, более концептуальный характер, чем ЭПШП, то это, естественно, не может не беспокоить Пекин. Тем более что в нее вовлекаются давние соперники Китая — проамериканские Япония и Южная Корея. В этом контексте Япония является главным «раздражающим фактором» для Китая.

Более реалистичным и предпочтительным представляется вариант поиска механизмов сопряжения двух инициатив — БЕАП и ОПОП. Большое значение будут иметь также позиции международных организаций. Тем более что многие из них уже предпринимали усилия по выработке подходов к новому миропорядку в целом, вопросам многополярности. В отношении инициативы «Один пояс — один путь» данная позиция более или менее сформировалась. Она носит выраженный прагматический характер и основывается преимущественно на ожидании китайских инвестиций. Что касается инициативы Большого Евразийского партнерства, то здесь такого финансового основания нет. Пока о серьезных инвестициях речь не идет. В известной степени «лакмусовой» бумажкой может стать позиция Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в возможной его поддержке инициативы Большого Евразийского партнерства. Практически все участники Пекинского форума являются учредителями АБИИ и многого ждут от этого Форума.

Методология разработки и экспертной оценки проектов формирования «Большого Евразийского партнерства»

Реализация рассмотренных выше проблем совместного осуществления проектов Большого Евразийского партнерства выдвигает на первый план необходимость решения двух ключевых проблем, связанных с глобальными рисками (рис. 1), в частности, экологическими и геополитическими [28].

Что касается экологических рисков, необходимо осознание неизбежности перехода от концепции устойчивого развития к утверждению концепции «кризисного управления эволюцией биосферы». Перечислю лишь риски, порождаемые сбоями на современном этапе эволюции биосферы:



Рис. 1. «Кольцо» глобальных рисков

- к началу антропоцена некоторые экосистемы достигли 90–99% замкнутости круговоротов» [13];
- к настоящему времени освоение человеком новых ресурсов, а также избыточное использование имеющихся привело не только к исчерпанию некоторых из них, но и к избытку отходов, что нарушило глобальный круговорот веществ и процесс саморегуляции биосферы;
- круговорот вещества и потоки энергии в биосфере поддерживаются трофической системой: продуцент (синтез органических веществ из неорганических автотрофами и хемотрофами) — консумент (преобразование сложного органического «живого» вещества) — редуцент (разложение органических веществ отмирающей биомассы);
- человек создал новый класс вещества биосферы, так называемую третичную продукцию — отходы своей деятельности, которую не способны перерабатывать естественные редуценты;
- предсказанный в свое время В. И. Вернадским закономерный переход биосферы в состояние ноосферы сопровождается многочисленными рисками и катастрофами, а некогда устойчивая биосфера превратилась в неустойчивую антропосферу;
- концепция управляемой эволюции определяет пути создания устойчивой антропосферы, что означает превращение антропосферы в ноосферу.

В серии публикаций российских ученых предлагаются конкретные меры по формированию устойчивой антропосферы:

- увеличение площади биомов и водосборных бассейнов, необходимых для обеспечения управляемой эволюции биосферы более 50% поверхности суши;
- восстановление биоразнообразия на основе принципа сохранения биогеоценозов и биомов;
- деурбанизация «запечатанных» территорий (экологически упорядоченное использование пространства городов — «умные города»);
- снижение популяционного груза путем ограничения выбросов и сбросов загрязняющих биосферу веществ природного и антропогенного происхождения [15].



Рис. 2. Компоненты пространственной структуры биосферы

Геополитические риски были рассмотрены выше по ходу обсуждения реализуемых проектов освоения пространства Большой Евразии, поэтому остановлюсь только на необходимости осуществления геополитической экспертизы рассмотренных выше проектов. Экспертизу регионов и государственных образований предваряет геополитическая экспертиза статуса государства и их коалиций в целом. Экспертиза предполагает учет и анализ баланса потенциала и интересов государственных образований, интегрированных в геополитические интересы коалиции. Геополитический статус $S(t)$ определяется следующим соотношением:

$$S(t) = FA(t) \cdot G(t), \text{ где}$$

$S(t)$ — статус в определенный период времени t ;

FA — «функция влияния» факторов, не связанных непосредственно с геополитическим потенциалом.

Геополитический статус $G(t)$:

$$G(t) = 0,5(1 + X_M^{0,43})X_T^{0,11} X_D^{0,19} X_E^{0,27}, \text{ где}$$

X_i ($i = T, D, E, M$) — доли государства в общемировых показателях соответственно в территориальной, демографической, экономической и военной сферах [9].

Совместное рассмотрение экологических и геополитических рисков, имеющих непосредственное отношение к реализации грандиозных проектов построения Большой Евразии, приводит нас к необходимости признать актуальность разработки единой теории глобальной безопасности. Новая научно-технологическая картина мира, рационализирующая представления о фундаментальной принадлежности любым сложноорганизованным системам функций и структур, обеспечивающих их саморазвитие, устойчивость и надежность, должна включать и представления о безопасности их существования, развития и функционирования. Трансляция этих представлений в русло сугубо научных рассуждений и обоснований предполагает формирование нового научного направления в исследовании проблем глобальной безопасности — безопасности существования, развития и функционирования биологических (биосферных), социальных и больших технических систем, которым присущи общие закономерности и, соответственно, аналогичные технологические решения. Тем самым мы неизбежно подходим к разработке целостного научно-технологического знания о безопасности как атрибуте живых, социальных и технических систем. Данную область знания определим как асфатроника (от греч. Ασφάλεια — безопасность и ηλεκτρόνιο — электрон). Асфатроника – научное направление в изучении феномена безопасности, основой которого выступают энерго-информационные процессы в биологических (биосферных), социальных и больших технических системах. Сюда же мы должны относить психическую, когнитивную и эмоциональную деятельность человека, для которой проблема обеспечения безопасности не менее актуальна; в таком случае видовой детализацией родового определения асфатроники предстает асфатроника (от греч. Ασφάλεια — безопасность, τό κεφάλι — голова, ο εγκέφαλος — головной мозг, ηλεκτρόνιο — электрон). Объектом асфатроники выступает безопасность, определяемая в предельном плане как отсутствие опасности, недопустимого риска, а предметом — энерго-информационные процессы обеспечения безопасности, охватывающие все уровни организации биологических, социальных и технических систем управления (от нано- до макроуровня). Область исследований асфатроники — экологическая, военная, геополитическая, техногенная, экономическая, социальная, информационно-психологическая, когнитивная и другие виды безопасности. Глобальную безопасность следует рассматривать, не ограничиваясь только экологической проблематикой и международными отношениями. Она охватывает все многообразие функций и структур обеспечения саморазвития, устойчивости, надежности, безопасности существования био-, социо-, когно- и техносферы [8].

Заключение

Идеальным ответом на вопрос, как преодолеть кризис мировой власти, о чем заявил в январе 2017 г. на форуме лауреатов Нобелевской премии мира в Осло Зб. Бжезинский, стало бы создание геополитического треугольника США, Китая и России: «честолюбивая китайская инициатива «Один пояс — один путь» поставила Москву в неловкое положение, и теперь она старается притормозить и замедлить запланированное Китаем выстраивание торговых путей до самой Европы... В более долгосрочной перспективе самым зловещим предзнаменованием может быть крепнущая среди китайских военачальников надежда на то, что Китай в конце концов отвоюет огромные просторы Восточной Сибири, которые царская Россия захватила силой в середине XIX в. Таким образом, далекие и, по сути, незаселенные просторы Восточной Азии могли бы стать долговременной стратегической целью Китая в процессе геополитического восстановления этой усиливающейся азиатской державы... Соединенным Штатам не следует вести себя в отношении Китая так, как если бы он уже был врагом; важно также не отдавать явного предпочтения Индии как главному союзнику США в Азии, поскольку в этом случае более тесная связь между Китаем и Россией будет практически гарантирована. Для Соединенных Штатов не может быть ничего опаснее тесного союза этих двух держав». Выходит, что для США отношения с Китаем гораздо важнее, чем с Россией. Если же США и Китай будут сотрудничать, у России нет абсолютно никакого выбора, кроме как присоединиться к двум странам. Бжезинский заверяет, что США занимают в большей степени оборонительную по-

зицию в «политически пробуждающейся Евразии» [2]. Таким было «геополитическое завещание» автора «Великой шахматной доски». Однако события на евразийском пространстве развиваются по иному сценарию.

Китайский проект «Один пояс — один путь» («идай илу») первоначально рассматривался как идея создания транспортных коридоров между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европой как одним из главных потребителей производимой в Китае и других странах АТР продукции. При этом вдоль указанных транспортных коридоров предполагалось сформировать соответствующую инфраструктуру, в первую очередь в западных районах Китая, отчего идея воплотилась в проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). Инициатива Си Цзиньпина создания Морского Шелкового пути XXI в. предполагала расширение существующего морского транспортного моста для выхода продукции Китая и стран Юго-Восточной Азии на мировые рынки. Проект «Один пояс — один путь» стал программой экономической и политической экспансии Китая, способной изменить геополитический ландшафт Евразии и баланс сил на мировой арене в целом, осуществляя «асимметричный ответ» Китая своему главному партнеру и противнику — США.

А. О. Виноградов обратил внимание на формирование в рамках евразийского континента пространства, в экономическом и финансовом смысле завязанного на Китай (это, в частности, проявилось в требовании перехода некоторых бывших союзных республик СССР в железнодорожном строительстве на китайскую колею). Геополитика Китая реализуется в объединении Китая с рядом стран Центральной и Восточной Европы независимо от руководства Евросоюза (формат 16+1, штаб-квартира этого объединения и представительства всех 16 стран находится в Пекине), что позволяет Китаю проводить в Европе собственную политику и лоббировать свои интересы в рамках ЕС. На пространстве Центральной Азии Китай пока ведет себя осторожнее, не желая вступать в конфронтацию с дружественной Россией. Однако недавно образована в регионе отдельная структура по борьбе с терроризмом, включающая Китай, Пакистан, Афганистан и Таджикистан (так называемый «координационный механизм»), которая никак не связана ни с ШОС, ни с Россией [3]. В данном случае понятна позиция Китая: Пекин стремится предотвратить проникновение на свою территорию уйгурских боевиков, большинство которых ныне состоят в рядах ИГ. Синьцзян-Уйгурский автономный округ — шестая часть территории Китая с населением около 22 млн чел. — имеет уязвимые участки сухопутной границы общей протяженностью 5600 км с Афганистаном, Таджикистаном, Киргизией, Казахстаном, Россией, Монголией, Индией. Надо полагать, что сомнения А. О. Виноградова по поводу трудностей с «сопряжением» проекта «Один пояс — один путь» с проектом Евразийского экономического союза должны быть исчерпаны после того, как 17 мая 2018 г. было заключено соглашение «О торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны» [25].

Мы находимся у истоков грандиозных преобразований на евразийском континенте, способных реализовать проект устройства полицентричного мира, ключевыми акторами которого станут мировые гецивилизации. Напомню, что весной 2015 г. китайское правительство разработало и опубликовало документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.», который завершается примечательными словами: «Строительство одного пояса и одного пути — это не только инициатива Китая, но и общее желание Китая и всех других стран, расположенных на этом пути». В документе, ряд положений которого имеет принципиальное значение в контексте проекта создания Большой Евразии, четко определены цели данного проекта и его геополитический формат: «С одного конца — активные экономики Восточной Азии, с другого — развитые экономики Европы, а между ними пролегают обширные земли государств с огромным потенциалом экономического развития. Основные маршруты ЭПШП ведут из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); из Китая через Центральную Азию и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря; из Китая в Юго-Восточную Азию, в Южную Азию к Индийскому океану. Основные направления Морского Шелкового пути XXI в.: из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана» [19].

Этот глобальный проект обустройства Большой Евразии вызвал некоторый шок среди американских аналитиков. Так, к примеру, М. Берроуз и Р. Мэннинг, вспоминая шахматную комбинацию Р. Никсона и Г. Киссинджера, приведшую в начале 70-х гг. прошлого века к появлению стратегического треугольника США — СССР — Китай, в котором США оказались в самом выгодном положении (отчасти из-за ухудшения отношений между СССР и Китаем), так охарактеризовали результат

сближения России и Китая: «В основе китайской политики по продвижению на Запад, согласно концепции «Один пояс — один путь», лежит идея извлечения стратегической выгоды из наличия общей границы с четырнадцатью государствами, что некогда считалось уязвимым геополитическим звеном. Теперь все они стремятся претворить в жизнь концепцию Хэлфорда Макиндера о евразийской «географической оси истории»...» [1].

Оставляя в стороне многие конкретные вопросы реализации проектов «Большая Евразия» и «Большое евразийское партнерство», следует обратить внимание на проблему стратегического порядка, которая требует согласованного решения России и других государств — членов ЕАЭС. ЭПШП нацелен не только на взаимодействие с Россией и странами Центральной Азии, но и на объединение с интересами Евросоюза. Принципиальное значение имеет тот факт, что Китай и страны Центральной Азии заинтересованы в сопряжении не только ЭПШП — ЕАЭС, но и ЭПШП — ЕАЭС — ЕС. Кстати, в этом направлении был принят документ, определяющий перспективы развития и самого ЕАЭС, — упомянутое выше «Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны» (17.05.2018), которое вступило в силу в соответствии с решением Высшего Евразийского экономического совета от 06.12.2018 № 21. В отсутствие координации в треугольнике ЭПШП — ЕАЭС — ЕС контакты будут поддерживаться только между ЭПШП — ЕАЭС, с одной стороны, и ЭПШП — ЕС, — с другой, тогда как экономически чрезвычайно важный элемент сопряжения ЕАЭС — ЕС будет отсутствовать. Следует обратить внимание на довольно четкую позицию профессора Стэнфордского университета Дженнифер Инграм, которая в интервью информационно-аналитическому изданию «Евразия. Эксперт» заявила, что «новая «стратегия связанности» Еврокомиссии, призванная соединить Европу и Азию, предлагает иной подход, нежели китайская инициатива. Она также нацелена на усиление связанности, но план ЕС делает упор на рациональность в долгосрочной перспективе, и в нем заявлено, что инвестиции должны уважать права трудящихся, не создавать политических и финансовых зависимостей и гарантировать однородную конкурентную среду для бизнесменов. Будет важно следить за этим начинанием и проектами, которое оно породит, и наблюдать, как оно повлияет на проекты «Пояса и пути» в Европе» [17].

Без взаимодействия ЕС и ЕАЭС велика вероятность того, что многие ключевые китайские проекты сопряжения ЭПШП и ЕС, включая транспортные, будут реализованы в обход территории Российской Федерации и ЕАЭС, которые понесут существенные экономические потери и утратят шанс реализации своего транзитного потенциала. На необходимость осуществления данных проектов нас подводят новейшие вызовы для социальной политики, связанные с переходом глобализации в постглобализацию [10]. В связи с этим следует обратить внимание на дискурс «геополитического треугольника». Речь идет о столкновении интересов каких-либо трех центров силы, сторон на евразийском пространстве (будь то США — Китай — Россия, США — Китай — Индия, США — ЕС — Россия, Китай — Индия — Пакистан, Китай — Россия — исламский мир и др.) и построении сценариев развития на ближайшие десятилетия, исходя из базового тезиса: основная конкуренция в мире будущего развернется на экономико-технологическом (промышленная революция 4.0 и переход к шестому технологическому укладу) и идейно-информационном (явные и неявные опасности, порождаемые искусственным интеллектом и алгоритмизацией всех сторон человеческой деятельности) направлениях. Реализация проекта Большой Евразии упирается, как предупреждает Ф. А. Лукьянов, в вопрос о дальнейшем целеполагании России, находящейся в поиске новой, постсоветской идентичности. Поэтому «традиционная раздвоенность сознания (Восток — Запад, Европа — Азия, Евразийство — Евроатлантизм и пр.) скрывает сегодня нежелание выбрать для себя какой-то вектор развития... евразийская идея то интерпретируется как нечто, противопоставленное Европе и Западу, то как естественная составная часть большого евро-азиатского пространства от Лиссабона до Владивостока» [12]. Геополитический проект «Большая Европа» вроде бы вновь возрождается, и опять по инициативе французской стороны. Во время встречи двух президентов — В. Путина и Э. Макрона — 19 августа 2019 г. в форте Брегансон французский президент, отмечая необходимость поиска новых механизмов взаимодействия в условиях, когда «мир переживает исторический момент», вполне четко заявил: «Я знаю, Россия — европейская страна, и мы верим в Европу от Лиссабона до Владивостока». Французская пресса вполне позитивно отреагировала на эти слова своего президента. Так, спецкор газеты Le Parisien Полин Тевенье уже в вечернем выпуске 19 августа 2019 г. так описала происходящее: «Из эlegantного садового кресла Макрон продолжает свою операцию соблазнения (opération seduction), целью которой он полагал «возвращение Рос-

сии в Европу”: „Мы верим в Европу от Лиссабона до Владивостока”». Ссылка на де Голля, который полагал, что Европа простирается «от Атлантики до Урала». В этом нет ничего тривиального. Глава государства намерен позиционировать себя в качестве посредника, в центре международной жизни и тем более в качестве лидера Европы, пользуясь ослаблением позиций других лидеров в Лондоне и Берлине. В то время когда многосторонность представляется разрушенной, француз мечтает предложить «новую геополитику»!¹ Однако на повестке дня российской внешней политики более актуальной остается реализация геополитического проекта «Большая Евразия», который получает дальнейшее развитие в перспективном проекте «Большое евразийское партнерство». Последний же, по всей видимости, и должен интегрировать в себя предлагаемую уже не одно десятилетие идею Большой Европы.

Литература

1. Берроуз М., Мэннинг Р. Странный сон Генри Киссинджера: треугольник США — Китай — Россия меняет правила игры // Валдайские записки № 33. Ноябрь, 2015. С. 3.
2. Бжезинский Зб. Кризис мировой власти и тройственные отношения // Россия в глобальной политике. 2017 г. № 1. [Электронный ресурс]. URL: <https://globalaffairs.ru/number/Krizis-mirovoi-vlasti-i-troistvennyye-otnosheniya-18564> (дата обращения: 24.03.2019).
3. Виноградов А. О. Что такое проект «Один пояс — один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sonar2050.org/publications/chto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossiyskim-proekt/> (дата обращения: 05.09.2017).
4. Дубинин Ю. В. О «Европе от Атлантики до Урала» // Россия в глобальной политике. 2007. № 5.
5. Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения. СПб. : ЦИИ ЕАБР, 2016. 40 с. Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/> (дата обращения: 24.03.2019).
6. Там же. С. 13–17.
7. Там же. С. 6, 10.
8. Кефели И. Ф., Колбанев М. О. К вопросу о становлении науки глобальной безопасности // Геополитика и безопасность. 2017. № 4. С. 15–21; Васильев Ю. С., Кефели И. Ф., Колбанев М. О. Антропоцен и глобальная безопасность: научный прогноз В. И. Вернадского // Материалы международной научно-практической конференции «В. И. Вернадский и перспективы развития российской науки» (к 155-летию со дня рождения В. И. Вернадского), Санкт-Петербург, 12–13 марта 2018 г. / СЗИУ РАНХиГС. СПб. : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС. 2018. 244 с. С. 30–38.
9. Кефели И. Ф., Малафеев О. А. Математические начала глобальной геополитики. СПб. : Изд-во Политехн. унта. 2013. 204 с.
10. Кефели И. Ф., Шевченко Н. Н. Большая Евразия: цивилизационное пространство, объединительная идеология, проектирование будущего. СПб. : ИД ПЕТРОПОЛИС, ООО «Геополитика и безопасность». 2018. 230 с.; Иванов Д. В., Асочаков Ю. В. Постглобализация: сдвиг к новой конфигурации современности // Проблемы теоретической социологии: Межвуз. сб. вып. 12 / Отв. ред. А. О. Бороноев. СПб. : Астерион, 2019. 250 с. С. 9–23.
11. Лукьянов Ф. А. Россия: внешняя политика в мире будущего // Стратегия XXI (Версия для обсуждения). Совет по внешней и оборонной политике, 2014. 269 с. С. 264. [Электронный ресурс]. URL: <http://svop.ru/проекты/strategy-XXI/9997/> (дата обращения: 24.03.2019).
12. Там же.
13. Марчук Г. И., Кондратьев К. Я. Приоритеты глобальной экологии. М. : Наука. 1992. 264 с.
14. Молчанов Н. Н. Генерал де Голль. М. : Международные отношения. 1980. 502 с. С. 315.
15. Яблоков А. В., Левченко В. Ф., Керженцев А. С. Очерки биосферологии. 1. Выход есть: переход к управляемой эволюции биосферы // Philosophy & Cosmology. 2015. Vol. 14. С. 92–118; Яблоков А. В., Левченко В. Ф., Керженцев А. С. Очерки биосферологии. 2. Биосфера как живая система. Об особенностях эволюционного процесса на биосферном уровне // Philosophy & Cosmology 2016. Vol. 17. С. 152–175; Яблоков А. В., Левченко В. Ф., Керженцев А. С. О концепции «управляемой эволюции» как альтернативе концепции «устойчивого развития» // Теоретическая и прикладная экология. 2017. № 2. С. 4–8.
16. [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2015/09/22/bolshaya-evropa-ili-bolshaya-evraziya-rosa-menyat-ne-tolko-ritoriku> (дата обращения: 22.09.2015).
17. [Электронный ресурс]. URL: <http://eurasia.expert/interes-kitaya-k-sopryazheniyu-eaes-i-proekta-poyasa-i-puti-rastet/> (дата обращения: 24.12.2018).
18. [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433> (дата обращения: 24.03.2019).
19. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 15.01.2019).

¹ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.leparisien.fr/Le-19-août-2019> (дата обращения: 19.08.2019).

20. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/50385> (дата обращения: 01.10.2015).
21. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyplive.com/ru/news/zakat-bolshoy-evropy.html> (дата обращения: 16.09.2015).
22. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/news/502761#ixzz44Jz76nhF> (дата обращения: 03.10.2011).
23. [Электронный ресурс]. URL: <https://riss.ru/smi/37575/> (дата обращения: 24.03.2019).
24. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/18bn0054/> (дата обращения: 27.10.2018 г.).
25. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/18bn0054/> (дата обращения: 24.03.2019).
26. *Emerson M.* (2013) Towards Greater Eurasia: Who, Why, What and How? Emerging Markets Forum, September 10–11, Astana. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ceps.eu/system/files/Towards%20a%20greater%20Eurasia.pdf> (дата обращения: 24.03.2019).
27. *Havlik P.* (2015) The Silk Road: Challenges for the European Union and Eurasia. WK Forum “Silk Road Reloaded”, December, Austrian Chamber of Commerce. [Электронный ресурс]. URL: <http://wiiw.ac.at/the-silk-road-challenges-for-the-european-union-andeurasia-dlp-3763.pdf> (дата обращения: 24.03.2019).
28. The Global Risks Report 2017, 12th Edition is Published by the World Economic Forum within the Framework of The Global Competitiveness and Risks Team. World Economic Forum Geneva. 70 p.

Об авторе:

Кефели Игорь Федорович, доктор философских наук, профессор, директор Центра геополитической экспертизы Северо-Западного института управления — филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Россия, Санкт-Петербург), эксперт РАН, приглашенный профессор факультета глобальных процессов Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова, профессор кафедры международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета Петра Великого, профессор кафедры социальной безопасности Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена, первый вице-президент Академии геополитических проблем; geokefeli@mail.ru

About the author:

Igor F. Kefeli, Doctor of Science (Philosophy), Professor, Honoured Worker of Higher School of the Russian Federation, Director of the Center for Geopolitical Expertise of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), Visiting Professor of Lomonosov Moscow State University (Faculty of Global Process), Professor of International Relations, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, The Herzen State Pedagogical University of Russia, Professor of Department of Social Security, First Vice President of the Academy of geopolitical problems, an Expert RAS; geokefeli@mail.ru