ИЗБОРСКИЙ КЛУБ

Александр НАГОРНЫЙ ПРИМЕР КНР

О России и её восточном соседе

Представленное ниже глубоко обоснованное исследование профессора Ю.В. Тавровского, посвящённое современному состоянию российско-китайских отношений в связи с предстоящей встречей на высшем уровне, фактически ставит вопрос о том, почему Россия, располагая всеми факторами для собственного экономического развития и ускоренного развёртывания сотрудничества с коммунистическим Китаем тем не менее не делает в должной степени ни того, ни другого, по большинству показателей, кроме военно-технического, всё сильнее отставая от своего главного стратегического партнёра и от других быстроразвивающихся экономик современного мира (Индия, Корея, Малайзия и др.). Почему поставленная президентом задача достичь темпов экономического роста выше среднемировых, благополучно проваливается (2,3% в 2018 году, по скорректированным данным Росстата, при среднемировых 3,2%, с выходом на показатель выше 3% только после 2025 года)? Не говоря уже про уровень жизни населения и падение его реальных доходов? Санкции, недостаточность программ импортозамещения? Или же упорное следование полностью неэффективной социально-экономической модели "вашингтонского консенсуса", которое с 1992 года проводят либеральные экономисты, идейные наследники Гайдара и Чубайса, которые оккупируют финансово-экономический блок правительства России?

В то время как КНР, используя модель смешанной экономики и стратегического планирования, с упором на собственное эмиссионное финансирование своей экономики, развивается в шесть раз быстрее, чем нынешняя РФ. В 2018 году "красный Китай" вышел на первое место в мире и по числу успешных космических пусков (38 по сравнению с 31 пуском США и 16 пусками РФ), а также по числу подтверждённых научно-технических патентов. Кроме того, в отличие от России, которая официально не ставит перед собой никаких стратегических задач ни во внешней, ни во внутренней политике, власти Китая создали и реализуют целую программу развития, целью которой определено создание в КНР "общества всеобщего благоденствия", с привязкой по конкретным показателям и датам, что, несомненно, в значительной мере объединяет и мобилизует китайское общество, а также повышает авторитет официального Пекина на мировой арене. Наконец, в третьих — и это, возможно, самое главное! — отсутствие масштабных и прорывных совместных российско-китайских проектов ("СПГ Ямал" — исключение, только подтверждающее правило) налицо, скажем мягко, полная незаинтересованность как финансово-экономического блока правительства, так и "естественных монополий", не говоря уже про чисто олигархические структуры, развивать сотрудничество с Китаем.

В то же время "на западном фронте", несмотря на всё более жёсткие санкции, наблюдается прямо противоположная картина: растут поставки энергоносителей и других ресурсов, в соответствующую инфраструктуру вкладываются многомиллиардные инвестиции, а прямой вывоз капитала из страны стабильно находится в диапазоне 50—100 млрд. долл. ежегодно, не говоря уже о косвенных потерях при использовании офшорных и других "серых" схем. Буквально каждый месяц или даже каждую неделю приходят вести о конфискации имущества в разных странах Запада миллионеров и миллиардеров российского происхождения. И если в том же Китае проявления коррупции, особенно — связанной с внешними силами, жёстко пресекаются и караются, вплоть до публичных расстрелов, то для России дорогая недвижимость и семьи за рубежом — это по-прежнему норма жизни. Поэтому неудивительно, что в российских "верхах" не рады сотрудничеству с "красным Китаем", воспринимают его как тяжёлую необходимость и всячески вставляют палки в колёса, а зачастую — и провоцируют конфликты, в том числе — методами информационной войны ("вырубили леса", "выпили Байкал", "десятки миллионов нелегальных мигрантов захватывают Сибирь и Дальний Восток" и т.д.). Так что с одним извечно русским вопросом: "Кто виноват?" — можно сказать, всё предельно ясно. А как быть с другим: "Что делать?"

Это тоже — не бином Ньютона. Прежде всего, необходимо срочно осуществить замену нынешней либеральной экономической модели на новую, по китайскому образцу. Прекратить искусственное ужатие денежной массы (сейчас в России она составляет 43—45% от ВВП, тогда как в США —180%, в Японии — 240%, а в КНР — даже 400%). Кроме того, принять концепцию стратегического планирования и прямой ответственности правительства на уровне министров за выполнение или невыполнение утверждённых планов и отказаться от принципа "ротации кадров", когда провалившего один участок работы чиновника просто передвигают на другой, где он также полностью некомпетентен.

Вот такие "заимствования" должен был бы сделать президент России, в очередной раз знакомясь со всё новыми и новыми успехами КНР. И тогда бы не стоял вопрос об отсутствии действительного крупномасштабного сотрудничества, в том числе — в создании новых транспортных коридоров через Россию в Европу по наиболее оптимальным маршрутам. Да и в других сферах сотрудничества — таких, как космос, ядерная энергетика, "оборонка", электроника и т.д. — совместные усилия двух наших стран могли бы привести к прорывным и весьма прибыльным результатам.

Но — блажен, кто верует…

Юрий ТАВРОВСКИЙ

КИТАЙСКИЙ ПАЗЛ

Второе дыхание Шёлкового пути

В конце апреля в Пекине пройдет II международный форум "Пояс и путь". В нём примут участие главы государств и правительств, в той или иной степени участвующих в реализации этой китайской инициативы. Как и на первом форуме, состоявшемся в мае 2017 года, Россию будет представлять президент Владимир Путин.

Проведение II форума "Пояс и путь" важно, по крайней мере, с двух точек зрения. Во-первых, Китай демонстрирует удовлетворение проделанной работой на нынешнем начальном этапе реализации своей долгосрочной стратегии. Инициатива "Пояс и путь" была выдвинута Си Цзиньпином осенью 2013 года. За минувшие годы Китай подписал соглашения о сотрудничестве со 106 странами (на днях их число пополнила Италия) и 30 международными организациями, инвестировал свыше 80 млрд. долл. в страны, расположенные вдоль "Пояса и пути". Объём торговли между Китаем и этими странами составил около 6 трлн. долл.

Успехов достигнуто немало, однако за два минувших года международная обстановка существенно ухудшилась как для самого Китая, так и для инициативы "Пояс и путь". Переход США к открытому сдерживанию КНР проявился в том числе и в массированной кампании против инициативы, ставшей одним из крупных раздражителей для Вашингтона. Неизбежные во всяком новом деле недостатки муссируются ради создания пропагандистского клише о "китайском неоколониализме". Накопился и вполне реальный негатив в некоторых проектах: в Шри-Ланке, Пакистане, Мьянме, Малайзии, Таиланде, Индонезии, Киргизии. Но Китай тем не менее не намерен сворачивать с Нового шёлкового пути.

Ещё один важный аспект проведения форума — стремление Пекина "сверить часы" с другими участниками инициативы. Возможно, некоторые главы государств и правительств выскажут не только слова одобрения и благодарности, но также свои сомнения и претензии. Возможно, они привезут интересные идеи и предложения. Я надеюсь, что в Пекине учтут возникшие трудности и внесут необходимые коррективы. В частности, будут чётче формулировать свои интересы в реализации как всей инициативы "Пояс и путь", так и её составных частей. Расплывчатые формулировки о всеобщем благе вызывают лишние подозрения. Желательно также чётче определять финансовые условия получения льготных кредитов и иных форм поддержки. Ведь причины проявившихся шероховатостей в ходе реализации "Пояса и пути" кроются не только в недостаточной технической проработке проектов с партнёрами. Нередко проявляется недопонимание финансовой основы сотрудничества с КНР. В некоторых столицах по привычке восприняли "Пояс и путь" как очередную возможность безвозвратно получить финансирование и примитивно присвоить часть средств. Когда же пришла пора рассчитываться даже по льготным кредитам, настроение там сильно ухудшилось…

"ОАЗИСЫ УСПЕХА" НА НОВОМ ШЁЛКОВОМ ПУТИ

За без малого шесть лет существования стратегии "Пояс и путь", известной также как "Новый шёлковый путь", её реализованные проекты стали напоминать разбросанные на карте мира фрагменты огромного пазла. Естественно, новых портов, железных дорог, шоссе, логистических центров и всевозможных предприятий больше всего в Азии. Кое-где из отдельных кусочков уже сложились целые картинки. Их ещё можно сравнить с оазисами на караванном пути через пустыню.

В самом Китае вдоль исторического маршрута Великого шёлкового пути построены высокоскоростные железные дороги и скоростные шоссе, быстро заполняются новые технопарки размером с целые города, протянуты нитки газо- и нефтепроводов, линии электропередач, развиваются зоны свободной торговли, научные и медицинские центры. Они не только помогают поднять отставшую от процветающих приморских районов "глубинку" — провинции Северо-Запада, но и ориентированы на торговлю и иные формы взаимодействия с ближними и дальними соседями. Проехав пару лет назад три тысячи километров по китайскому отрезку Нового шёлкового пути, я поражался скорости, с которой общенациональная стратегия претворяется в жизнь. И сильно завидовал съехавшимся со всей Поднебесной молодым рабочим, инженерам и учёным, которых переполняет энергия и энтузиазм, напоминающие наши времена покорения целины, строительства БАМа, студенческих стройотрядов.

Ещё одна зона концентрации объектов Нового шёлкового пути находится в Пакистане. От старинного центра караванной торговли Кашгара, что в китайском Синьцзяне, прямо на берег Индийского океана строятся не только шоссе и железная дорога длиной в 3 тыс. км, но и примыкающий к ним целый "экономический коридор" из различных объектов. Стратегическая выгода для Китая очевидна — этот "коридор" ведёт прямиком в глубоководный порт Гвадар на берегу Индийского океана, неподалёку от Персидского залива. Экспортные и импортные грузы для Ближнего Востока и Европы смогут выходить на внутреннюю транспортную сеть Китая быстрее и безопаснее, подальше от Малаккского пролива и американских авианосных групп. Для Пакистана капиталовложения Поднебесной в модернизацию экономики, оцениваемые в 46 млрд. долл., также имеют стратегическое значение. Обе страны даже готовы нести потери среди строителей и охранников из-за действий повстанцев в вечно неспокойном Белуджистане.

Фрагменты китайского "пазла" довольно быстро соединяются на просторах Центральной Азии, особенно в Казахстане. Объектов взаимодействия с Китаем там насчитывается 55, а сумма капиталовложений — 27 млрд. долл. Номенклатура объектов сотрудничества подбиралась с учётом национальных интересов. У казахов есть собственная программа транспортного строительства "Нурлы Жол" ("Светлый путь"). Установив сопряжение с китайскими проектами в этой области, наши партнёры по ЕАЭС создают новый стратегический путь, который соединит Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию — в обход России. По этому Транскаспийскому транспортному маршруту к 2020 году надеются перевозить до 800 тысяч контейнеров в год, что лишь на 200 тысяч меньше, чем запланировано на другом пути, через Россию. Хороший доход (в 2017 году — 1,3 млрд. долл.) приносит и казахстанский участок действующей железнодорожной магистрали из Китая через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу и Германию в разные страны Западной Европы. В качестве геополитического бонуса Казахстан получил свой собственный терминал в порту Ляньюньган на берегу Жёлтого моря, став "тихоокеанской державой". Из этого же китайского мультимодального транспортного хаба идёт и новое скоростное шоссе Китай — Западная Европа. Оно действует на территории КНР уже несколько лет, в конце 2017 года достроено по казахстанским землям вплоть до российской границы в районе Оренбурга.

Крупный кластер логистических и промышленных объектов возникает благодаря "Поясу и пути" в Белоруссии. На окраине Минска на площади в 11 250 га действует китайско-белорусский индустриальный парк "Великий камень". Президентским указом на него были распространены самые широкие льготы. По словам самого "батьки" Лукашенко, проводящего "многополярную" дипломатию, "Беларусь готова стать флагманом китайских интересов в регионе", а доходы от экспорта приходящих в "Великий камень" предприятий должны достичь 50 млрд. долл. в год. Повышенное внимание Пекина к сотрудничеству с Белоруссией можно объяснить прежде всего тем, что через неё проходит магистральный путь из Китая в Западную Европу.

МОСТ ДЛИНОЙ В 9000 КИЛОМЕТРОВ

Эта магистраль, получившая в Китае пышное наименование "Новый континентальный мост Азия — Европа", стала действовать ещё в 1992 году, когда какие-то мудрые деятели из транспортных министерств проложили контейнерный маршрут длиной в 9000 километров по уже существовавшим к тому времени железным дорогам КНР, республик только-только распавшегося Советского Союза и стран СЭВ. Обошлось без пышных церемоний, конференций высоколобых экспертов и хвалебных материалов в СМИ. Просто взяли, состыковали и повезли. За минувшие годы на этой трассе произошли немалые изменения. Приморский порт Ляньюньган стал могофункциональным узлом с быстро растущим числом контейнерных терминалов, с начинающимися у причалов шоссейными и железными дорогами. Весь китайский участок благодаря реконструкции теперь преодолевается за семь дней, вместо девяти дней ранее. Первоначальный маршрут Ляньюньган — Роттердам теперь заканчивается в десятках городов нескольких стран Европы. В разных провинциях Китая возникло несколько площадок, где собираются экспортные грузы, а главный хаб создаётся в Урумчи, близ границ наших среднеазиатских советских республик.

Значение "Континентального моста" в последние годы быстро повышается не только из-за роста объёма перевозок. Они, кстати, обходятся дороже, чем морские и дотируются из бюджета КНР. И дело даже не в скорости доставки — 14-20 дней по сравнению с 30-40 днями морем через Суэцкий канал. Хорошо зарекомендовавший себя маршрут остаётся единственным реальным путём наземной доставки грузов в Европу и обратно. В условиях развернувшейся торговой войны между США и КНР, а также надвигающейся холодной войны, пекинские стратеги просчитывают все возможные варианты развития событий, включая блокаду морских путей, по которым сейчас идёт около 90% внешней торговли Китая. В результате политики президента Трампа американский рынок может если не закрыться, то сильно сократиться. В любом случае, уменьшится положительное сальдо торгового баланса, достигшее в прошлом году 320 млрд. долл.

Важным и стабильным источником доходов для Китая являются страны Юго-Восточной Азии с объёмом двусторонней торговли 440 млрд. долл. в 2017 году. С учётом влияния проживающих в этом регионе богатых этнических китайцев-"хуацяо" американцам вряд ли удастся добиться там сжатия торговых каналов с КНР. Страны Южных морей останутся важным источником пополнения китайской казны: уже в 2020 году объём торговли может составить целый триллион долларов!

Ещё одним крупным и устойчивым источником средств призван оставаться Евросоюз. Здесь у китайцев есть несколько примеров успешного сотрудничества. В Португалии рады китайским деньгам, вложенным в заработавшие стабильно энергокомпании. Порт Пирей в Греции ожил благодаря китайским инвестициям. По его примеру итальянцы надеются получить льготные кредиты в рамках "Пояса и пути" на реконструкцию порта Триест. В европейских столицах сопротивляются призывам Вашингтона сворачивать взаимодействие с Китаем в разных областях: от закупок оборудования 5G-связи до участия в "Поясе и пути". Не только Италия, но и ещё 14 из 28 стран Евросоюза подписались на участие в китайской инициативе. Даже в условиях новой холодной войны европейские рынки останутся важным источников доходов. Объём двусторонней торговли в 2017 году составил 573 млрд. долл., а к 2025 году ожидается до 670 млрд. Но для движения товаров необходимо иметь удобные и, главное, безопасные пути их доставки.

РОССИЯ И НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ

Обойти узкий и контролируемый американскими военными кораблями Малаккский пролив можно будет за счёт "китайско-пакистанского экономического коридора". Можно будет закрыть глаза на серьёзные недостатки Транскаспийского маршрута, с его многочисленными перегрузками контейнеров с поездов на корабли и обратно, попытаться оптимизировать и удешевить перевозки. Можно помечтать о проходе караванов судов т.н. "центральным маршрутом" Ледового шёлкового пути, который может возникнуть через несколько десятков лет благодаря таянию арктических льдов. Но это всё, так сказать, "журавли в небе". А "синица в руках" — всё тот же "Новый континентальный мост". Российский участок железной дороги из Китая в Западную Европу является самым важным, поистине "золотым звеном". Без него просто перестанет действовать единственный транспортный коридор, реально связывающий "оазисы" успешных кластеров и разрозненные фрагменты пазла.

В течение минувшего года грузовые поезда-контейнеровозы на маршруте "Китай — Европа" совершили 4 тыс. рейсов между 35 городами Поднебесной и 34 городами Европы в 12 странах.

Даже на примерах Пакистана, Казахстана и Белоруссии можно удостовериться, насколько высоко ценят в Пекине добрые отношения с транзитными странами Шёлкового пути. Почему же тогда Россия не может конвертировать своё ключевое геостратегическое положение на маршруте? Российское "золотое звено" не приносит стране стратегических выгод, если не причислять к ним стандартной платы за транзит. Масштабных примеров "стратегического партнёрства" в области инфраструктуры, достойных двух сопредельных держав, пока так и не появилось. Разрекламированная высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва — Казань оказалась нерентабельной, а потому неинтересной для китайских инвесторов. Разговоры об их участии в модернизации БАМа и "Континентального моста Азия — Европа", как в Поднебесной именуют старый добрый Транссиб, замолкли ещё раньше. Единственный пример совпадения интересов: в 2016 году Фонд Шёлкового пути купил за 1 млрд. евро около 10% в проекте "Ямал СПГ" и за 1,3 млрд. долл. 10% действующей в Заполярье компании "Сибур". Возможны другие вложения в проекты связанные, во-первых, с углеводородами, а во-вторых — с Северным морским путём, который в Пекине назвали Ледовым шёлковым путём и рассматривают как ещё одну альтернативу традиционным торговым маршрутам. Но единичные удачи только подчёркивают общую картину фактического неучастия России в стратегии "Пояс и путь".

Никак не получается "поймать китайский ветер в паруса нашей экономики", как это несколько лет назад планировал В.В. Путин. То ли "ветер с Востока" слабоват, то ли паруса поставлены неправильно, а, может быть, и то, и другое. Возможны также и концептуальные просчёты. У нас с 2015 года много говорят о сопряжении ЕАЭС с инициативой "Пояс и путь". В прошлом году было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ними, идёт неспешная работа над другими базовыми документами. Но мне кажется, что в Москве переоценивают эффективность ЕАЭС и её руководящих органов. Из-за этого меньше внимания уделяется двустороннему сотрудничеству с Пекином.

Лучше идти по Новому шёлковому пути на двух ногах, а не прихрамывать на одну из них. Чрезмерные надежды на "сопряжение" оставляют в тени некоторые крупные инфраструктурные проекты российско-китайского взаимодействия, отвечающие насущным интересам обеих держав.

Прежде всего, это продолжение строительства скоростной автодороги "Китай — Западная Европа". На территории Китая и Казахстана она уже работает, оживляя экономическую жизнь прилегающих районов. Но пересечь казахстанско-российскую границу трасса никак не может. Президент Владимир Путин в майских указах уже дал поручение построить трассу от Оренбурга до Петербурга к 2024 году. Будет ли этот "проектируемый проезд" проложен в столь сжатые сроки?

Если да, то он станет первым успешным примером нового инфраструктурного строительства в рамках "Пояса и пути" на нашей земле. Прокладка именно нового маршрута, а не расширения старых дорог между существующими городами позволила бы построить трассу кратчайшим путем, сэкономить на покупке отчуждаемой земли. Кроме того, строительство по "целине" способно дать толчок развитию новых территорий, создать новые индустриальные парки, начать прямой экспорт сельскохозяйственной и иной региональной продукции в Китай.

НОВЫЕ ФАРВАТЕРЫ И СТАРЫЕ АЙСБЕРГИ

Ещё один проект возник в результате моей поездки по китайскому отрезку Нового шёлкового пути, бесед с руководителями провинций Северо-Запада КНР и отечественными специалистами по логистике ещё в 2016 году. Он предусматривает строительство высокоскоростной грузовой магистрали между Россией и Китаем через участок общей границы на Алтае. Спрямление маршрута и строительство современного пути с единой шириной колеи и, значит, без замены "тележек" на границе, позволило бы резко сократить время доставки грузов. Ускорения можно достичь, в том числе за счёт использования новых скоростных грузовых и почтово-багажных составов. Грузовые поезда со скоростью движения от 120 до 250 км/час намечено производить в Китае уже к 2020 году. Аналогичные разработки есть и у нас. Современная трасса существенно сократила бы время в пути до Санкт-Петербурга (примерно 5 тыс. км) для современных контейнерных составов из Урумчи, главного хаба китайского Шёлкового пути. Такой маршрут станет особенно востребованным для стремительно развивающегося международного рынка электронной торговли, облегчит выход российских товаров на всё более ёмкий китайский рынок.

Привлекательность для Китая северного направления видна хотя бы из того, что на Петербург уже нацелена частично действующая автодорога Китай — Западная Европа. С приходом скоростной автомобильной и высокоскоростной железной дорог существующая система портов в самом Санкт-Петербурге и в соседних Усть-Луге, Приморске, Выборге и Бронке, создаст здесь мощный мультимодальный хаб. Интересно, что доставка грузов из этих портов паромом до Германии занимает всего 36 часов, а по железной дороге, с учётом ставших недоброй традицией "пробок" на белорусско-польской границе и малой скорости движения по территории стран Европы, — целых 7 суток. Кроме того, Усть-Луга, где сходятся автомобильные, железнодорожные, трубопроводные магистрали, соседствует с Ленинградской АЭС. На этой энергетической базе возможно создание мощного индустриального парка. Получив скоростные железнодорожную и автомобильную трассы, "северная столица" России с ее развитой портовой системой может стать хабом всего Нового шёлкового пути.

Кроме того, весьма перспективно выглядит возможность стыковки трассы Урумчи — Санкт-Петербург с Мурманском, главным узлом Северного морского пути, что создало бы уникальное континентально-морское транспортное кольцо.

Привлекательность прямого сообщения между Китаем и Россией по высокоскоростной железной дороге объясняется не только чистой логистикой. Решаются ещё и проблемы геополитических рисков. Не секрет, что некоторые транзитные страны на международных инфраструктурных маршрутах используют своё положение для извлечения неоправданных доходов. Подчас речь заходит и о политических требованиях, и об элементарном шантаже. Достаточно вспомнить о спровоцированных Киевом энергетических кризисах из-за перекрытия трубопроводов в Западную Европу. Можно упомянуть недавние "неожиданные сложности" на погранпереходах России с Польшей, когда на несколько суток останавливалось движение автопоездов. С учётом высокой дисциплины Варшавы в отношениях с Вашингтоном нетрудно представить аналогичные "сложности" и для китайского экспорта в условиях вероятной американо-китайской холодной войны. Возникновение политической нестабильности или иные внеэкономические риски нельзя исключить и на других участках действующего "Нового континентального пути Азия — Европа".

Как ни странно, но политические препятствия существуют и на пути интенсивного использованию российского "золотого звена" Нового шёлкового пути, конвертации его преимуществ в новые масштабные инфраструктурные проекты с Китаем. Они, в сущности, сводятся к остаткам взаимного недоверия со времен советско-китайского противостояния в 60-х — 80-х годах прошлого века. "Стратегическое недоверие" тормозит и развитие отношений Китая с Европой, как признал сам председатель КНР Си Цзиньпин во время своего недавнего визита в Италию и Францию. В Москве и Пекине слово "недоверие" тоже произносят, но не на официальных мероприятиях, а в "коридорах власти" или же во время доверительных бесед экспертов.

Причины таятся не только в сложной истории минувших десятилетий или даже веков. Не только в накопившихся за последние годы разочарованиях деловых кругов из-за "неаккуратности" при выполнении уже подписанных соглашений. Не только в подчас жёстких до ультимативности условиях на переговорах или самоуверенности нового поколения предпринимателей и чиновников, выросших в период "головокружения от успехов" в последние пару десятилетий "мирного возвышения". Налицо неготовность политикоформирующих элит обеих стран перестать действовать с оглядкой на "вашингтонский обком" в надежде быть признанными "своими" на Западе. При этом наблюдается противоречивая картина. Одни сегменты этих элит идут на тесное взаимодействие в самых чувствительных сферах национальной безопасности, проводят совместные военные учения, обмениваются максимально доверительной информацией. Другие же сегменты тормозят сотрудничество в областях финансов и внешней торговли, в тех же транспортных проектах.

Хочется верить, что предстоящая встреча президента РФ Владимира Путина и председателя КНР Си Цзиньпина во время II международного форума "Пояс и путь", первая в нынешнем году, поможет устранить остаточное недоверие в двусторонних отношениях, даст новый старт новым крупным проектам, отвечающим национальным интересам России и Китая. Эта встреча должна также помочь придать второе дыхание инициативе "Пояс и путь" — начинанию межконтинентального масштаба и глобального значения.

Северный морской путь — русское достояние и русское будущее

В очередном номере, №2 (68), журнала "Изборский клуб", посвящённом теме образования, широко представлены работы членов и экспертов региональных отделений Изборского клуба.

Владимир Шамахов и Николай Межевич (Петербург) в глубокой исследовательской статье "Дивный новый мир" и его вызовы для российской молодёжи" приходят к выводу: "Эффективное образование — это долгосрочная инвестиция государства, гарантия успеха жизненных стратегий молодёжи и, как следствие, залог стабильности общества и государства".

Михаил Мартынов (Сургут) пишет о том, что "образование превратилось в симулякр". В номере также представлены работы: Дмитрия Аяцкова, Александра Зуева, Анатолия Мякишева (Саратов) — "Новая образовательная модель — решающее условие национальной безопасности России"; Андрея Тузикова (Казань) — "Высшее образование и очарование идеологического "реформизма""; Дмитрия Сапрыкина (Зеленоград) — "Образовательный опыт Российской империи и "инновационная экономика" XXI века"; Светланы Колобовой (Нижний Новгород) — "Роль образования в выборе молодыми людьми жизненного пути"; Михаила Кильдяшова (Оренбург) — "Зов корней".

Доклады Изборскому клубу "На изломе поколений: человеческий "капитал" или человеческий балласт" представили Виталий Аверьянов, Пётр Калитин и Василий Симчера, а группа экспертов под руководством Виктора Слободчикова — "Системный кризис отечественного образования".

Также журнал содержит работы Георгия Малинецкого, Шамиля Султанова, Натальи Лактионовой, Дианы Федосовой, Александра Владимирова.

Справки по телефону: 8 (985) 256-91-24