



12+

А. и А. Рюмины

**Кольцо Анаконды
Китайский "Пояс и Путь"**

Хроники

А. и А. Рюмины

Кольцо Анаконды. Китайский «Пояс и Путь». Хроники

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42195635

SelfPub; 2019

Аннотация

Транзитные маршруты с востока на запад Евразии, обходящие Россию, создают геополитическую ситуацию, полностью аналогичную "анаконде". Соответственно, «очень хотелось бы, чтобы эйфория по поводу российского участия в проекте "Пояса и пути", безусловно, необходимого хотя бы для того, чтобы не оказаться на обочине глобальной политики, в действительной геополитической изоляции, не перевешивала бы здравый смысл. Ибо уже доводилось слышать от сторонников безоглядного сближения с КНР те же самые аргументы "безальтернативности", которыми уже много десятилетий разбрасываются поборники не оправдавшей себя, как мы убедились, "интеграции" с Западом.

Содержание

Экскурс в историю	5
Маршруты и охват нового Шелкового пути	11
Аналогии с планом Маршалла	19
Риски Китайского проекта	22
Тонкая внутренняя организация Китая	25
Конец ознакомительного фрагмента.	27

«Проекта, который мог бы потягаться масштабами влияния на Азиатско-Тихоокеанский регион с китайской инициативой "Один пояс – один путь", ещё не было.

Охватывающий с востока на запад практически всю Евразию, "Экономический пояс Шёлкового пути и Морской шёлковый путь XXI века" уже приносят дивиденды жителям стран региона.» [10]

Экскурс в историю

Концептуально «культурно-экономический проект Китая по созданию Экономического пояса Шелкового пути был представлен главой страны [Си Цзиньпином](#) в начале 2015 года.» [5]

«В свое время выдвижение инициативы "Один пояс – один путь" председателем Си произошло в столице Казахстана в сентябре 2013 года.» [41] То есть, фактическое «начало китайского мегапроекта можно отнести к программным речам председателя Китайской народной республики (КНР) Си Цзиньпина в Астане и Джакарте в 2013 году.» [53]

«Китайская инициатива "Один пояс и один путь" – огромный инвестиционный» [47] «трансконтинентальный проект развития стоимостью \$900 млрд» [49], «предложенный председателем КНР Си Цзиньпином» [47], «был запущен осенью 2013 года.» [49]

«Последний вариант бренда "Инициатива пояса и пути" (Belt and Road Initiative, BRI)» [53]

«Для продвижения своей новой внешней и внешнеэкономической политики Китай активно использует "умную силу" и многосторонние дискуссионные площадки.

Главной из них является так называемый "китайский Давос" – Боаосский экономический форум» [1] «в южно-китайской островной провинции Хайнань.» [5]

«Прошедший 26-29 марта 2015 г. его очередной раунд, на котором со своего рода программной речью выступил Си Цзиньпин, особо рекламировался китайской пропагандой.

На форуме получили интеллектуальную обкатку и продвижение в глобальное экспертное и политическое сознание важнейшие направления китайского "выхода вовне".

Главным новым элементом международной стратегии Китая становятся планы активно влиять на развитие глобальной экономики в предстоящие десятилетия.

Главные цели проекта – создать "инфраструктурную, финансовую и телекоммуникационную взаимосвязанность" стран-участниц, а также – устранить торговые барьеры в их отношениях.

Основные направления этого процесса:

Первое – реструктуризация мировой инфраструктуры экономического развития посредством активного продвижения стратегии Шелкового пути или, в другом прочтении, стратегии "один путь, один пояс", имеется в виду "пояс экономического роста".

Второе – изменение мировой валютно-финансовой системы и вхождение в нее Китая в числе главных мировых финансовых игроков.

На достижение этой цели направлены усилия Пекина по формированию Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), а также включение юаня Международным валютным фондом в число мировых резервных валют.» [1]

И вот «в 2015 году появился такой дополнительный фактор влияния Пекина, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Уставной капитал АБИИ – 100 млрд долл.» [14]

«Эксперты отмечают, что в состав учредителей АБИИ вошла также Индия, выступавшая против концепции "Один пояс, один путь".» [22]

«Китай, Индия и Россия являются тремя крупнейшими акционерами, получив 26,06 %, 7,5 % и 5,92 % голосов соответственно.

Как видим, позиции Китая намного более крепкие, чем, скажем, позиции США в МВФ и в организациях, входящих в группу ВБ (Международный банк реконструкции и развития, Международная финансовая корпорация, Международная ассоциация развития). В них доля США находится на уровне 16-17%.» [14]

«На Боаосском Форуме Пекин озвучил и другие пути осуществления глобализации юаня.

Китай предполагает использовать китайские рейтинговые агентства в качестве механизма своего рода "рейтингового демпинга" – предоставлять странам-участницам проекта Шелкового пути "хорошие кредитные рейтинги" и открывать китайский фондовый рынок для привлечения ценных бумаг этих стран, деноминированных в юанях.

Третье – стремление стать одной из движущих сил глобальной инновационной экономики.

В Боао Китай обозначил несколько приоритетных сфер, в которых он готов играть пока не ведущую, но важную роль, имея в виду и выход с такого рода продукцией на развивающиеся рынки: информационные технологии нового поколения; система "интернет +"; станки с ЧПУ и роботы высшего разряда; авиакосмическое оборудование; инженерная океанология и высокотехнологичные корабли; передовые железнодорожные технологии; экономия энергии и транспортные средства на новых источниках энергии; электрооборудование; новые материалы; биомедицина и высокоэффективное медицинское оборудование; сельскохозяйственная техника и оборудование.

В озвученном Плана действий по реализации стратегии Шелкового пути Китай выделил международное информационно-технологическое сотрудничество.

Речь шла, в первую очередь, о прокладке "трансграничных оптоволоконных линий, оптимизации спутниковой связи и на этой основе создании широкой трансрегиональной системы обмена информацией".

В то же время Форум в Боао показал, что стратегические глобальные цели Китая не ограничиваются экономикой.

В своем выступлении на форуме Си Цзиньпин призвал к разработке "новой концепции безопасности в Азии".

В ее основе – привлекательные для большинства стран идеи:

– "общей судьбы" азиатских государств;

– "всеобъемлющей безопасности";

– полного отхода от "менталитета холодной войны".

Конкретное содержание новой, Боаосской, китайской инициативы в сфере азиатской безопасности будет конкретизироваться и уточняться.» [1]

А пока «Американские программы военной помощи и сотрудничества в области безопасности не имеют себе равных.

Соединенные Штаты обладают широкими и прочными связями в области безопасности, поддерживают высокий уровень дипломатического взаимодействия с региональными государствами и имеют широкое коммерческое присутствие в регионе. В данной сфере Пекин не может конкурировать с Вашингтоном.» [18]

«И здесь обозначается момент стыковки китайской официальной стратегии и фактора "умной силы".

Те китайские "мозговые центры", которые уже созданы и которые будут создаваться в свете январского постановления ЦК Коммунистической партии Китая (КПК) и Госсовета КНР "о 50-100 новых "мозговых центрах" мирового уровня", как раз и предназначены для разработки и продвижения в мировое интеллектуальное и политическое пространство китайского видения будущего мироустройства – сначала в Азии, затем в глобальном масштабе.» [1]

В частности, «в Боао были озвучены такие привлекательные для внешнего мира показатели: в ближайшие пять лет китайский импорт составит 10 трлн. долл., китайские инве-

стиции за рубеж – 500 млрд долл., количество китайских туристов (хотя такая цифра может быть встречена и не однозначно) – более 500 млн человеко-поездов.» [1]

Однако не стоит обольщаться: «в Пекине, конечно, помнят об альтруизме и благотворительности, о глобальной экономике и торговле, но в первую очередь в высших эшелонах власти, отвечающих за проведение внешней политики, думают о выгоде тех или иных действий на международной арене для Китая.» [53]

Маршруты и охват нового Шелкового пути

«В начале 2015 года Министр иностранных дел Китая Ван И подтвердил, что центром внешней политики КНР будет концепция "Один пояс – одна мечта".» [5]

Также в 2015 году «во время работы Боаосского экономического Форума Государственный комитет по делам развития и реформ КНР опубликовал План действий "по совместному строительству Шелкового "пояса и пути".» [1]

«Согласно этой концепции, КНР планирует создание экономического пути от Китая к Европе через всю Евразию.» [5]

«Большие проекты часто создают и большие проблемы ввиду несоответствия их истинных масштабов частному восприятию отдельных бизнесменов и политиков.

В особенности такой эффект проявляется у правительств государств, скажем так, регионального уровня, воспринимающих все сквозь призму привычных масштабов представлений об окружающем мире.

Наиболее наглядно это видно на примере китайского глобального проекта "Пояса и Пути", затрагивающего фактически весь мир.

Если грубо, то расклад выглядит достаточно простым. Су-

ществует одна большая "фабрика мира" и расположена она в Китае, тогда как ключевые потребительские рынки находятся в Европе и США, куда товары требуется возить.

Совокупный китайский экспорт в 2016 году составил 2,27 трлн долларов, из которых 19% уходит в США, около 16% – в Европу, 5% – в Южную Америку.

Обычно логистические расходы в среднем составляют приблизительно 10% от совокупного товарооборота.» [33]

Соответственно, «можно считать, что транзитные страны, обслуживающие, скажем, поток из КНР в Евросоюз, все вместе могут заработать на "шелковом пути" что-то около 36-40 млрд долларов в год.» [33] «Таким образом, был очерчен основной вектор с востока на запад.» [41] Тем не менее, «больше всего вопросов вызывает сопряжение интересов КНР и ЕС, который, в свою очередь, на настоящий момент является одним из крупнейших торгово-экономических партнеров Поднебесной.

Ну, думается, здесь все более или менее прозрачно. А теперь к старой географии примыкает и южное измерение.» [41]

«С одной стороны, это сильный стимул к росту в очень широком диапазоне областей, от совершенствования собственно инфраструктуры до унификации таможенных и управленческих процедур соседних стран по маршруту следования грузов.

Чем удобнее заказчику в итоге окажется вся линия в це-

лом, чем быстрее и проще отправлять грузопоток станет именно по ней, тем сильнее вырастут итоговые объемы, а значит, и суммы транзитных платежей.» [33]

«Географические направления Шелкового пути, которые станут региональными приоритетами китайской дипломатии в ближайшие годы, определены (в будущем они будут связаны и между собой):

- Китай – Центральная Азия, Россия и страны Балтии;
- Китай – страны Залива и Средиземноморья через Центральную и Западную Азию;
- Китай – Юго-восточная Азия, Южная Азия и Индийский океан;
- Китай – Европа через Южно-китайское море и Индийский океан;
- Китай – Австралия и страны Южной части Тихого океана.» [1]

«Внушительными являются не только размеры будущих инвестиций, но и зона охвата этого проекта.» [5]

«Президент Си Цзиньпин предложил построить Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века – два основных сегмента амбициозной кампании экономического сотрудничества. Первый относится к полудюжине сухопутных коридоров, соединяющих Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией, Западной Азией, Ближним Востоком и Европой.» [49]

«Наземный Шелковый путь, как и тысячу лет назад, на-

чинается в Сиане (провинция Шэньси – родине Си Цзиньпина), затем он проходит через весь Китай в Ланьчжоу (провинция Ганьсу) в Синьцзян-Уйгурский автономный район, г. Урумчи, пересечет всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, перейдет через Босфорский пролив.

Параллельно он пройдет через всю Восточную Европу – торговый путь направится в Москву, пересечет всю Европу от Роттердама до Венеции, где встретится с не менее масштабным Морским Шелковым путем.» [5]

«Второй – морской путь, соединяющий Азию, Африку и Европу. Этот "проект века", как называет его Си Цзиньпин, призван улучшить взаимосвязь между Азией, Европой и Африкой и, следовательно, увеличить торговлю и развитие.» [49]

«Морской Шелковый путь начнется в городе Цюаньчжоу (провинция Фуцзянь, родине второго [члена Политбюро](#) и соратника Си Цзиньпина – [Чжан Гаоли](#)), пройдет через крупнейшие города Южного Китая Гуанчжоу (столица Гуандуан), Бэйхай (Гуанси) и Хайкоу (Хайнань) до Малаккского пролива с остановкой в Куала-Лумпур, пересечет весь Индийский океан с остановками в Калькутте (Индия), Коломбо (Шри-Ланка) и с транзитной остановкой на Мальдивах до Найроби в Кении.

Через Красное море путь пройдет с остановкой в Джибути через Суэцкий канал доберется до Афин (Греция) и до Венеции (Италия), где сомкнется с наземным "Поясом".» [5]

«Проект огромен и состоит из гигантского количества инфраструктурных проектов поменьше (субпроектов).» [53]
«Говоря о "Поясе и Пути" Китай фактически создает широкий транспортный коридор из множества параллельных и в значительной степени дополняющих друг друга линий.

Там, в частности, "европейский объем" в целом пойдет сразу тремя путями. Около 40% останется на традиционной морской линии через Индийский океан и Суэцкий канал в Средиземное море. Еще порядка 45-50% предполагается направлять через Северный морской путь. Чисто по суше планируется направить лишь 5-7% грузов, и даже они пойдут по нескольким вариантам маршрутов.

Среди которых даже самых ключевых насчитывается три: полностью через Россию параллельно Транссибу; совместно через Казахстан и Россию; отдельно по южному пути через Турцию.

Важно отметить, указанные варианты – это не три плана, среди которых победит "кто-то один", это три коридора, которые Пекин намерен эксплуатировать одновременно.» [33]

«В южной части Китая, в первой из знаменитых свободных экономических зон – городе Шэньчжэнь (провинция Гуандун) – прошел форум по культурному развитию стран-участниц проекта "Одного пояса и одного пути" в регионе Большого залива, объединяющем Гуандун со специальными автономными районами Сянган и Аомынь (бывшие Гонконг и Макао), сообщает 23 августа 2018 года Синьхуа.

По заявлению Чжэн Цзяньбана, заместителя председателя Всекитайского комитета (ВК) Народного политического консультативного совета Китая (НПККСК) – высшего совещательного органа КНР – приоритетными направлениями в сфере инфраструктурного строительства "Пояса и пути" являются проекты железных дорог Китай – Лаос, Китай – Таиланд, Венгрия – Сербия и Джакарта – Бандунг, а также строительство порта Хамбантота в Шри-Ланке (остров Цейлон).

На форуме отмечалось, что уже сданы в эксплуатацию нефтепроводы Китай – Мьянма и вторая ветка российско-китайского маршрута.» [36] Оно и понятно: «Зачем России Новый шелковый путь, если он пойдет не по ее территории?» [40]

«Несомненно, BRI является геополитическим планом для усиления региональной мощи Китая.» [49] «Инициатива "Один пояс и один путь" будет играть все более важную роль в азиатской стратегии Китая в ближайшие годы.» [44]

«Сообщалось, что в процессе реализации проекта "Пояса и пути" Китаем в сотрудничестве с иностранными партнерами создано более 80 предприятий вдоль всего маршрута, которые предоставили местным жителям стран-участниц около 244 тысяч рабочих мест.» [36]

«В будущем предполагается "постепенно сформировать единую сеть инфраструктуры, которая соединит все регионы Азии, Европу и Африку".» [1] Общеизвестно: «Китай развивает инфраструктуру вдоль "Пояса и Пути".» [36]

В первую очередь, «речь о строительстве дорог, портовой и прочей транспортно-торговой инфраструктуры от Китая до Европы в виде нескольких параллельных линий.» [32]

«В центре внимания находятся железнодорожные и нефтепроводные маршруты.» [36] «Морские порты, железные дороги и трубопроводы должны будут объединить регион.» [44]

«В китайском мегапроекте, который свяжет при помощи крупных и мелких инфраструктурных проектов три континента: Азию, Африку и Европу, участвуют 88 государств.» [53]

В частности, «инициатива затронет 60 стран, расположенных на пути следования транспортных маршрутов через Азию, Ближний Восток, ЕС и даже Африку.» [19]

И действительно, «с конца 2013 года Пекин выделил более чем 60 странам около \$700 млрд в рамках правительственных кредитов и масштабных инфраструктурных проектов.» [47]

В итоге мы имеем «"Пояс и путь" – грандиозный проект, в котором участвуют 80 стран (в том числе Россия) и международных организаций (включая МВФ).» [32]

По другим источникам «к настоящему времени более 100 стран и международных организаций подписали соглашения о сотрудничестве BRI с Китаем.» [49]

«Ожидается, что китайская инициатива охватит население численностью в 4,4 млрд человек, соединит страны, рас-

положенные на трех континентах, совокупный ВВП которых составит \$21 трлн – треть мирового благосостояния.» [19]

Аналогии с планом Маршалла

«Очевидно, что за последние два года в регионе возникло едва различимое, но всё же заметное тяготение к Китаю.

Ключевой вопрос заключается в следующем: является ли такое положение дел временным явлением или оно превратится в долгосрочный тренд?» [18]

«Многие западные СМИ сравнивают значение Шелкового пути со значением плана Маршалла США для восстановления Европы после Второй мировой войны, что вызывает негодование у властей Китая.

Бурный экономический рост Китая в последние два десятилетия сделал его в экономическом отношении супердержавой, однако до прихода к власти пятого поколения китайских руководителей во главе с Си Цзиньпином Китай оставался верным заветам Дэн Сяопина и старался скрывать свои внешнеполитические амбиции.» [5]

В августе 2018 года «глава МИД КНР Ван И, посетив Улан-Батор и встретившись со своим монгольским коллегой Дамдином Цогтбаатаром, выступил с [заявлением](#), в котором отрицает видение проекта "Одного пояса и одного пути" неким аналогом "плана Маршалла" или геополитической стратегией.

Проект, по словам главы китайской дипломатии, является "международным общим благом, которое Китай формирует

для всего мира", выстраивая совместно с другими странами "сообщество единой судьбы человечества".» [37]

«При любых раскладах, благодаря даже частичной реализации проектов в рамках "Одного пояса – одного пути", Китай расширяет свое влияние среди всех стран-участниц проекта.

За счет сотрудничества с КНР эти государства получают столь необходимую возможность устойчивого роста, борьбы с бедностью, выстраивания горизонтальных связей и т.д.

В этих условиях Китай, в отличие от некоторых лидеров западного мира, четко демонстрирует, что готов взять на себя ответственность за судьбу мира и человечества.» [41]

«Попытаемся разобраться, что скрыто в словах главы МИД КНР и почему речь в Улан-Баторе зашла о "плане Маршалла", проекте администрации Гарри Трумэна, реализация которого в конце 1940-х годов, с одной стороны, подняла Европу из руин Второй мировой войны, а с другой, нанизала ее на глобальную "ось" с вашингтонским стержнем, вогнав в холодную войну и конфронтацию с СССР и запустив механизм управляемой из-за океана европейской "интеграции".

Очень показательны, что, критикуя стратегию "Пояса и пути" и приписывая ей типологические черты "плана Маршалла", западные СМИ, в том числе ведущие, используют термин "неоколониализм", тем самым косвенно признавая именно неоколониальное содержание своих собственных действий 70-летней давности.

В официальных документах КНР, в выступлении Ван И в Улан-Баторе и так далее подчеркивается "деидеологизированный" характер китайского проекта, его направленность на стыковку национальных стратегий развития вдоль всего маршрута и его ответвлений, вне зависимости от идеологии режимов, находящихся у власти в соответствующих странах.

В то время, как "план Маршалла" имел жесткое антикоммунистическое и, следовательно, экспансионистско-капиталистическое содержание, призванное свести к нулю советское влияние в Западной Европе и подготовить ее к интеграции сначала в НАТО, а затем в единый западный миропорядок.

Однако внимание привлекает не только это различие. Различия относительно подлинного содержания "Пояса и пути" – это надо четко понимать – обусловлены не самим "Поясом и путем", а тем состоянием, в котором находятся геополитические проекты, разработанные на Западе.» [37]

Риски Китайского проекта

«С начала XXI века процесс глобализации не только ускорил интеграцию мировой экономики, но также обострил конкуренцию между странами, особенно между крупными державами.» [19]

«Готовность Китая инвестировать в формирование новой конфигурации транспортной инфраструктуры глобальной экономики, наиболее затратной и долго окупаемой отрасли, превращается в важнейшее стратегическое конкурентное преимущество Китая.

Китайское руководство готово продолжать попытки использовать свое преимущество, несмотря на формирующиеся в Пекине сомнения в правильности столь крупных и тактически малоэффективных зарубежных вливаний.» [1]

«В отношении нынешнего проекта "Одного пояса и одного пути" определенная, хотя и скрытая, оппозиция имеется в самом китайском руководстве.» [24]

«Многие граждане Китая жалуются на огромные расходы, связанные с BRI.» [47]

«Существуют сильные настроения за переориентацию на внутренний рынок, противоречащие гонке за лидерство в глобализации. Тем более что от такого лидерства при Дональде Трампе отказываются даже США.» [24]

Кроме того, «скептики отмечают, во-первых, недостаточ-

ный спрос на китайские инфраструктурные предложения, прежде всего, по "северному коридору" Шелкового пути через Россию и Беларусь в Европу.

Во-вторых, политические риски, связанные на севере с неясными перспективами украинского урегулирования, на юге (морской Шелковый путь) – с военно-политической нестабильностью в Мьянме (Пакистан).

В-третьих, политические и стратегические риски, обусловленные сохраняющейся в мире и, прежде всего, в Азии подозрительностью и недоверием к Китаю.

На Форуме в Боао в 2015 году Си Цзиньпин поставил тему доверия в фокус всех главных дискуссий по концептуальным вопросам.

В своем выступлении Си особо старался показать, что китайская "инфраструктурная экспансия" – это шанс для Азии и, в перспективе, для всего мира.

В этом контексте был выбран и главный слоган Форума – "Новое будущее Азии – шаг к сообществу общей судьбы".» [1]

«Кстати, этот яркий конструкт является прямым следствием внесенной в 2017 г. на XIX съезде в Устав КПК концепции социализма с китайской спецификой новой эпохи.

Данное утверждение подтверждается тезисами, озвученными самим председателем КНР: "Китай считает своей миссией внесение нового, еще более весомого вклада в развитие человечества и готов вместе с международными партнерами

работать над строительством "Пояса и пути".

Таким образом, китайская сторона подчеркивает свою готовность принять участие в глобальном управлении на идейной основе взаимного доверия и развития.» [41]

Тонкая внутренняя организация Китая

«Напомним, что современная КНР начала формироваться как единое пространство из фактически разрозненных, достаточно автономных частей различных подконтрольных военных групп, которые выступали под единым брендом Коммунистической партии Китая.» [3]

«КНР появилась на карте мира в 1949-м. Китай, который в силу известных причин не мог претендовать на место среди ведущих мировых стран, стремился стать лидером того, что позднее было названо "третьим миром".» [39]

«Сегодня это государственный идеологический монолит, который, однако, не даёт современному аналитическому востоковедению изучать внутреннее членение Китая, его истинное строение.

Китай делится на чёткие языковые, культурные, экономические регионы, которые отличаются друг от друга как страны ЕС или провинции Римской империи.» [3]

Пожалуй, «больше всего Китай похож на Римскую империю с достаточно определёнными правами провинций и со спецификой центра – столицы. И мы должны это чётко понимать.

Китайские провинции очень разные. Есть бедные, есть пе-

редовые и богатые.» [3]

«Си Цзиньпин неоднократно указывал министрам и губернаторам провинций на то, что реформы должны быть проведены в срочном порядке.

В 2012 году Цзиньпин изложил замечательный список реформ, призвав рынки играть более решающую роль в распределении ресурсов.

Всю суть его послания можно выразить двумя словами: реформы или гибель.

Тем не менее в плане реформ государственные предприятия Китая практически не сдвинулись с уровня 2012–13 годов.» [12]

Однако есть исключения. «Вот, например, по итогам 3-го квартала 2016 года экономика провинции Гуандун превысила по объёмам экономику всей России.

Это одна из 33-х провинций Китая, и население её составляет только 110 миллионов человек... Они бьют все показатели не только по экономике.

Длина скоростных дорог 10 тысяч километров – только в провинции Гуандун; длина метро 450 км – больше, чем всё метро в России; там два вуза – университет Сунь Ятсена и Южно-китайский инженерный университет, – которые в мировых рейтингах стоят выше МГУ и СПбГУ.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.