

Политика

Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шелковый путь»

© 2014

А. Ларин, В. Матвеев

В статье раскрываются геополитическое и экономическое содержание новой китайской стратегии движения на Запад, вызовы, с которыми сталкивается реализация этой стратегии. Исследуется концепция «экономического пояса Шелкового пути», разработанная в рамках данной стратегии. Особое внимание уделено деятельности Китая по формированию трансконтинентальных железнодорожных магистралей. Анализируются интересы России при формировании нового «Шелкового пути».

Ключевые слова: геополитика, внешнеполитическая стратегия КНР, Центральная Азия, ШОС, «экономический пояс Шелкового пути», трансконтинентальные транспортные коридоры.

В китайских политологических кругах получила хождение концепция «продвижения на Запад» (*си цзинь*), которая внутри страны означает освоение ее западных районов, а в международном плане — явное повышение уровня активности в той части евразийского континента, что лежит на запад от КНР (в последнем случае китайские авторы говорят также о «наращивании открытости» в сторону Запада). По географическим параметрам, по намечаемым объемам экономического сотрудничества, по размаху планов Китай выступает здесь как подлинно глобальная держава.

Широта его интересов в международном пространстве еще яснее ощущается благодаря постоянным напоминаниям экспертов: акцентируя внимание на западном направлении, Китаю не следует принижать и значение «выхода на Восток» (*дун чу*): надлежит действовать во всех направлениях, учитывая, разумеется, специфику каждого. Полная формула в одном из вариантов гласит: «обеспечить стабильность на Востоке, держаться крепко на Севере, продвигаться на Запад, спускаться на Юг» (*дун вэнь, бэй цян, си цзинь, нань ся*)¹.

Тезис относительно Севера расшифровывается как «укрепление стратегического партнерства с Россией».

Ларин Александр Георгиевич, кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: Larin@ifes-ras.ru

Матвеев Владимир Александрович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: matveevva@mail.ru

1. «Продвижение на Запад»: геополитика и экономика

Концепция «продвижения на Запад» имеет четко выраженный геополитический аспект. В условиях американского «возвращения в Азию» и возрождения Вашингтоном политики «сдерживания Китая» Пекин стремится создать для себя за своими границами гигантскую базу, простирающуюся от Бирмы до Атлантики, с учетом, что в Европе, контролируемой Соединенными Штатами через НАТО в военной сфере, у Китая остается огромное поле деятельности в области экономики.

На западном направлении, как справедливо отмечают китайские специалисты, у Китая в данное время нет конфликтов, нет рисков военного противостояния с кем-либо, отсутствует угроза втягивания в военные блоки под эгидой США, что открывает Китаю возможность широко использовать преимущества своей экономики для целей собственного развития и накопления сил. Тем самым создаются необходимые предпосылки и для укрепления позиций Китая на востоке: «Китай обращается к морю, опираясь на сушу». Рано или поздно он сумеет «выйти за цепи опоясывающих его островов, сбросить путы, прорвать организованную Соединенными Штатами блокаду со стороны моря»².

При продвижении на Запад Китай, впрочем, сталкивается с длинным рядом многообразных вызовов, включая политические брожения в некоторых государствах, межгосударственные, национальные, конфессиональные конфликты.

Налицо и рецидивы негативной реакции на рост китайского присутствия в Центральной Азии со стороны других крупных игроков, конкурирующих здесь за влияние. США предлагают региону свою альтернативу международно-экономической перестройки – «новый Шелковый путь»; Россия рассматривает азиатские страны СНГ как зону своих интересов, стремясь сберечь традиционные экономические и культурно-политические связи. Имеет свои виды на ресурсы Центральной Азии, Прикаспия и Европейский союз.

Наконец, частью тамошних элит и населения действия Китая воспринимаются как разновидность «неоколониализма», «сырьевого грабежа».

Явления такого рода чреваты угрозой для безопасности Китая, они сдерживают реализацию его амбициозных экономических интересов.

Для адекватного ответа на эти вызовы Китаю предстоит активно применять такие имеющиеся в его распоряжении «козыри», как экономическая мощь; политика, основанная на минимизации противоречий с партнерами; значительный потенциал мягкой силы. (Кстати, касаясь наращивания мягкой силы, китайские эксперты уделяют особое внимание накоплению фундаментальных познаний о странах Центральной Азии, Ближнего и Среднего Востока.)

Китаю приходится принимать во внимание реакцию «больших государств» в отношении его продвижения на Запад, признавая их роль в международных отношениях и отыскивая точки соприкосновения своих взаимных с ними интересов. О понимании этого свидетельствует, в частности, признание необходимости «тщательно учитывать стратегические интересы России. Без понимания и поддержки с ее стороны продвижение на Запад будет сопряжено с высокими издержками и рисками, мало того — будет представлять собой потенциальную опасность для дальнейшего всестороннего улучшения китайско-российских отношений»³. Налицо стремление Китая укреплять сотрудничество с ЕАЭС, вместе с ним участвовать в экономическом развитии евразийского континента.

Конфронтация с США в Восточной Азии не исключает возможности китайско-американского сотрудничества в Центральной Азии в инвестиционной и энергетической сферах, взаимодействия по проблемам нераспространения ядерного оружия, борьбы с терроризмом, поддержания региональной стабильности и т.д.

Директор института международных отношений Пекинского университета Ван Цзисы подчеркивает: «Необходимо всеми силами избежать того, чтобы большие госу-

дарства объединились и стали нас вытеснять. Нельзя выглядеть так, будто мы жаждем гегемонии, власти, выгод. Нельзя действовать под лозунгом типа "прорвать американскую блокаду"! Нельзя рассматривать обычную конкуренцию как игру с нулевой суммой, политизировать экономические вопросы»⁴.

В геополитическом плане формирование китайской стратегии продвижения могло ускорить обострение отношений между Пекином и Вашингтоном в Восточной Азии, хотя китайские аналитики это отрицают: «Вопреки утверждениям некоторых зарубежных ученых, данная стратегия отнюдь не должна рассматриваться как пассивная серия шагов в ответ на американское "возвращение в Азию", это — самостоятельный стратегический план. Для стратегии "продвижения на Запад" ответ Соединенным Штатам не является главной отправной точкой, так же, как выравнивание баланса с США не является ее конечным пунктом»⁵.

В качестве дальней цели, полагают китайские специалисты, стратегия продвижения на Запад должна ориентироваться на строительство нового, «подлинно открытого» международного порядка. Нужно строить «сообщество единой судьбы»; «на основе мирного развития заменить конфликты и соперничество на сотрудничество, поиск взаимной выгоды и общего выигрыша»⁶. Эти построения (как и любые теории футурологического характера) несут на себе печать утопии, идеализма. Но они важны тем, что в процессе продвижения на Запад служат Китаю идеологическим сопровождением политики невмешательства во внутренние дела других стран, неучастия в конфликтах и конфронтациях, создания максимально широкой дружеской или, по крайней мере, лояльной среды. К тому же китайские эксперты дополняют свои миролюбивые конструкции призывами: «отбросив иллюзии, повышать комплексную национальную мощь, ибо у кого нет силы — у того нет и права голоса»⁷.

Геополитические сюжеты, развиваемые китайскими политологами, составляют, впрочем, лишь побочную часть стратегии продвижения на Запад. Сердцевина же ее, представленная мировой общественности Председателем КНР Си Цзиньпином в Астане 7 сентября 2013 г. под названием «Экономический пояс Шелкового пути», являет собой программу радикальной активизации всей внешнеэкономической деятельности КНР на обширном пространстве евразийского континента вдоль исторического маршрута, по которому в Средние века шли товары из Китая. Программа порождена увеличением потребностей огромной китайской экономики в импорте энергоносителей и промышленного сырья, необходимостью расширять экспорт как традиционных товаров ширпотреба, так и продукции современных технологий с целью удовлетворения растущего внутреннего спроса, накопления капитала, решения социальных проблем. Увязав решение столь масштабных экономических задач с реализацией многовековой мечты китайского народа о возрождении страны, руководство КПК одухотворило прагматические и утилитарные расчеты высокой мобилизующей идеей. Концепция «нового Шелкового пути» дополняется выдвинутыми почти одновременно с нею идеями Сообщества общей судьбы Китая — АСЕАН, Морского шелкового пути 21-го века (между теми же партнерами) и Шелкового коридора БКИМ (Бангладеш, Китай, Индия, Бирма).

Безусловно, она адресована и постсоветским республикам Центральной Азии (ЦА), служащим для Китая важным источником энергетического сырья и рынком сбыта промышленной продукции, транзитным звеном для транспортировки товаров в Европу, а также опорной базой для экономического развития Синьцзяна. Сверх того ЦА, как и весь «Шелковый путь», играет для Китая важную роль в плане обеспечения экономической безопасности, поскольку в условиях нарастающего противостояния КНР и США Вашингтон сосредотачивает в ЮВА свои военно-морские силы, создавая таким образом вместе со своими союзниками угрозу жизненно важным морским коммуникациям Китая.

Формирование экономического пояса предлагается вести по следующим направлениям:

- продвижение региональной экономической интеграции;
- ускорение строительства единой транспортной сети, которая включала бы в себя сквозную транспортную магистраль от Тихого океана до Балтийского моря и трасс, соединяющих восточную, западную и южную Азию;
- увеличение объемов торгового и инвестиционного сотрудничества;
- снижение и ликвидация торговых барьеров, сокращение издержек, упрощение бюрократических процедур;
- увеличение доли расчетов в национальных валютах (фактически это будет выгодно, в первую очередь, для юаня, который в перспективе сможет превратиться в международную валюту, способную потеснить доллар и евро);
- расширение «народных связей», с целью «подкрепить региональное сотрудничество прочной социальной и общественной базой». В частности, предусматривается значительно увеличить число студентов из стран ЦА в вузах Китая: 30 тыс. правительственных стипендий, 10 тыс. преподавателей и студентов из институтов Конфуция.

Китайские эксперты добавляют к этому перечню сотрудничество в энергетической сфере, строительство нефте- и газопроводов, прокладку авиационных трасс, развитие телекоммуникаций и т.д.

Выдвижение концепции «экономического пояса Шелкового пути» в совокупности с другими инициативами свидетельствует о том, что запросы и возможности Китая на внешней арене значительно выросли, он превратился в ведущую евро-азиатскую экономическую державу не только по объему экономики, но и по своему реальному влиянию, и теперь задался целью приспособить всю международно-экономическую систему континента к своим потребностям. Китай готовится к интенсивному наступлению на континенте едва ли не по всем направлениям, с помощью всех видов экономического оружия.

Выступая на Беооском азиатском форуме 2013 г., Си Цзиньпин привел такие цифры: «В новом веке торговля Китая с соседними странами возросла со ста с лишним млрд долл. до 1,3 трлн. Китай стал крупнейшим партнером всех соседних стран, самым большим рынком их экспорта и важнейшим источником инвестиций. По прогнозам, за предстоящие пять лет Китай импортирует товаров приблизительно на 10 трлн долл., его инвестиции за рубеж достигнут 5 млрд долл., число выезжающих за границу туристов, вероятно, достигнет 400 млн»⁸.

Едва ли можно рассматривать «экономический пояс Шелкового пути» как план действительной интеграции всех его участников в некое единое целое (пусть и рыхлое, наподобие хотя бы БРИКС) — для этого нет оснований. Интересы включаемых сюда стран или взаимно противоречат, или вообще не соприкасаются. Да проект этот и не предусматривает пока никаких конкретных механизмов сотрудничества. Однако какие-то региональные зоны интеграции на территории «экономического пояса», вполне возможно, будут возникать в добавление к уже существующим, а именно это Китаю и нужно — при условии, разумеется, что он будет участником таких зон.

В выступлении Председателя КНР в Астане ничего не было сказано о России, через территорию которой, правда, древний Шелковый путь не проходил, однако, пролегает нынешняя трансконтинентальная железнодорожная трасса от Ляньюньгана до Дуйсбурга и Гамбурга. Китайские комментаторы также не уделяют ей особенного внимания. Дело здесь, по-видимому, в том, что китайские руководители ясно понимают: реализация их проекта сулит России как выгоды, так и издержки, и России самой предстоит решить, какой вариант поведения она изберет. Подробнее мы рассмотрим этот вопрос ниже, в разделе «Новый Шелковый путь и интересы России».

Концепция «экономического пояса Шелкового пути» весьма выигрышна для Пекина с пропагандистской точки зрения: муслируя идею его возрождения, Китай создает себе образ государства, исторически не пребывавшего «на отшибе» (как привыкла счи-

тать Европа), но напротив, издавна вписанного в жизнь всего евразийского континента и ныне закономерно становящегося ведущей фигурой его развития.

2. Экономическое взаимодействие Китая со странами ЦА

Внешнеторговый оборот Китая со странами ЦА, продолжая бурно развиваться, превысил в 2012 г. 43,6 млрд долл., что ставит Китай на 1-е место среди торговых партнеров этого региона. Причем, структура торгового обмена стран региона с Китаем характеризуется однобокостью с преобладанием в их экспорте топлива и сырья (более 90%), а в их импорте — готовых товаров.

Для Китая сотрудничество со странами ЦА носит стратегический характер. При этом задачи его стратегии состоят не только в обретении доступа к ресурсному потенциалу региона, но и в продвижении своих товаров транзитом через регион на рынки Европы, Ближнего и Среднего Востока⁹.

В настоящее время Китай активно наращивает здесь инвестиционное взаимодействие. По объемам капиталовложений в экономику ЦА Китай — крупнейший инвестор. Это сотрудничество обеспечивается в рамках общего взаимодействия практически со всеми странами ЦА, носит обоюдовыгодный и перспективный характер. При этом, используя ресурсный потенциал стран ЦА, Китай не только решает задачу по модернизации их национальных экономик, но и укрепляет в них свое политическое влияние. Главное же, по мнению международных экспертов, посредством распространения своего влияния в регионе ЦА китайское правительство стремится обезопасить свои «тылы» и дать дополнительный импульс для экономического и социального развития беспокойного Синьцзяна (СУАР).

Значительные средства Китай вкладывает в регион и через международные финансовые институты и организации: Азиатский банк развития (АБР) и Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС). Эксимбанк Китая, через который проводятся основные финансовые вливания в Центральную Азию, уже реализовал свыше 50 социально-экономических проектов в странах региона¹⁰.

Значительные инвестиции Китай направляет и в инфраструктурные проекты.

По странам ЦА инвестиционные вложения выглядят следующим образом. Общая сумма китайских инвестиций в Казахстане на конец 2012 г. — 14 млрд долл., из них 12 млрд сосредоточены в энергетической сфере. В 2013 г. сумма контрактов, подписанных в Казахстане в ходе визита Си Цзиньпина, составила в общей сложности 30 млрд долл. Совокупные инвестиции Поднебесной в узбекскую экономику в 2012 г. превысили 4 млрд долл. Основная часть китайских вложений направлена в топливно-энергетический сектор и в разработку природных ресурсов. В сентябре 2013 г. сумма контрактов, подписанных в Узбекистане, составила 15 млрд долл. Системный характер обретает антикризисная помощь таджикским властям. В сентябре 2013 г. Китай согласился предоставить Киргизии кредиты объемом около 3 млрд долл. на энергетические и инфраструктурные проекты, из которых 1,4 млрд пойдут на строительство трубопровода в Китай¹¹.

За прошедшие годы Китай обошел и Россию — не только в приобретении товаров и сырья, ранее традиционно вывозившихся в Россию, но и в части конкуренции за рынки сбыта в странах ЦА.

Россия ныне сохраняет позиции второго по значимости торгового партнера в ЦА. Центральноазиатский рынок весьма значим для экспорта готовой продукции России: здесь реализуется значительная доля продовольствия, машин и транспортного оборудования, а в последние годы и текстильной продукции. Хотя в структуре ее экспорта доля готовой продукции выше, чем в импорте, это не меняет общей картины сырьевой ориентации торгово-экономических связей РФ со странами региона.

3. Трансконтинентальные коридоры

Одним из стержневых направлений китайской транспортной стратегии является создание новых глобальных коммуникаций, связующих Китай с одним из главных мировых торговых центров — европейским рынком. Последние десять лет Европейский союз первенствует среди торговых партнеров Китая, а тот занимает 2-е место среди партнеров ЕС. За этот период объем двусторонней торговли учетверился, составив в 2013 г. 559,1 млрд долл.¹²

подавляющая часть торговых поставок между КНР и ЕС осуществляется морским путем, однако Китай не может не учитывать потенциальных угроз со стороны США, а также препятствий из-за монополизации морских перевозок рядом западных транснациональных перевозчиков с соответствующим ростом тарифов на морские перевозки. Кроме того, существует необходимость ускорения доставки некоторых высокотехнологичных товаров потребителям. Все это мотивирует Китай на развитие трансконтинентальных сухопутных перевозок в контейнерном исполнении на главном направлении Восток—Запад.

Основное стратегическое направление китайских инфраструктурных инвестиций — прокладка трансконтинентальных железных дорог. Соответственно, одна из главных идей стратегической концепции «экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) — ускорение строительства единой транспортной сети от Тихого океана до Балтийского моря. Данная концепция непосредственно затрагивает и Россию. Продолжающееся много лет интенсивное создание железнодорожной инфраструктуры на территории Китая, а также активная финансовая и техническая поддержка строительства железнодорожных и автомобильных дорог в Центральной Азии не может не воздействовать на геополитическое пространство России, усиливая конкуренцию за транзитный контейнерный рынок на просторах Евразии.

При этом в Центрально-Азиатском регионе Китаю приходится учитывать начавшееся формирование единого транспортного пространства в рамках Таможенного союза/Евразийского экономического союза (ЕАЭС), ограничивающего тарифными барьерами поставку товаров извне.

По сути, в рамках проекта ЭПШП Китай предлагает России, как и странам ЦА, формирование новой системы транспортно-логистического взаимодействия, призванной облегчить взаимные торговые и кооперационные связи. Это не только обеспечит ему беспрепятственный прямой путь к его ведущему торговому партнеру (ЕС), но и улучшит возможности китайского экономического и политического влияния на страны Центральной Азии. Этот маршрут представляет собой конкурентную альтернативу российскому транзиту на линии Восток—Запад.

Проведенная в течение последних трех лет модернизация пограничных переходов на границе с Казахстаном позволила Китаю сформировать два международных железнодорожных маршрута между Китаем и Европой (Чунцин—Дуйсбург и Чжэнчжоу—Гамбург). По состоянию на январь 2014 г. по этим маршрутам было перевезено 8434 стандартных контейнера внешнеторговых грузов общей стоимостью свыше 3 млрд долл.¹³ Этими маршрутами планируется вывозить продукцию ИТ-технологий чунцинского производства, а также различные наименования товаров из юго-западных, центральных, южных и восточных районов Китая, а обратно будут ввозить в основном автозапчасти, медицинское оборудование и медикаменты, продукты питания, машиностроительное оборудование и продукцию химической промышленности, производимые в Европе и в прилегающих к железнодорожной магистрали странах. Эти перевозки дают новый импульс развитию экономики КНР. Маршрут обеспечивает доставку грузов вдвое быстрее, чем по морю, на 80% дешевле, чем самолетами, и значительно дешевле, чем автотранспортом.¹⁴

Однако есть и трудности, связанные прежде всего с двойным «переобуванием» подвижных составов. Предполагается, что перспективы этой дороги несравнимо возрастут с предполагаемым введением в действие на пограничном переходе Достык уникальной испанской разработки — системы автоматического изменения ширины используемой колеи Talgo RD, которая давно применяется в Европе. Применение данной системы позволяет на ходу переходить с одной колеи на другую, в данном случае с китайской колеи 1435 мм на русскую — 1520 мм. Сейчас эта система проходит испытания на казахских железных дорогах¹⁵. Она позволит резко ускорить движение транзитных грузов и сократит затраты на «переобувание» колесных пар.

Благодаря быстрому развитию российско-китайских деловых отношений в последние годы огромное количество товаров из КНР (до трети от общего грузооборота станции) было реализовано через Нижегородский логистический комплекс (прирост, в среднем, по 8% в год)¹⁶. Основные номенклатуры — стройматериалы, автомобили, продукты питания и химическая продукция.

Кроме того, Пекин намерен создать транзитную железнодорожную магистраль протяженностью 4 тыс. км от китайско-казахстанской границы через Казахстан далее в Туркменистан и Иран с европейской шириной колеи (1435 мм). Китай, учитывая интерес стран ЦА к транспортным выходам к морю, открыл провинцию Синьцзян для транзита их автомобильных грузов по Каракорумскому шоссе на пакистанский порт Гвадар, а также на порт Ляньюньгань для железнодорожного транзита в Восточную Азию.

В целом государственные власти стран региона позитивно относятся к китайской концепции, коль скоро она сопровождается новыми масштабными инвестициями в их экономику: в ходе сентябрьской поездки Си Цзиньпина в ЦА были подписаны соглашения общей стоимостью свыше 60 млрд долл. Для постсоветских государств региона китайские инвестиции — значимая возможность развития, пусть даже по односторонней, а в конечном итоге и тупиковой модели, за счет углубления зависимости от Китая. Хотя сформировавшиеся там региональные элиты обычно не заинтересованы в смене экономических моделей развития своих стран.

Опыт быстроразвивающихся стран показывает, что развитие инфраструктуры есть один из ключевых факторов ускорения экономического роста, повышения производительности труда в основных сферах экономики с последующим выравниванием социально-экономического развития территорий и повышением качества жизни населения.

Соответственно представляет интерес шаг, предпринятый в 2014 г. Китаем, выдвинувшим дополнительную инициативу по углублению сотрудничества в сфере инфраструктуры со странами Центрально-Азиатского региона путем создания Азиатского банка развития инфраструктуры (АБРИ).

Такая идея возникла, по словам китайского министра финансов Цзи Вэя, в связи с несбалансированностью развития Китая, а также для укрепления сотрудничества, прежде всего, в северо-западном направлении по линии транспортного коридора «экономического пояса Шелкового пути»¹⁷.

Весьма важно, на наш взгляд, то, что успешность формирования транспортного коридора будет определяться для экономик стран ЦА, России и Китая не столько объемами перевозок по коридору, сколько интеграцией этих стран и их регионов в экономическое пространство евроазиатского рынка. Исходная посылка здесь такова: транспортная инфраструктура лежит в основе экономического развития. А развитие инфраструктуры, транспортной интеграции поможет активизировать экономику. Такая установка требует рассмотрения широкого комплекса вопросов, связанных с формированием экономического пространства вокруг международного транспортного коридора и общей стратегией его развития. Главное здесь — оценить, каковы перспективы возможной переориентации грузопотоков на данный трансконтинентальный транспортный коридор.

Предполагаемое сооружение трансконтинентальной трассы должно принести пользу всем прилегающим к нему странам. Поэтому целесообразно найти нужные подходы и механизмы формирования единой транспортной политики в направлении унификации тарифов, участия в капитале транспортно-логистических компаний и т.п.

В целом предлагаемый к созданию Азиатский банк развития инфраструктуры может, по мнению представителя китайской стороны, служить дополнением к функциям Всемирного банка и Азиатского банка развития в сфере инфраструктурных инвестиций.

4. «Продвижение на Запад», новый Шелковый путь и интересы России

Продвижение КНР на Запад (что, по сути, равнозначно строительству «экономического пояса Шелкового пути») является для России и вызовом, и шансом. Оно повлечет увеличение экономического и геополитического веса Китая в ЦА, укрепление его роли экономического лидера, что неизбежно скажется на позициях России. В частности, экспансия КНР в зону ЦА чревата давлением на Россию в связи с существованием Таможенного союза/Евразийского экономического союза, установившего достаточно высокие таможенные барьеры и превратившегося в весомую геополитическую величину.

Тарифная стена, выстроенная участниками Таможенного союза по периферии его территории, несколько снизила объем их торговли с КНР. По подсчетам Европейского банка реконструкции и развития, повышение тарифов на 2% повлекло сокращение импорта из Китая на 2–3%¹⁸. Ввозу китайских товаров препятствуют также принимаемые Таможенным союзом защитные антидемпинговые меры, главным объектом которых является именно КНР. В настоящее время они касаются таких категорий товаров китайского происхождения, как плоский холодно-катанный прокат, никельсодержащий прокат, подшипники качения, бесшовные трубы. Кстати, ТС и Китай регулярно ведут диалог по вопросам применения мер против демпинга.

Создав Таможенный союз, его участники получили возможность перераспределить в свою пользу часть сверхприбыли, получаемой китайскими компаниями от эксплуатации дешевой рабочей силы. (Поступления от таможенных пошлин делятся между Россией, Казахстаном и Белоруссией в соотношении 87,97% — 7,33% — 4,7%¹⁹.) Впрочем, китайская сторона не осталась без компенсации, каковая оказалась возможной благодаря отсутствию таможенных пошлин внутри ТС. Исследования российских экспертов показывают, что китайская сторона умело пользуется легальными, а равно нелегальными возможностями, чтобы облегчить себе проникновение на рынки ТС. Изучив материалы таможенной статистики, С. Белов (ВШЭ) показал, что на практике для этой цели широко применяются, по меньшей мере, два способа²⁰.

Во-первых, Казахстан после создания ТС с выгодой для себя наладил в значительных размерах реэкспорт китайских товаров в Россию. Российские специалисты подтверждают это обстоятельство, сопоставляя объемы экспорта потребительской продукции из Китая в Казахстан и из Казахстана в Россию до и после создания единой таможенной территории — в 2008 и 2011 гг. (Напомним, что единый таможенный кодекс ТС был принят в июле 2010 г.) За этот период в обоих случаях произошло многократное (в сотни раз!) увеличение продаж товаров ширпотреба, которое невозможно объяснить ростом казахстанской промышленности. Например, экспорт одной из групп обуви из Казахстана в Россию увеличился на 2600%, а из Китая в Казахстан — на 517%; экспорт мониторов и других товаров той же группы из Казахстана в Россию вырос на 765%, а из Китая в Казахстан — на 932%.

Столь массовый реэкспорт основан, как нетрудно предположить, на том, что большое количество товаров из КНР ввозится в Казахстан без должной оплаты таможенных пошлин. О том же свидетельствует и существенная разница между таможенными

статистическими показателями двух стран. Из нее следует, что какие-то грузы учитываются в Китае, но не учитываются в Казахстане²¹. Таможенные платежи в таких случаях, естественно, не поступают в бюджет ТС.

Во-вторых, чтобы обойти таможенные барьеры, Китай начал создавать на территории ТС совместные предприятия. Удобным местом для их размещения оказалась Белоруссия, обладающая относительно дешевой (и при том квалифицированной) рабочей силой. Одно из таких предприятий — представленная с китайской стороны известной фирмой Geely автостроительная компания «БелДжи». Она реконструировала Борисовский завод «Автогидроусилитель», способный выпускать до 10 тыс. автомобилей в год, а в ближайшее время планирует построить новый завод мощностью до 120 тыс. автомобилей в год.

Однако, несмотря на все эти достижения, наличие протекционистского колпака над Таможенным союзом не может оставить равнодушным Пекин, особенно в связи с планами приема в ТС новых членов и его перерастания в Евразийский экономический союз.

Уместно напомнить, что идею открытия чужих границ, в том числе российских, для экспорта своих товаров Китай пробивает уже не первый год. В 2002 г. он, едва став членом ВТО, предъявил России в числе условий приема ее в эту организацию требование «полностью снять барьеры по доступу на рынок услуг; обеспечить свободный допуск китайской рабочей силы» (что, однако, не было принято).

Как сложатся отношения России и Китая вокруг ТС/ЕАЭС, пока неясно. Здесь могут оказаться полезными идеи российских экспертов (П.М. Мозиас), предлагающих скомпенсировать ужесточение условий импорта китайских товаров посредством более либерального регулирования по другим направлениям (таким, как валютное и инвестиционное регулирование, антидемпинговые меры, регулирование тарифов для естественных монополий)²². Некоторые китайские эксперты утверждают, что возможно участие стран региона «сразу в трех региональных проектах, возглавляемых Китаем, Россией и США»²³. Это и в самом деле возможно — если условия интеграции данного государства с несколькими партнерами не противоречат друг другу: например, если одна из двух интеграционных связей является чисто декларативной. В случае конфликта интеграционных условий одна из интеграционных связей неизбежно будет тормозиться или размыться. Скорее всего, это будет интеграционная связь с более слабым партнером.

Как бы то ни было дальнейшее успешное развитие российско-китайских экономических взаимоотношений может, по-видимому, иметь место и в обход проблем Таможенного союза, что вытекает из глубокой заинтересованности Китая в сохранении нынешних отношений стратегического партнерства с Россией.

Наряду с либерализацией торговли и созданием для этого свободных зон важнейшим компонентом концепции «экономического пояса Шелкового пути», как мы уже отмечали ранее, служит строительство трансконтинентальной транспортной сети. При изложении концепции Си Цзиньпин особо упомянул транспортную магистраль «от Тихого океана до Балтийского моря», являющуюся, безусловно, стержнем планируемой инфраструктурной сети.

Если сегодня транспортная сеть, соединяющая Китай с западной частью евразийского континента, более или менее устраивает его, то в близком будущем она, видимо, уже не сможет удовлетворять его растущие запросы. В этих условиях перед Россией встает альтернатива: подключиться к строительству обновленного коридора Китай—Центральная Азия—Европа или пассивно стоять в стороне, теша себя планами модернизации Транссиба и БАМа.

Выбрав первый вариант, Россия может самым выгодным образом использовать свое экономгеографическое положение транзитера. Путь через ее европейскую часть если и не короче, то, безусловно, удобнее южного пути в обход Каспия, который фак-

тически еще только предстоит построить на сложном рельефе, в обстановке политической нестабильности расположенных там стран. Показательна в этой связи судьба транспортного проекта TRACECA (Транспортный коридор Европа—Кавказ—Азия), осуществление которого началось в 1993 г., но фактически прекратилась вскоре после теракта 11 сентября 2001 г.

Прокладка транспортного коридора через европейскую Россию будет означать модернизацию уже существующих железнодорожных линий — как их материально-технической базы, так и логистики. Модернизация повлечет за собой создание обслуживающих производств, а впоследствии, возможно, и более разностороннее развитие прилегающих территорий. То же касается и трансконтинентальной автомобильной трассы.

Главный минус данного варианта в том, что снизится интерес к Транссибу как транзитному каналу Восточная Азия—Европа²⁴, а это отрицательно скажется на наших планах возрождения Сибири и Дальнего Востока. За Транссибом в этом случае сохранятся, главным образом, функции экспорта сибирского сырья и сбора грузов с примыкающих железнодорожных путей Китая. Надо, однако, учесть, что европейскую часть этого коридора понадобится модернизировать в любом случае. Кроме того, перспективы модернизации Транссиба и его превращения в эффективную трансконтинентальную магистраль являются весьма сомнительными по ряду причин: постоянное затягивание выполнения программ развития Сибири и Дальнего Востока, неспособность соответствующих ведомств расширить узкие места на магистрали, повысить скорость движения, усовершенствовать устаревшую систему тарифов. Из-за этого грузопотоки зарубежных партнеров уходят с Транссиба: уже сейчас более половины грузов для стран ЦА и Восточной Азии перешло с Транссиба на магистраль Ляньюнган — Алашанькоу.

По подсчетам специалистов, в настоящее время перевозка товаром из Китая в Европу южным морским путем занимает 45 и более суток; по Транссибу — 18–20 суток, по трассе Ляньюнган—Гамбург через Казахстан — 11–13 суток²⁵. Таким образом, мощный транспортный коридор из Китая через ЦА и Россию сулит значительный выигрыш времени и средств всем его хозяевам. Сверх того, прокладка магистрали способна смягчить трения между ЕАЭС и Китаем, поскольку позволит Китаю увеличить экспортируемую товарную массу, компенсируя тем самым потери от повышения таможенных тарифов. Если же мы будем стоять в стороне, Китай расширит дорогу в Европу и без нас, в обход России и с юга, и с Севера, через Арктику — правда, с большими затратами и с определенными потерями, но наши потери будут еще значительнее.

Китай, безусловно, заинтересован в участии России, что видно по многим признакам, хотя официальные лица в Пекине и не высказываются на сей счет отчетливо — как раз потому, видимо, что проект несет России не только выгоды, но и определенные издержки. Китайская же пресса пишет прямо: «Без участия России и стран Центральной Азии экономической полосе Шелкового пути не бывать»²⁶.

В участии России заинтересованы и другие члены ТС/ЕАЭС, прежде всего Казахстан. Ему, вероятно, также предстоит в этом случае модернизировать свой участок магистрали. Поэтому Москве целесообразно действовать в тесном сотрудничестве с Астаной. И, как представляется, для минимизации возникающих рисков потребуются привлечь к сотрудничеству и источник предполагаемых товарных потоков — китайскую сторону.

Из сказанного следует, что включение России в новый Шелковый путь описанным способом сулит гораздо больше выгод, чем пассивное отношение к его функционированию на европейской части своей территории. В перспективе же, в условиях продвижения Китая на Запад, России имеет смысл начать привлекать к себе, по его примеру, страны ЦА посредством оказания более широкой помощи в модернизации их экономики.

1. Ли Чанцзю. Чжунго дэ цюань цю чжаньлюэ «дун вэнь, бэй цян, си цзинь, нань ся» // Синьхуа ван. 16.12.2012. URL: http://news.xinhuanet.com/world/2012-12/16/c_124095365.htm
2. Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу : [Китайское «продвижение на Запад» указывает путь посредством стратегии балансировки]. URL: http://www.qstheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm. 22.04.2014.
3. Там же.
4. Ван Цзисы. «Си цзинь», Чжунго диюань чжаньлюэ ды цзай пинхэн : [Продвижение на запад, перебалансировка китайской геостратегии] // Хуаньцю ван. URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html
5. Цзе ду: си цзинь ши чжунго диюань чжаньлюэ «цзай пинхэн» бижань чжи цзюй : [Комментарий: Продвижение на запад — неизбежный шаг в китайской стратегической перебалансировке] // Цзюньши фэн юнь. URL: http://www.7476.com/wangyouretie/201309249420_2.html
6. Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу ...
7. Там же.
8. Си Цзиньпин чжуси цзай Боао Ячжоу луньтань 2013 нянь нянь хуэй шан дэ чжучжи яньцзын. Цюань вэнь. Гунтун чуанцзао Ячжоу хэ цюань шицзе дэ мэйхао вэйлай : [Установочное выступление Председателя Си Цзиньпина на ежегодном Боаоском азиатском форуме 2013 г. Полный текст. Вместе построим прекрасное будущее Азии и всего мира]. 17.04.2013 // Синьхуа. 07.04.2013. URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2013-04/07/c_115296408.htm
9. Бао И. Китай: стратегические интересы в Центральной Азии и сотрудничество со странами региона // Центральная Азия и Кавказ. 2001. № 5(17). С. 117.
10. Там же.
11. Там же.
12. Investment to become the new engine of China-EU cooperation // People's Daily Online. 14.04.2014.
13. URL: <http://chinalogist.ru/book/articles/perevody/zheleznodorozhnaya-magistral-chuncin-duysburg-povysila-kachestvo-gruzovyh>
14. Там же.
15. URL: <http://www.railways.kz/ru/node/923>
16. URL: <http://chinalogist.ru/book/articles/perevody/zheleznodorozhnaya-magistral-chuncin-duysburg-povysila-kachestvo-gruzovyh>
17. URL: <http://www.trend.az/capital/energy/2270403.html>
18. URL: http://slon.ru/economics/tamozhennyi_soyuz_vyigrali_belorussiya_i_kazakhstan_proigral_kitay-813253.xhtml
19. URL: <http://www.fuelservice.ru/blog/?p=929>
20. Белов С.С. Китайский фактор в экономических процессах Таможенного союза ЕврАзЭС. Выпускная квалификационная работа. URL: <http://vaton.ru/docs/100/index-6544904.html>
21. Смысл «неучтенки» и ее размеры. См.: Сыроежкин К.Л. Присутствие Китая в Центральной Азии: интересы, достижения, проблемы // Китай на постсоветском пространстве. Сб. докладов / РИСИ. М., 2012. С. 66–67.
22. См.: Мозиас П. Экономическое взаимодействие России и Китая: от двустороннего формата к региональному // МЭиМО. 2011. № 11. С. 43–48.
23. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашэном // РСМД. 20.12.2013. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883&active_id_13=64#top
24. О потенциале развития Транссиба. См.: Сазонов С.Л. Россия — Китай: сотрудничество в области транспорта / ИДВ РАН. М., 2012.
25. Форум по налаживанию связей между предприятиями. 4–5 июня 2012, г. Хохот, Внутренняя Монголия, Китайская Народная Республика. URL: <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2012/CFCFA-BNF-WGM/Day1-KAZ-Kazakhstan-Freight-Forwarders-Association-ru.pdf>
26. Эксперты: без участия России и стран Центральной Азии экономической полосе Шелкового пути не бывать // Жэньминь жибао он-лайн. 02.01.2014. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8501331/html>