Валдай Международный дискуссионный клуб valdaiclub.com

К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ – 3



Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»

(краткая версия)

К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ — 3 СОЗДАНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕВРАЗИИ

Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств

Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай»

(краткая версия)

Москва, июнь 2015

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 ВВЕДЕНИЕ
- 6 1. КИТАЙ НА НОВОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ
- 11 2. РОССИЯ ИДЕТ НА ВОСТОК
- 15 3. ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ
- 19 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

«МОМЕНТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕВРАЗИИ»

Евразия — колыбель многих народов и цивилизаций, место зарождения и триумфа великих империй — китайской, персидской, монгольской, империй Тамерлана и Александра, османской и российской. Однако в XXI веке Евразия не является целостным политико-экономическим образованием, «разрывается» между Европой и Азией, не имеет собственной идентичности и воспринимается извне как пространство конкуренции великих держав.

Россия, Китай, Казахстан, страны бывшей советской центральной азии, Иран, Монголия и другие государства сталкиваются с общими внешними и, в ряде случаев, внутренними вызовами

При этом ни одно из известных разногласий между ведущими государствами Центральной Евразии не является глубоким и тем более антагонистическим. Россия, Китай, Казахстан, страны бывшей светской Центральной Азии, Иран, Монголия и другие государства сталкиваются с общи-

ми внешними и, в ряде случаев, внутренними вызовами — религиозный экстремизм, экологические угрозы, дефицит воды, наркотрафик, негативное воздействие политики отдельных внерегиональных центров силы, нуждаются в дальнейшем повышении социально-экономической устойчивости и поддержании достигнутых темпов роста. Им всем нужен плацдарм для более эшелонированной политики по недопущению дестабилизации Афганистана. Необходимо консолидировать повестку развития стран региона и усиливать их сотрудничество в сфере международной безопасности.

«Возвышение» Китая повлекло за собой переосмысление его роли в мире и пересмотр им самим внутриполитических и внешнеполитических приоритетов. С 2008 г. становится все более заметным наступатель-

ный характер китайской внешней политики и все большее желание КНР отстаивать собственные интересы в различных вопросах, хотя китайские лидеры постоянно подчеркивают свою приверженность «мирному развитию» и справедливо указывают на отсутствие каких-либо экспансионистских

намерений. При этом зачастую Китай оказывается не готов к системному взаимодействию в многосторонних форматах и с группировками в целом, ищет пути для налаживания двустороннего сотрудничества. Необходимо избежать того, чтобы такие тенденции переросли в неспособность учитывать объективные интересы партнеров КНР и существующие международно-правовые реальности.

Западный Китай, Казахстан и страны Центральной Азии становятся привлекательными для инвестиций. Это обусловлено в первую очередь большими запасами природных ресурсов и многочисленным трудоспособным населением. В последние годы региону удалось обойти по уровню ПИИ на душу населения (2582 долларов в 2013 г.) даже Восточную (1788 долларов) и Юго-Восточную (2510 долларов)

Азию. Безоговорочным региональным лидером является Казахстан с показателем 7880 долларов на человека, и этот уровень, очевидно, не является пределом. Высокие темпы роста этого показателя развития наблюдаются и у Туркменистана — 4393 долларов на человека и увеличение более чем

В 2015 г. можно говорить о возникновении «момента Центральной Евразии» — уникального стечения международных политических и экономических обстоятельств, позволяющих реализовать потенциал сотрудничества и совместного развития государств этого региона

в 4 раза за 2008–2013 гг. Кроме того, Казахстан, как и российская Сибирь, обладает высоким сельскохозяйственным потенциалом, включающим масштабные площади заброшенных после распада СССР пахотных земель и пастбищ.

Через Казахстан и Центральную Азию могут проходить рентабельные и безопасные транспортные маршруты, соединяющие колоссов современной мировой экономики — Европу, Восточную и Южную Азию. Значителен потенциал развития в регионе авиационных хабов для гражданских



грузовых перевозок. Обладая большим потенциалом, Центральная Азия долгое время была отдалена от основных центров мировой экономики и политики, однако, в 2015 г. можно говорить о возникновении «момента Центральной Евразии» — уникального стечения международных по-

литических и экономических обстоятельств, позволяющих реализовать потенциал сотрудничества и совместного развития государств этого региона. Главными движущими силами превращения Центра Евразии в зону совместного развития станут

проект «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийская экономическая интеграция, лидерами которой выступают Россия и Казахстан, а также Белоруссия.

Для самой России повышение внимания к восточному и южному направлению внешней и внешнеэкономической политики стало за последние годы одним из важнейших признаков возвращения к качеству глобальной державы. Экономический поворот на Восток, выстраивание новой модели внешнеэкономических связей не означают ухода от Европы или замены односторонней



зависимости России от европейских рынков не менее односторонней зависимостью от Китая. Поэтому важной частью будущей программы совместного развития вокруг Экономического пояса Шелкового пути должно стать включение в проект высокоразвитых регионов Сибири с его открытостью на рынки Европы.

1. КИТАЙ НА НОВОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ

1.1. Три десятилетия быстрого роста и структурных изменений сделали Китай страной с доходом среднего уровня и локомотивом мировой экономики. В последующие десятилетия КНР продолжит трансформацию, направленную на постепенную переориентацию с высоких темпов роста на повышение качества социально-экономического развития.

Снижение темпов роста ВВП с 10,5 % (среднее в 1991–2011 гг.) до 7,4 % по итогам 2014 г. — лишь одно из отражений этих процессов (здесь, разумеется, сказывается и эффект низкой базы в предыдущие десятилетия).

- 1.2. Рост с опорой на инвестиции прежде всего в объекты инфраструктуры привел к созданию в стране мощного строительного сектора, а после насыщения рынка к возникновению проблемы избыточных производственных мощностей в данной отрасли. Для сохранения занятости китайское руководство ориентирует компании на выход за рубеж.
- 1.3. Экспортные отрасли КНР, основным конкурентным преимуществом которых долгое время была дешевая рабочая сила, сталкиваются с новыми вызовами. Это связано

с постоянным ростом зарплат, а также с ужесточением трудового законодательства в сторону защиты работников, через которое Пекин пытается предупредить социальные противоречия. Компании, раньше использовавшие приморские провинции (в особенности Гуандун и Фуцзянь) как производственную базу, отвечают на этот вызов переносом производств. Часть

переезжает в страны Юго-Восточной Азии (особенно в секторах с низкой квалификацией рабочих, вроде текстильной промышленности). Часть — в Центральный и постепенно в Западный Китай, где уровень зарплат по-прежнему существенно меньше. Последнее соответствует задачам руководства КНР, которое пытается решить проблему нестабильности в западных провинциях, создав там предпосылки для развития индустриальных зон. Таким образом, в бли-

Однако на первом месте для китайского руководства неизменно остается решение внутренних проблем КНР, а внешняя политика непосредственно связана и выстраивается в соответствии с внутренними стратегическими задачами

жайшем десятилетии самые высокие темпы роста продемонстрируют центральные провинции, а к середине 2020-х гг. лидерами станут западные регионы страны.

1.4. При анализе темпов роста на уровне административных единиц можно выделить десятку потенциальных лидеров, демонстрирующих высокие темпы роста или тенденцию к его увеличению в среднесрочной перспективе: Сычуань и Чунцин (юго-запад страны), Аньхой, Цзянсу и Хунань (бассейн

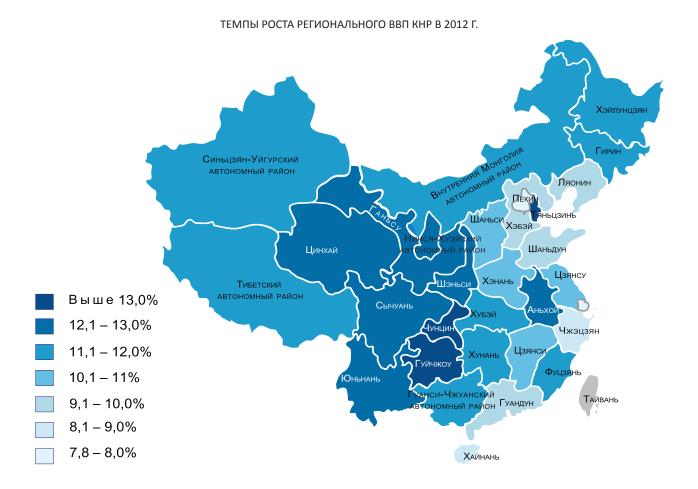


реки Янцзы), Хэбэй и Хэнань (центр страны), и три пока относительно неразвитых, но перспективных региона — Ганьсу, Синьцзян-Уйгурский (СУАР) и Тибетский автономные районы. Освоение новых земель будет происходить через создание соответствующей транспортной инфраструктуры, новых экономических коридоров, с «завязыванием» их на крупные агломерации-хабы внутри страны с населением в 10–15 млн человек (по аналогии с современной ролью Чунцина).

Один из наиболее ярких примеров в этом смысле — Ланьчжоу. В планах Правительства КНР — привлечь сюда до полумиллиона человек, построить высокоскоростную железную дорогу, соединяющую Урумчи и Ланьчжоу,

и превратить регион в крупный транспортно-логистический хаб. К 2030 г. ВВП данного района, по оценкам китайских экспертов, должен составить 43 млрд долларов.

1.5. Среди развивающихся регионов особое место занимает СУАР. На сегодняшний день экспорт товаров из него составляет 15 млрд долларов год и осуществляется главным образом через восточные порты, в то время как оборот грузов через западные границы незначителен (порядка 1,5 млрд долларов).



Пока транспортный баланс СУАР оптимален и в сумме объем перевозок составляет 225 млн тонн, что совпадает со стандартными трехкратными перегрузками товаров и грузов от места добычи-производства до конечного потребителя. При этом большое значение в СУАР имеет автотранспорт: при объеме перевозок в регионе в размере 669 млн тонн лишь 73 млн тонн грузов перевозится по железной дороге, в то время как 596 млн тонн — автотранспортом. Однако регион обладает большим транзитным потенциалом, но из-за отсутствия прямых каналов связи с потребительскими рынками производители Западного Китая теряют до 0,5 млрд долларов в год.

1.6. В ближайшей перспективе объем производства товаров в СУАР будет увеличиваться за счет налаживания производства одежды, обуви и пластика, а через 3–5 лет начнут реализовываться проекты по производству несложной бытовой техники, аудиои видеотехники и сборки бюджетных автомобилей для ближайших рынков сбыта. С учетом приспособленности всей транспортной системы под местное производство, а также скорость развития инфраструктуры с одной стороны, и промышленности с другой — очевидно, что производимые товары и продукция будут избыточными для региона и, вряд ли, сильно востребованы на востоке Китая.

1.7. Одной из задач развития экономики СУАР является борьба с экстремизмом и сепаратизмом, которые по-прежнему считаются одной из главных угроз национальной безопасности КНР. Число жертв столкновений и терактов, связанных с уйгурским фактором, за 2014 г. превысило 200 человек,

причем теракты происходили далеко за пределами СУАР. Учитывая волнения в Гонконге и Макао, а также усиление радикальных сил на Ближнем Востоке и в Центральном Азии в 2014 г., представляется, что данная задача будет особенно актуальна для руководства страны.

- 1.8. Проводившаяся Китаем с конца 1970-х гг. политика позволила ему увеличить влияние на мировой арене и улучшить внутриэкономическую ситуацию. Однако на первом месте для китайского руководства неизменно остается решение внутренних проблем КНР, а внешняя политика непосредственно связана и выстраивается в соответствии с «внутренними» задачами.
- 1.9. Поэтому крупнейший внешнеэкономический проект КНР «Экономический пояс Шелкового пути» направлен на решение в первую очередь вышеперечисленных вну-

Существуют как минимум три вектора реализации проекта: экономико-инфраструктурный, геополитический и вектор безопасности

тренних задач. Помимо этого, его реализация позволит укрепить экономические связи Китая со странами Центральной Азии

и только в последнюю очередь — увеличить объёмы торговли с Европой. Пока можно выделить пять основных целей Китая при реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути»:

• Укрепление политических контактов, поскольку они на данный момент относительно слабо развиты по сравнению с уровнем

развития экономических контактов со странами региона.

- Укрепление транспортной связанности и создание транспортной сети «от Тихого океана до Балтийского моря», которая должна связать Южную, Восточную и Западную Азию.
- Укрепление торговых связей и сокращение барьеров для торговли и инвестиций, учитывая при этом национальные интересы участников.
- Укрепление системы расчетов в национальных валютах, где у стран региона уже есть успешный опыт сотрудничества, которое в будущем позволит снизить издержки и повысить конкурентоспособность региона.
- Укрепление дружественных контактов и укрепление взаимопонимания.

1.10. Впервые термин «Экономический пояс

Шелкового пути» (далее ЭПШП) был озвучен председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. во время публичного выступления в «Назарбаев-Университете»

(Астана, Казахстан). В ноябре 2014 г. было объявлено о создании инвестиционного фонда в размере 40 млрд долларов, сред-





С точки зрения безопасности, ЭПШП должен стать эффективным ответом на современные угрозы в виде экстремизма, терроризма и религиозного фундаментализма

ства которого должны быть инвестированы в проекты развития наземного и морского «шелковых путей».

1.11. По мнению экспертов, ЭПШП, наряду с объявленной Председателем КНР инициативой «китайская мечта», является основой экономической и политической программы работы пятого поколения китайских руководителей. Анализ проекта показывает, что

существуют как минимум три вектора его реализации: экономико-инфраструктурный, геополитический и вектор безопасности.

1.12. Инфраструктурная составляющая ЭПШП представлена несколькими маршрутами из западных районов КНР в направлении ключевых центров экономической активности в Европе и Южной Азии протяженностью от 8,5 до 11 тыс. км. Предполагается, что Северный

маршрут пройдет через территорию Казахстана и Транссибирскую магистраль. Морские маршруты задействуют казахский порт Актау, а также порты Каспийского моря (Махачкала, Баку), обеспечивающие доступ в Кавказский регион, Турцию и Черноморский бассейн. Южные маршруты проходят через территорию Киргизии, Узбекистана, Туркменистана, Ирана и Пакистана, обеспечивая выход к Индийскому океану в районе Персидского залива.

1.13. ЭПШП закладывает фундамент для обеспечения

ускоренного развития западных районов Китая путем переноса туда производств из прибрежных регионов, а также развития сопутствующих производств и сферы услуг (логистические центры, терминалы) как в КНР, так и в государствах Центральной Азии. Геополитический вектор возвращает Китаю статус «срединного государства», связанного с остальным миром не только океанскими, но и сухопутными маршрутами, вокруг



которых формируется общее культурное пространство соразвития. Наконец, с точки зрения безопасности, ЭПШП должен стать эффективным ответом на современные угрозы в виде экстремизма, терроризма и религиозного фундаментализма, подрывая их социальную базу и развивая соответствующую инфраструктуру безопасности.

1.14. Таким образом, ЭПШП — не просто транзитно-транспортный проект, это комплексный план экономического развития целого ряда государств, включающий в себя многочисленные проекты развития инфра-

многочисленные проекты развития инфра-

структуры, промышленности, торговли и сферы услуг, который позволит обеспечить стабильную и безопасную среду для развития не только западных районов Китая, но и всего центра Евразии, в полной мере раскрыв его потенциал.

1.15. Отметим, что ряд стран уже планируют включить проект в программу развития своих экономик. В частности, объявленная Президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым в ноябре 2014 г. новая экономическая политика «Нурлы жол» в значительной степени синхронизирована и базируется на планах по развитию ЭПШП.

Более того, Казахстан заявил о готовности инвестировать в развитие инфраструктуры на своей территории около 4 млрд долларов.

1.16. Для формирования сильного экономического центра Евразии необходима высокая степень активности и вовлеченности в ЭПШП государств региона, наполняющих концептуальные рамки китайской инициативы конкретными экономико-социальными проектами, вероятность успеха которых резко возрастает при включении их в рамки ЭПШП.

2. РОССИЯ ИДЕТ НА ВОСТОК

2.1. Флагманским проектом евразийской стратегии России и ее партнеров, среди которых важнейшее место занимает Казахстан, на ближайшие годы, если не десятилетия, является евразийская интеграция. Евразийский экономический союз (ЕАЭС), начавший действовать с 1 января 2015 г., закладывает основу рамочных правовых условий для совместного прорыва, создает

эффективный инструмент предупреждения и разрешения межгосударственных споров. ЕАЭС был создан в целях всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик, создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов. Для этого в ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также ведется работа по координации и синхронизации экономической политики в различных отраслях. Благодаря ЕАЭС между Китаем и Европейским союзом уже только одна таможенная граница. Единое таможен-

ное и тарифное пространство дают евразийскому проекту соразвития неоспоримые преимущества.

2.2. ЕАЭС представляет собой во многом уникальное объединение, так как помимо исключительно экономической составляющей включает в себя и сотрудничество в оборонной сфере — ОДКБ. В нее входят все стороны ЕАЭС, а также Таджикистан. ОДКБ обеспечивает военную безопасность участников евразийской интеграции от внешних угроз и, в свою очередь, усиливает кооперацию между ними по широкому спектру противодействия внутренним вызовам безопасности, преодоления внутренних противоречий и защиты от внешних угроз и вызовов.



2.3. Нормативно-правовая база ЕАЭС в вопросах перемещения товаров, услуг и капитала в ближайшие годы продолжит усиливаться и приводить национальные законодательства к единому знаменателя. К концу 2015 г. планируется подписание Таможенного кодекса, который кодифицирует более ста нормативных актов Таможенного союза. В ближайшие годы будет осуществляться работа по дальнейшему устранению взаим-

ных нетарифных барьеров в рамках Союза, которые сегодня, несмотря на подписанные соглашения, оцениваются в 15–20 %, а также формированию эффективных механизмов защиты внутреннего рынка стран ЕАЭС от внешних экономических вызовов, резко усиливая переговорную позицию стран-участниц по тем или иным вопросам. Эта база может стать первоначальной основой движения к созданию большой Евразии. Тем более, что она в значительной мере близка с правом ЕС (особенно в части технического регулирования).

2.4. Важно при этом усилить взаимодействие стран ЕАЭС по гармонизации регулирования внешней торговли, правил реали-

зации инфраструктурных проектов, регулирования рынков труда и капиталов, развития экологического законодательства и защиты прав работников. Это позволит избежать для китайской стороны соблазна сотрудничать с государствами-членами ЕАЭС на сугубо двусторонней основе и осознать целесообразность взаимодействия с интеграционной группировкой в целом.

2.5. Это создаст реальные условия для взаимопроник-

новения и интеграции проектов ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути». С экономической точки зрения, ЕАЭС и ЭПШП не только не противоречат, но взаимно дополняют друг друга.

ЭПШП будет стимулировать кооперацию в транспортной сфере и, соответственно, поощрять развитие общего регулирования транспортно-логистического сегмента рынка. Будет косвенно способствовать унифи-

кации регламентов и стандартов качества товаров и услуг как средства защиты национальных рынков его членов. Страны ЕАЭС, на территории которых планируется реализация масштабных инвестиционных проектов, смогут гораздо более эффективно обеспечить свои интересы в части соблюдения экологических и трудовых норм не напрямую, а через общесоюзное регулирование.

В процессе неизбежного и желательного для региона экономического продвижения Китая в Центральную Азию ЕАЭС становится эффективным инструментом торговой защиты национального рынка при сохранении его инвестиционной привлекательности. Связка ЕАЭС — ЭПШП с высокой степенью вероятности станет стимулом к расширению и укреплению Союза, поскольку будет усиливать позиции стран-членов визави даже самых мощных внешних партнеров.

Для стран ЕАЭС ЭПШП даст приток новых инвестиций в транспортную инфраструктуру и производственный потенциал. Ее модер-

ЕАЭС представляет собой во многом уникальное объединение, так как помимо исключительно экономической составляющей включает в себя и сотрудничество в оборонной сфере — ОДКБ

низация/создание, в свою очередь, усилит взаимную торговлю между странами ЕАЭС, а также повысит их инвестиционную привлекательность. В долгосрочной перспективе это может стать залогом роста других отраслей экономики, в том числе промышленности. Для региона Центральной Азии столь масштабный проект потенциально означает создание дополнительных рабочих мест, что улучшит экономическую ситуацию, снизит социальную напряженность и усилит политическую стабильность.

2.6. Налицо необходимость снизить остроту вызовов безопасности, с которыми сталкиваются государства региона на южном направлении и, в ряде случаев, изнутри. Пока политические и экономические системы стран Центральной Евразии еще недостаточно устойчивы, что оставляет возможность их «раскачки» в случае смены политического руководства или внешних воздействий, экспансии экстремизма и нестабильности с Ближнего Востока. Россия, Казахстан, как и Китай с региональными партнерами, должны со всей серьезностью отнестись к этим угрозам, чтобы не допустить их реализации.

2.7. Не менее важно избежать в регионе модели Россия vs Запад, сложившейся в западной части постсоветского пространства, где дело свелось к попытке доминирования одной стороны и в результате к игре с нулевой суммой, а затем и войнам. Центральная Евразия, а затем и большая Евразия, должны стать примером игры с положительной суммой для всех, доминирования сотрудничества над соперничеством. При этом

и российской элите стоит преодолевать энергично подпитываемую извне автоматическую подозрительность к усилению в регионе влияния Китая. Региональным элитам необходимо избежать соблазна

использовать противоречия внешних игроков. Пример провала киевской элиты должен быть осознан, а опыт усвоен.

2.8. Налаживание зоны сотрудничества в Центральной Евразии может вести к другому логическому проекту — созданию большого Евразийского сообщества (или даже союза) сотрудничества, устойчивого развития и безопасности, открытого не только на Восток, но и к западной оконечности Евразии.

Проект стоит поставить на повестку дня уже в ближайшее время.

2.9. Важнейшим институтом международного сотрудничества на евразийском пространстве является ШОС, которая создает инструменты для проведения отвечающего общим интересам политического курса, а также служит фактором углубления сотрудничества между странами региона. Несмотря на значимость ШОС как площадки для развития диалога на евразийском пространстве, ее роль в контексте продвижения инициативы ЭПШП, развития российского Зауралья нуждается в дальнейшем изучении.

2.10. Возможно, что отдельные программы ЭПШП, которые могли бы проводиться под эгидой Шанхайской организации сотрудни-

чества (ШОС), имеющей серьезный потенциал превращения в основную площадку взаимодействия Китай (ЭПШП) — ЕАЭС. Также целесообразно координировать их с работой других международных институтов, которые ставят перед собой схожие цели (например, ПРООН и ЮНЕСКО). Это не только позволило бы привлечь дополнительные ресурсы для реализации инициативы, но и стимулировать экономическое развитие государств Центральной Азии без политического вмешательства внерегиональных сил. ШОС при энергичном развитии может стать и центральным институтом потенциального проекта создания сообщества большой Евразии.

Центральная Евразия, а затем и большая Евразия, должны стать примером игры с положительной суммой для всех, доминирования сотрудничества над соперничеством



3. ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

3.1. Евразия располагает уникальными возможностями для развития транспортно-логистических коридоров и хабов (в том числе авиаперевозок), соединяющих производственные и потребительские потенциалы Европы и Азии. Поэтому ключевой предпосылкой и направлением развития Центральной Евразии является расширение его транспор-

тно-логистической инфраструктуры. Реализация ЭПШП позволит сократить расстояние транспортировки грузов по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Длина трассы составляет 8400 км, из которых 3400 км уже проложено по территории Китая, а 2800 км и 2200 км строятся или модернизируются в Казахстане и России соответственно. В настоящий момент существует несколько транзитных коридоров доставки грузов из Китая в Европу. Условно все данные маршруты можно разделить на три группы.

3.2. В первую группу (Северный путь) входят маршруты, проходящие по территории Китая, Казахстана и России: Урумчи —

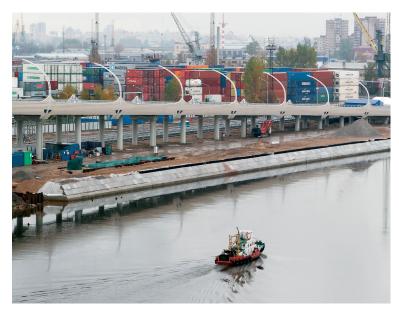


Достык — Омск — Москва — страны ЕС. Расстояние от Урумчи до западной границы России составляет 7500 км по железным дорогам и 6900 км — по автомобильным дорогам. Стоимость доставки грузов по данному маршруту сильно зависит от вида транспорта: порядка 1300 долларов за ТЕО по железной дороге и не менее 3000 долларов за ТЕО по автомобильной дороге. Расчетная мощность данного маршрута — одна из наибольших среди всех представленных путей и составляет 300 тыс. ТЕО. Пока маршрут использован максимум лишь на 20% его мощности.

3.3. Наиболее разработанным вариантом маршрута является транспортный коридор Западный Китай — Западная Европа, про-

ходящий через города: Ляньюнган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алма-Ата, Кызылорда, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москва и Санкт-Петербург с выходом на порты Балтийского моря. Этот маршрут — единственный из всех — уже действует, и большая часть существующего транзитного потока идет именно через





него. Важным преимуществом пути является также прохождение лишь одной таможенной границы — между Китаем и Казахстаном.

3.4. Важная проблема маршрута — его ограниченная пропускная способность. Для обеспечения реальной конкурентоспособности маршрута его предстоит существенно видоизменить. Длина итоговой трассы должна составить 8400 км, из которых 3400 км уже проложено по территории Китая, а 2800 км и 2200 км строятся или модернизируются в Казахстане и России соответственно. Идея реконструкции маршрута не нова. Еще в 2007 г. подписан Меморандум о развитии дорог по маршруту Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Алма-Ата. Однако

данный проект не реализовали из-за нехватки финансирования для реконструкции дорог по международным стандартам. Сейчас интерес к идее вновь возрос. В июле 2014 г. в Пекине Руководитель Администрации Президента С. Б. Иванов заявил, что соединение Шелкового пути с Транссибом крайне перспективно.

3.5. Ко второй группе (Морской путь) можно отнести маршруты, проходящие через территорию Казахстана и использующие порты Каспийского моря для транзита. Данных маршрутов условно два. Первый: Урумчи — Актау — Махачкала — Новороссийск — Констанца. Стоимость перевозки с перегрузкой на контейнеровозы составляет на сегодняшний день около 4000 долларов за 1 ТЕИ при доставке в ЕС и 3200 долларов за 1 ТЕИ при доставке на юг России. Второй маршрут

данной группы незначительно отличается от первого: из Махачкалы груз идет автотранспортом в Тбилиси. Стоимость доставки груза из Китая в Грузию данным способом составляет 3700 долларов за 1 ТЕU. Маршруты второй группы менее мощные, чем первой: теоретическая мощность маршрута Урумчи — Актау — Махачкала — Новороссийск — Констанца (с учетом мощностей портов и наличного флота) составляет 100 тыс. ТЕU, а Урумчи — Актау — Махачкала — Тбилиси (также с учетом мощностей портов и наличного флота — 50 тыс. ТЕU).

3.6. Первая проблема, встающая в связи с возможностью развития маршрутов второй



группы, состоит в том, что ни один из портов на Каспии не готов к их обслуживанию. Требуется серьезная мощностей. Порт Оля в Астраханской области, строительство которого началось сразу после распада СССР с целью создать базу для российского торгового и военного флотов на Каспии, на на-

стоящий момент не справляется с перевалкой даже 1 млн тонн грузов в год. Еще меньше грузооборот порта Махачкалы. Завершение строительства порта Оля, ожидающееся в ближайшие годы, позволит вывести грузооборот на уровень 8 млн тонн в год. Гораздо больше успехи Казахстана: порт Актау уже переваливает за 11 млн тонн грузов в год. Но ни один из каспийских портов (ни Актау, ни Махачкала, ни Баку, ни Астрахань) не работал с контейнерами и вообще какими-либо товарами народного потребления. Они приспособлены лишь для балкерных грузов. Вторая проблема — необходимость использования дополнительно водного транспорта. Причем для перевозки контейнерных грузов здесь понадобятся специальные плоскодонные контейнеровозы, которые примерно на 20 %



дороже обычных. Перегрузка контейнеров с железной дороги на водный транспорт и обратно потребует дополнительного времени, а главное — кадров необходимой квалификации, которых пока недостает.

3.7. К третьей группе (Южные) относятся маршруты, идущие к югу от территории России. Маршрут Урумчи — Актау — Баку — Поти — Констанца (второй вариант: Урумчи — Достык — Алма-Ата — Шымкент — Ташкент — Ашхабад — Тегеран — Стамбул) является самым дорогим и при этом одним из наименее мощных среди всех перечисленных и практически неопробованным. Стоимость доставки 1 ТЕО доходит до 5000 долларов при использовании железной дороги и до 4000 долларов при доставке автотранспортом и паромом. Теоретическая

мощность маршрута (с учетом мощностей портов и наличного флота) составляет всего 50 тыс. ТЕՍ. Данный маршрут также потребует и больших капиталовложений, включающих в себя достройку контейнерных мощностей в Баку и порта в Поти, реконструкцию дорог, строительство туннелей и контейнерно-логистических центров. Для проведения всех запланированных работ





ОСНОВНЫЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

потребуются инвестиции в объёме не менее 8 млрд долларов. Это позволило бы удешевить перевозки до 1500 долларов за TEU.

3.8. Запускающийся в настоящее время маршрут Урумчи — Казахстан — Иран значительно дешевле и мощнее, а иранский рынок весьма перспективен, особенно в свете реализации высокого потенциала Ирана после отмены санкций. Стоимость доставки железнодорожным транспортом составляет 1700 долларов и порядка 2700 долларов при доставке автотранспортом за 1 TEU. Потенциальная мощность у данного маршрута — одна из наибольших среди всех вышеперечисленных и равна 300 тыс. TEU, а ожидаемый объём инвестиций — 2 млрд долларов, что приведет к снижению стоимости доставки 1 TEU железнодорожным транспортом до 800 долларов. Перспективным является и вывод транспортных маршрутов на Индию и Пакистан.

- 3.9. С высокой степенью вероятности можно ожидать, что все описанные «ветки» транспортно-логистической составляющей ЭПШП будут развиваться и загружаться, поскольку связаны с реализацией объективного экономического потенциала стран региона.
- 3.10. Эти планы должны быть в обязательном порядке дополнены меридиональными транспортными артериями и газопроводами, соединяющими Сибирь с центральными и западными регионами Китая, странами Центральной и Южной Азии, идущими через Монголию и Казахстан.



ПЛАНИРУЕМЫЕ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МЕРИДИОНАЛЬНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тесно связанный С концепцией «Экономического пояса Шелкового пути» потенциал углубленного межгосударственного и межрегионального сотрудничества в Центральной Евразии — это не только и не столько транспортный проект, сколько проект соразвития стран региона. Этот макрорегион обладает огромным потенциалом, связанным и с экономической динамикой, и с богатой ресурсной базой, и с обеспечиваемыми Китаем инвестиционными возможностями, и с общими институционально-правовыми проектами — ЕАЭС, ШОС, ОДКБ. Все это создает предпосылки к возрождению Шелкового пути в его исходном значении — как континентального пояса торгово-экономического и культурного взаимодействия прилегающих к нему государств, позволяющего им добиваться богатства и процветания.

4.2. Общие проекты могут быть реализованы через уже созданные институциональные рамки, например ЕАЭС. Самое главное достижение ЕЭАС на данный момент — единая таможня — дополняется целым рядом преимуществ действующего и развивающегося интеграционного проекта (общие фитосанитарные нормы и т. д.). Эти инструменты могут создать колоссальные возможности для приграничной торговли внутри Союза и на его границах. Но для этого необходима оперативная выработка единой повестки ЕАЭС в отношениях с Китаем, создание постоянной площадки диалога КНР — ЕАЭС. В Договоре о ЕАЭС прописана дорожная карта движения к общему рынку. В 2016 г. предполагается



объединить регулирование фармацевтики, в 2019 г. создать общий электроэнергетический рынок, в 2022 г. — общие финансовые мегарегуляторы, в 2024–2025 гг. — общий рынок нефти, газа и нефтепродуктов. Это само по себе будет облегчать развитие профильных кластеров в Евразии.

4.3. Особенно перспективна тема общего рынка электроэнергетики. Большая зона покрытия, число генерирующих мощностей и их сопряженность обеспечивают более эффективный рынок. Если к этому прибавить решение проблемы зимнего и

летнего энергоснабжения в Центральной Азии за счет поддержки гидроэнергетики атомной энергией, то перспектива выглядит крайне оптимистичной. Возможно, уже на нынешнем этапе необходимо проработать возможность подключения к этому общему рынку запада Китая с 22 млн населения. В перспективе можно ставить вопрос о создании кольцевой энергосистемы Центральной Евразии, включающей Южную Сибирь, Казахстан, страны Центральной Азии и западные районы Китая.

4.4. Следующая по степени важности сфера сотрудничества связана с общими трансграничными и внерегиональными угрозами. Это волатильность на рынках углеводородов, санкции как феномен новой политико-экономической реальности, наркотрафик, экологическая миграция и общие угрозы в связи с ухудшением обстановки в Афганистане, факто-

ром ИГИЛ, общей угрозой радикального исламизма, которая для Китая еще и сопряжена с сепаратистскими настроениями в СУАР. Здесь Россия, Китай, страны–участницы ЭПШП могли бы более активно подключать уже существующие механизмы ОДКБ и ШОС, а также создавать трансграничные проекты, четко направленные на снижение остроты той или иной конкретной проблемы.

4.5. Однако потенциал соразвития лежит и вне институциональных форматов и связан с экономическим потенциалом региона и его логистической составляющей: уже



развитые сами по себе области часто не имеют каналов для внешней торговли. Преодолеть это можно только реализацией масштабных транспортно-логистических и экономических проектов, которые «сошьют» макрорегион воедино, обеспечив связь между ресурсами, производствами и рынками сбыта. Благодаря этому оптимальной карта экономического развития Центральной Евразии может стать уже через 10–15 лет.



4.6. В Центральной Евразии расположены колоссальные природные ресурсы, включая такие важные, как нефть, газ, редкоземельные, цветные металлы. Через нее могут проходить наиболее рентабельные и безопасные транспортные маршруты, соединяющие два колосса мировой экономики — Европу и Восточную/Юго-Восточную Азию. В представлении участвующих в региональном взаимодействии государств, главными из которых

являются Россия, Китай и Казахстан, Центральная Евразия — это регион взаимодополнения и сотрудничества, а не соперничества. Стратегическая задача — превратить Центральную Евразию в зону совместного развития не менее интенсивного, чем существующий сегодня между странами-членами ЕС. Субъектность Евразии в мировых делах может быть основана в первую оче-

редь на реализации масштабных экономических проектов, которые свяжут регион воедино.

Центральная Евразия должна стать общим безопасным и крепким домом для населяющих ее народов, стабильно развивающимся общим тылом России и Китая, необходимым для решения стратегических задач их внешней политики



4.7. Главными объектами первичных инвестиций (со стороны государств и специализированных институтов — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Фонд развития Шелкового пути, Евразийский банк развития и пр.) станут инфраструктура, строительство и ресурсодобывающая отрасль. На втором этапе они будут дополнены перерабатывающей промышленностью и другими сферами производства, вплоть до высокотехнологичного. Здесь ожидается активный приход

частных инвестиций, которые смогут получить быстрый экономический эффект от высокого потенциала и пока еще низкой конкуренции, а также стоимости рабочей силы в регионе.

4.8. Чтобы не упустить «евразийский момент», необходимо вынести на обсуждение с основными региональными партнёрами — Казахстаном, Китаем, государствами Центральной Азии, Ираном, Монголией и другими государствами новую стратегию совместного развития на пространстве Евразии. Данная стратегия могла бы, в первом приближении, включать в себя следующие приоритеты:

В перспективе можно ставить вопрос о создании кольцевой энергосистемы Центральной Евразии, включающей Южную Сибирь, Казахстан, страны Центральной Азии и западные районы Китая

• Инициировать создание Евразийского совета по инфраструктурным инвестициям и развитию, мандат которого мог бы включать вопросы формирования благоприятной правовой, регуляторной, институциональной среды в Центральной Евразии для внедрения инфраструктурных проектов соразвития (на уровне ЕАЭС — Китай), разработки и внедрения механизмов финансирования инфраструктурных проектов, совместно с

АБИИ, банком БРИКС, фондом Шелкового пути, поиска, поддержки и содействия внедрению конкретных инфраструктурных проектов.

• Учредить постоянно действующий форум «Диалог Центральной Евразии» — создание политического формата системного диалога между институтами евразийской интеграции (как на наднациональном (ЕЭК), так и на межгосударственном уровне (Высший евразийский совет) с одной стороны, и региональными партнерами (Китай и остальные не участвующие пока в

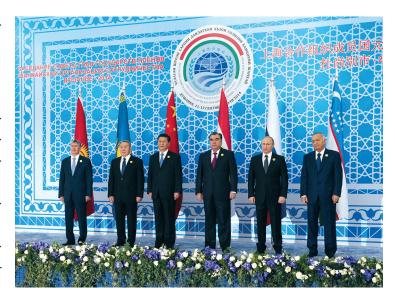
ЕАЭС государства) — с другой. Нельзя допустить скатывания взаимодействия и диалога стран-членов ЕАЭС с Китаем к двусторонним форматам.

- Разработать долгосрочную программу укрепления других институтов международного сотрудничества таких, как ШОС и ОДКБ, в новом контексте регионального сотрудничества.
- Активизировать политику в отношении создающегося АБИИ с целью сделать его реально работающим механизмом привлечения инвестиций в региональные проекты соразвития и трансграничного сотрудничества, а также российские



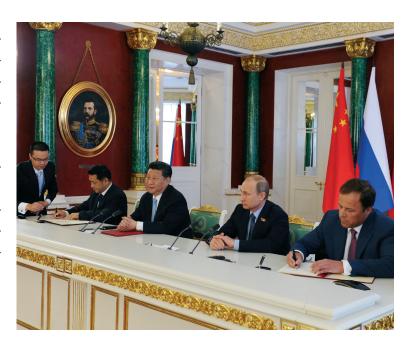
проекты, включая транспортно-логистические.

- Учредить Рабочую группу ЕАЭС по транспортно-логистической, включая авиатранспортную, инфраструктуре с возможным подключением представителей Киргизии.
- Евразийской экономической комиссии выступить с инициативой (Белая книга) транспортно-логистической стратегии ЕАЭС единой позиции стран-участниц.
- Разработать долгосрочную «Транспортно логистическую карту Евразии», суммирующую существующие и планируемые проекты сотрудничества и инвестиций в сфере транспорта и развития инфраструктуры в целом.
- Подготовить совместный российскоказахстанско-китайский стратегический документ «Энергетический пояс Евразии», определяющий долгосрочные приоритеты международных взаимодействий в сфере торговли энергоресурсами с учетом объективных трансформаций этого рынка.
- Инициировать международную программу соразвития «Евразийские вертикали», направленную на укрепление меридиональных торгово-экономических связей Север Юг.
- Изучить вопрос создания в регионе 1–2 мощных авиатранспортных хабов.
- На уровне Правительства принять решения административного характера для возобновления проекта Большого Алтая, который развивался в конце 1990-х начале 2000-х гг. и



объединял приграничные регионы Китая, Монголии, Казахстана и России.

- Начать экспертную проработку вопроса о развитии агрокластера «Север Казахстана Южная Сибирь».
- Инициировать экспертно-аналитическую проработку проекта международного сотрудничества по реке Иртыш, которую делят и активно используют Китай, Казахстан и Россия, на основе принципа «общая река», по аналогии с Меконгской инициативой, включая создание эффективной бассейновой



комиссии и привлечение пакетного инвестора.

• Разработать перечень мер по участию российских предприятий в развитии кластера Алатау — пояса роста, который концентрируется вокруг Алма-Аты и захватывает три страны — Казахстан, Киргизию и Китай.

4.9. Совместно реализуя эти и другие проекты соразвития в Евразии, Россия, Китай, государства Центральной Азии, Монголия и,

в перспективе, Индия, Турция, Иран и Южная Корея смогут решить целый ряд стоящих перед ними внутренних и международных вызовов, заложить основу для устойчивого развития региона и исключить возможность для того, чтобы он «взорвался изнутри». Центральная Евразия должна стать общим безопасным и крепким домом для населяющих ее народов, стабильно развивающимся общим тылом России и Китая.



В ДОКЛАДЕ БЫЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТОГРАФИИ ТАСС.



