



Тимур Шаймергенов

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: БОЛЬШОЙ ПРОЕКТ, БОЛЬШИЕ ВОПРОСЫ

Китайской инициативе *Экономический пояс Шелкового пути* (ЭПШП) сегодня уделяется все больше внимания. Председатель КНР Си Цзиньпин выбрал очень удачное время для ее запуска: в условиях очередной волны международного экономического кризиса на китайский макропроект возлагаются большие надежды по перестройке сложившейся системы торгово-экономических отношений во всей Евразии. Сегодня публикуется много исследований и прогнозов относительно впечатляющих объемов грузопотоков, которые пойдут с Востока на Запад по создаваемой транспортной инфраструктуре.

И в самом деле, в ЭПШП впечатляет все — от размаха проекта (до 2018 г. КНР планирует импортировать товары из стран Азии и Европы на 8 трлн долл. США и инвестировать до 450 млрд долл. США в эти регионы¹) до энергичности, с которой китайская сторона продвигает его на всех уровнях. Таких средств (объем Фонда Шелкового пути составляет до 40 млрд долл. США) на свои стратегические проекты сегодня выделить не может ни одна страна, кроме КНР. Для сравнения, американские планы в рамках *Нового Шелкового пути* до сих пор остаются на бумаге просто по причине отсутствия средств на финансирование заявленных почти 5 лет назад транспортно-логистических проектов.

Хотелось бы, впрочем, отметить, что ЭПШП — это не только проект торгово-транспортных коммуникаций, о чем можно судить хотя бы по готовности КНР перенести десятки своих заводов и других производственных активов на территорию Казахстана. В целом, пристальный анализ заявлений, намерений и действий китайской стороны показывает, что его долгосрочная миссия гораздо шире, что становится очевидно, если посмотреть на ожидаемые последствия проекта для геоэкономики Евразии. Однако, в его реализации не все так просто — на пути проекта *Один пояс — один путь* имеется ряд вполне реальных препятствий.

ФАКТОРЫ ГЕОПОЛИТИКИ

Шелковый путь соединит Центральную Азию с крупными международными портами и поможет региону выйти из ловушки транспортной изоляции. Это обуславливает повышенный интерес в регионе к китайской стратегической инициативе — например, в 2014 г. Казахстан выдвинул и обеспечил бюджетным финансированием



И
И
Р
А
Т
Н
Е
М
М
О
К

встречную программу *Нурлы жол (Светлый путь)*, которая ставит своей задачей создание и обновление транспортной инфраструктуры для встраивания в китайский макропроект.

Сегодня среди экспертов (особенно центральноазиатских) широко распространено мнение о том, что Центральная Азия — это некая ключевая и конечная цель проекта ЭПШП. Однако, по мнению авторов, эта позиция не вполне точна. Если быть объективным, Китаю вряд ли интересна Центральная Азия как таковая: скорее всего, у Поднебесной есть дополнительные цели и задачи, как, например, и у США — для Вашингтона регион представляет интерес только с учетом Афганистана.

Во-первых, регион крайне важен для стабилизации положения в беспокойном Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) Китая через повышение в нем уровня жизни и стимулирование торгово-экономических и энергетических обменов с культурно близкими республиками Центральной Азии. Во-вторых, ввиду крайне ограниченного рынка сбыта стратегически Центральная Азия представляет для Пекина интерес скорее как крупная транзитная территория для быстрого доступа на ключевые рынки Евросоюза и других стран Европы, тем более что в условиях заключения соглашения по американской инициативе Транстихоокеанского партнерства без участия КНР актуальность ЭПШП многократно повышается.

Руководствуясь этими интересами, КНР очень основательно готовится к тому, чтобы выгодно и оперативно интегрировать Центральную Азию в свою транспортно-логистическую цепочку. К примеру, в июне 2015 г. в г. Жичжао провинции Шандунь прошел уже Третий форум сотрудничества *Китай — Центральная Азия* на тему *Совместное формирование экономического пояса Шелкового пути, создание новой структуры транспортно-коммуникационной взаимосвязанности*. Правительство КНР позиционирует г. Жичжао, расположенный в восточной части страны, как основное звено формируемой азиатско-европейской сухопутной магистрали.

С 2014 г. восточнокитайский город-порт связан железной дорогой с западно-китайским СУАР. Кроме того, Жичжао подписал соглашение с казахстанским портом Актау, что позволит в ближайшей перспективе связать рынки Восточной Азии и ЕС. В 2014 г. общий грузооборот портового города превысил 353 млн тонн, а в ближайшие 5 лет Пекин планирует повысить этот показатель до 750 млн тонн путем строительства еще 274 морских причалов. Вместе с казахстанским портом новые мощности в Ляньюньгане серьезно усилят пропускную способность логистической инфраструктуры стран АТР.

В рамках июньского форума политические деятели Китая и стран Центральной Азии совместно запустили Центральноазиатский логистический парк и Центральноазиатский центр услуг в сфере авиаперевозок. Кроме того, для дальнейшего расширения сотрудничества КНР с государствами региона был открыт Международный центр морских перевозок *Жичжао — Центральная Азия*. По всей видимости, в КНР учитывают недостаточный опыт стран ЦАР в международной торговле и, создавая данные механизмы, пытаются максимально повысить эффективность межрегиональных торговых операций — в большей степени ввиду высокой заинтересованности в успешном выходе на емкие рынки ЕС.

В рамках многочисленных форумов и конференций, число которых с каждым годом растет, особый акцент китайская сторона делает не только на возможностях

и потенциале роста инфраструктуры, но и на культурной составляющей. Сегодня для КНР очень важно популяризировать свою культуру и использовать ее как инструмент *мягкой* силы. Очевидно, что в Пекине хорошо понимают: в настоящее время в странах Центральной Азии антикитайские настроения все еще достаточно сильны. Поэтому посредством регулярного диалога политической и деловой элиты, интеллигенции и представителей СМИ китайская сторона пытается улучшить восприятие и понимание Китая в регионе.

Усилия Пекина, конечно, приносят очевидную пользу, но при анализе перспектив ЭПШП нужно учитывать и то, что маленькая Центральная Азия стала местом концентрации интересов и политик многочисленных конкурирующих держав. Любопытно, что сегодня ЕС, США, Индия и др. игроки имеют свои как декларируемые, так и закрытые стратегии и планы в отношении нашего региона. Как их геоэкономические стратегии сумеют *ужиться* в рамках ограниченного пространства — большой вопрос, причем, кроме КНР, остальные участники *Большой Игры 2.0* не готовы масштабно инвестировать в развитие Центральной Азии.

Такая активность непростых для КНР *партнеров* не может не волновать Пекин. В этом году интерес к ЦАР выразили Индия, чей премьер Н. Моди вдруг посетил страны региона в июле 2015 г. Наблюдается активизация Японии, которая неожиданно начала пытаться реанимировать формат регионального диалога. Стоит отметить, что в Китае воспринимают оживление японской дипломатии строго в контексте попыток Токио помешать китайским инициативам в регионе. Поэтому расширение присутствия Китая в Центральной Азии ставит своей задачей и недопущение усиления других конкурирующих держав у китайских западных границ.



ФАКТОРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

При осмыслении концепции *Экономического пояса* стоит обратить внимание на то, что проект ЭПШП был анонсирован в 2013 г., но задумывался в экспертных кругах КНР гораздо раньше, несмотря на существовавшие тогда опасения насчет возможного обострения ситуации в Афганистане. Буквально несколько лет назад мир в целом и евразийское пространство в частности были намного менее конфликтными. Сегодня проект ЭПШП будет претворяться в жизнь в кардинально иных условиях с точки зрения геополитики и безопасности. Буквально за год внешняя стратегическая среда вокруг *Экономического пояса* резко изменилась: появились новые вызовы, усилились и обрели новое измерение старые риски.

В настоящее время, например, нужно учитывать резкий спад в экономиках многих стран Евразии, который может внести значительные не только временные (сроки могут затянуться), но и содержательные (не все проекты могут быть реализованы) коррективы в уже намеченные планы. Перспективам ЭПШП сегодня угрожает целый комплекс факторов: экономический спад в России и других странах СНГ, развязанная война санкций, отрицательные тенденции в экономике КНР, мало прогнозируемая волатильность многих валют, в том числе рубля, тенге и юаня; реалистичны риски недофинансирования или затягивания сроков по политическим мотивам.

Все они ставят под угрозу не только саму реализацию этих проектов, но и их дальнейшую эффективность. В частности, принимая во внимание наблюдаемый спад

в мировой торговле, возникает вопрос: насколько сегодня оправданы имеющиеся прогнозы о мощных торговых потоках, которые, как ожидается, пойдут по создаваемой инфраструктуре *Экономического пояса*? Ведь многие оценки и прогнозы, в том числе и те, которые были сделаны даже полгода назад, сейчас уже мало отвечают сложившимся в Евразии реалиям.

В сентябре 2015 г. ВТО объявила о снижении прогноза роста мировой торговли в 2015 г. до 2,8% (с апрельских 3,3%). ВТО также незначительно снизила этот показатель в 2016 г. с 4,0% до 3,9% (что в любом случае на 5% ниже среднего за последние 20 лет значения)². Как такой поворот событий может сказаться на продуктивности планируемых торговых коммуникаций — большой вопрос. Еще один важный вопрос — кто сейчас в реальности занимается подобными прогнозами и коррекцией планов ЭПШП.

Кроме того, нужно обратить внимание и на резкий рост террористической угрозы. Многие сегодня недооценивают способность ИГ организовать теракты на пространстве от Ближнего Востока до китайского Синьцзяна. Многие эксперты почему-то относятся к возможностям ИГ скептически, но наличие у этой организации этнических батальонов с многочисленным выходцами из стран ЦАР, РФ и КНР заставляет воспринимать ее всерьез.

Возможно, в этом контексте можно рассматривать попытку КНР подключить к реализации Шелкового пути ресурсы Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Организация, ориентированная на борьбу с терроризмом и экстремизмом и имеющая определенный опыт на этом направлении, действительно могла бы сыграть позитивную роль в усилении координации региональных усилий по обеспечению безопасности будущих экономических проектов.

ФАКТОРЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

На пути ЭПШП стоит и Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Перспективы евразийской интеграции еще с момента создания Таможенного союза вызывают вполне обоснованный интерес и настороженность Китая, который за последние годы стал одним из ключевых акторов в Центральной Азии. Создание ЕАЭС меняет формат и структуру отношений внутри региона, поэтому очевидно, что отношение Китая — как чиновников, предпринимателей, так и экспертов — к этому объединению неоднозначно.

В китайской экспертной среде часто обсуждается тезис о том, что большой минус ЕАЭС — это его закрытость для Китая. На местном уровне вопрос пока ставится так: Евразийский экономический союз открыт для всех, даже для далекого Вьетнама, но полностью закрыт для Китая, что не соответствует планам *гармоничного развития*. Создание ЕАЭС, по сути, ограничило возможности КНР, а также расширило конкурентные позиции России.

И Пекин вынужден активно реагировать на евразийскую интеграцию, выдвигая новые модели экономического сотрудничества и амбициозные проекты (*Экономический пояс Шелкового пути*), чтобы сохранить свое присутствие в регионе. Так, по признаниям китайских экспертов, действие нового таможенного режима с вхождением Казахстана в ТС/ЕАЭС не только нанесло потери китайским про-

изводителям, ориентированным на казахстанский рынок, но и оказало влияние на весь центральноазиатский товаропоток из Китая.

Рост цен на китайские товары снизил привлекательность крупного рынка *Дордой* в Кыргызстане. А после вхождения в ЕАЭС Кыргызстана, а впоследствии и Таджикистана, обсуждение с которым давно идет полным ходом, барьеры возникнут уже практически во всей Центральной Азии. Ранее Пекин традиционно делал ставку на увеличение товарооборота с регионом, на это в переговорах китайские лидеры всегда делали особые акценты как на индикаторе успеха в отношениях.

Во время переговоров представителей *Назарбаев-Центра* в Шанхайской академии международных исследований (ШАМИ) китайские эксперты отмечали, что развитие ЕАЭС означает, что китайские товары должны соответствовать новым утвержденным техрегламентам, что вынуждает Пекин менять стандартный подход и создает трудности для китайских бизнесменов, привыкших к устоявшейся модели торговли. С другой стороны, китайские эксперты подмечают, что ЕАЭС имеет и отчетливый позитивный эффект. Так, главное, что Союз формирует общие *правила игры* для экономики почти всего СНГ: разность национальных законодательств, экономическая специфика каждой из стран, информационный вакуум усложняют масштабное вхождение китайского бизнеса на постсоветское пространство.

Более того, маленькие по емкости рынки объективно делают это вхождение нерентабельным. А общий рынок с отсутствием таможенных барьеров, а самое главное — с понятными правилами экономического поведения создает привлекательный фон для консервативного китайского бизнеса. Поэтому в ближайшие годы Пекин будет стремиться ускорить сопряжение ЕАЭС и ЭПШП, обосновывая этот процесс выгодами для всех стран. На страницах официального *рупора КПК* газеты *Жэньминь жибао* говорится, что ЭПШП объединяет потребительский рынок в 3 млрд человек, финансовую мощь Китая и реальные проекты³.

С этими аргументами не поспоришь. Кроме того, стимулы для ускорения сопряжения появляются и у Москвы: американский Институт мировой экономики имени Петерсона прогнозирует, что из-за переориентации торговых потоков в Азии в результате создания ТТП к 2025 г. ВВП России может потерять до 2 млрд долл. США, а экспорт сократился до 4,4 млрд долл. США⁴. Таким образом, сокращение возможностей крупных торговых игроков — России и КНР — в Азии будет стимулировать их активность по развитию собственного торгового блока евразийской ориентации. Вот только вопрос в том, как это сопряжение экономически отразится на самом ЕАЭС, который является очень молодым объединением и еще не перешел все нужные для своего укрепления стадии.

НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ

В целом, все эти факторы показывают, что региональный контекст действительно сильно изменился, и это необходимо учитывать при планировании совместных экономических проектов по линии ЭПШП. Формирование ЭПШП — это, безусловно, грандиозное начинание, реализация которого растянется на несколько десятилетий. Поэтому впереди еще предстоит немалое количество изменений



внешних и внутренних условий, в которых *Экономическому поясу* предстоит развиваться в будущем.

Возможно, именно поэтому китайская сторона озвучила эту идею, но раскрывать свои карты пока не стремится. Тем самым поддерживается ключевая интрига относительно детального содержания. В Пекине, по всей видимости, ожидают, что все или большинство предполагаемых стран-участников постепенно дополняют проект собственными идеями и инициативами, а затем органично встроит его в свои национальные планы. Как мы видим, именно это уже происходит на практике.

Это тактически неплохой ход, с учетом того что в этом случае ЭПШП становится не сугубо китайским, а уже действительно совместным, макрорегиональным и даже евразийским проектом, да и подозрений в попытках расширения китайской гегемонии будет гораздо меньше. Соответственно, мотивация и ответственность (как политическая, так и экономическая) за его реализацию распределится на всех, что будет способствовать стабилизации его развития — при этом за КНР прочно сохранится роль главного идеолога макропроекта. 🐘

Примечания

- 1 АПЕС economies pledge flexible fiscal policies, stress infrastructure investment. <http://eng-lish.people.com.cn/n/2014/1023/c90883-8798513.html>.
- 2 Falling import demand, lower commodity prices push down trade growth prospects. https://www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr752_e.htm.
- 3 *Экономический пояс Шелкового пути* — какими преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? <http://russian.people.com.cn/31518/8420265.html>.
- 4 Крупнейшее торговое соглашение США поставит под угрозу российский экспорт. <http://www.rbc.ru/economics/08/10/2015/5615527f9a794717a74286d8>.