

МНОГОВАРИАНТНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ КНР

С.Л. САЗОНОВ
Кандидат экономических наук

К.А. ПЕТРУНЬКО
Аспирантка

У ЦЗЫ (КНР)
Аспирант

Институт Дальнего Востока РАН

Ключевые слова: Китай, Россия, АСЕАН, «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской шелковый путь XXI века», железные дороги, интеграция, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд развития

7 сентября 2013 г. в Астане председатель КНР Си Цзиньпин выступил в Университете им. Назарбаева с программной речью, в которой предложил странам Центральной Азии (ЦА), «занимающим приоритетное место во внешней политике КНР», совместно с Китаем реализовать план создания «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). План предусматривает расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей, которые свяжут страны ЦА и Китай. А в перспективе объединенная транспортная сеть позволит создать транспортный коридор от стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) до стран Западной Европы.

В октябре того же года во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия) председатель КНР выступил с инициативой о создании «Морского шелкового пути XXI в.» (МШП), который позволит состыковать объединенную железнодорожную и автомобильную транспортные сети южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона. После этого МШП должен объединить морские порты стран АСЕАН, а затем продлиться по маршруту Желтое море - Восточно-китайское море - Южно-китайское море - Тихий океан и Индийский океан и даже далее - до портов стран южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки.

Проект МШП был выдвинут дальновидными и расчётливыми китайцами вслед и в связке с наземным ЭПШП. Данный проект призван обезопасить предстоящие многомиллиардные вложения (до \$800 млрд за следующую декаду) от непредвиденных рисков и последствий возможных конфликтов. В случае их возникновения два проекта подстрахуют друг друга, хотя в разной степени, учитывая геофизические особенности суши и моря.

В 2015 г. Китай продолжал переговоры о строительстве высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 5 тыс. км с 28 странами,

большинство из которых были расположены вдоль маршрутов ЭПШП и МШП. В 2014 г. оборот торговли Китая со странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП и МШП, превысил \$1,12 трлн, составив 25% от общего объема внешнеторгового оборота Китая¹.

29 декабря 2014 г. правительство КНР приняло решение о создании совместно с ведущими китайскими государственными и коммерческими банками Фонда в размере \$40 млрд для развития инфраструктуры вдоль маршрутов ЭПШП, размер которого в будущем может возрасти². Инвестиции, в первую очередь, будут направлены на улучшение транспортной сети центральных и западных китайских провинций, по которым пройдет маршрут ЭПШП, а также на развитие инфраструктуры стран Центральной Азии, Южной и Юго-Восточной Азии, по территории которых будут проложены транзитные евроазиатский и паназиатский маршруты.

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Опираясь на стратегию «выхода за рубеж», планы создания ЭПШП и МШП (сегодня в КНР эти две инициативы Си Цзиньпина называют «Один пояс, один путь») направлены на то, чтобы способствовать увеличению китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ), наращиванию объемов экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий. Это, в свою очередь, позволит монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Создаваемая за рубежом транспортная сеть ускорит экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост объемов внешней торговли КНР.

Геополитические аспекты плана «пояса и пути» очевидны. Китай стремится закрепить свое присутствие на рынках европейских стран. Наращивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей региональной экономики. Китайские

ПЗИ, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЦА, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс.

Следует отметить, что инвестиции предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайское оборудование, технологии и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР*. Нынешняя инвестиционная политика КНР в центрально-азиатском регионе, сопряженная со стратегией «выхода за рубеж» и планами строительства ЭПШП, позволит Китаю в перспективе получить значительные экономические и геополитические дивиденды.

План создания ЭПШП не сводится лишь к решению транспортных проблем, хотя инфраструктурный аспект составляет стержень китайской инициативы. В концентрированном виде планы «пояса и пути» сформулированы как «*дун вэнь, бэй цян, си цзинь, нань ся*» (обеспечить стабильность на Востоке, опираться на Север, продвигаться на Запад, спускаться на Юг). Под Севером китайские политики подразумевают политику укрепления взаимовыгодного партнерства с РФ. Реализация плана позволит обеспечить усиление экономического и, следовательно, политического влияния Китая в странах Центральной, Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, Закавказья, Восточной Европы.

Активное внедрение Китая в ЦА явилось естественным результатом превращения этого региона в центральное звено евразийского транспортного коридора. Географическая близость ЦА, относительная политическая стабильность в регионе, реальная возможность создания транспортных коридоров, с учетом проводимого центрально-азиатскими государствами курса на диверсификацию экспортных поставок, - все это делает регион ЦА чрезвычайно привлекательным для Китая. За прошедшие 13 лет объем торговли между КНР и пятью странами ЦА вырос в 11 раз - с \$12,1 млрд в 2001 г. до \$130 млрд в 2013 г.³ Китай уже стал главным торговым партнером Казахстана и Туркменистана, вторым для Киргизстана и Узбекистана и третьим - для Таджикистана.

* Как пишет в своей статье «Инвестиции из Китая: ожидания и реальность» исполнительный директор Российско-китайского центра развития торговли Р.Буртовой, «масштабного притока инвестиций из КНР в нашу страну пока нет». См.: журнал «Бюджет», № 2, февраль 2014.

Более 90% китайских денег, действительно вложенных в российскую экономику, - это кредиты российским энергокомпаниям, прежде всего «Роснефти» и «Транснефти», в обмен на строительство нефтепровода «Восточная Сибирь - Тихий океан». Среди немногих несырьевых проектов можно назвать возведение в Санкт-Петербурге жилого комплекса «Балтийская жемчужина» (прим. ред.).

Сегодня Китай через два железнодорожных контрольно-пропускных пункта (КПП) в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) стал «генеральным распределителем транзитных потоков», определяя количество и выбирая маршруты перевозки отечественных и транзитных грузов в Европу. Совершенно очевидно, что, наряду с КНР, главным звеном евразийского транзита становится и Казахстан. Таким образом, пространственная геополитика Китая превращается в многовариантную - создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через перегруженную транспортную систему РФ, но и через железные дороги ЦА, что снижает возможные риски и обеспечивает рост грузопотока.

Наращивая капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию собственной региональной экономики. Китайские ПЗИ, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЦА, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами собственный машиностроительный комплекс. Нынешняя инвестиционная политика КНР в центрально-азиатском регионе, сопряженная со стратегией «выхода за рубеж» и планами строительства ЭПШП, позволит Китаю в перспективе получить значительные экономические и геополитические дивиденды.

СЕВЕРНЫЙ МАРШРУТ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ (ЕТМ)

В течение долгого времени КПП Алашанькоу-Достык оставался единственным железнодорожным переходом на китайско-казахстанской границе. В 2013 г. был достроен 293-км участок железной дороги из Казахстана Жетыген-Алтынколь-Хоргос, и казахстанская железная дорога соединилась с 286-км железнодорожной магистралью Цзинхэ-Инин-Хоргос. С открытием КПП Хоргос автономный район превратился в транспортный узел международного значения, объединяющий железнодорожный, автомобильный и трубопроводный виды транспорта и ориентированный не только на Центральную Азию, но и Европу.

Одна из причин слабой конкурентоспособности континентальных евразийских железнодорожных перевозок заключается в потере времени при смене колесных пар железнодорожных вагонов. Для решения этой проблемы правительство КНР приняло решение о создании в г. Ланьчжоу (Ганьсу) крупного международного железнодорожного транспортного узла. От него до китайско-казахстанской границы будут проложены железнодорожные пути с более широкой колесей, соответствующей российским (центрально-азиатским) стандартам.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МАРШРУТ ЕТМ

По замыслам китайского руководства, центральный маршрут ЕТМ составляет второе важнейшее направление континентального коридора Европа-Азия и является неотъемлемой частью ЭПШП. Маршрут позволяет обеспечить транспортировку экспортных грузов из стран АТР и КНР в страны Европы и Персидского залива. В 2013 г. товарооборот КНР со странами Евросоюза превысил \$580 млрд, а к 2020 г. стороны намереваются довести объем двусторонней торговли до \$1 трлн⁴. В конце 2013 г. были достигнуты договоренности об участии КНР в строительстве железных дорог в Сербии, Венгрии, Румынии и Турции.

Центральный маршрут ЕТМ в направлении Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран-Турция - европейские страны (Ляньюньган-Алашанькоу-Достык-Актогай-Алматы-Теджен-Мешхед-Серакс-Тегеран-Табриз-Анкара-Стамбул-Париж-Роттердам) обеспечит прямой выход КНР и трем государствам ЦА в Европу, к крупным торговым портам Бандер-Аббас в Персидском заливе и Чахбехар в Оманском заливе, в страны Южной и Юго-Восточной Азии.

По расчетам китайских специалистов, прогнозируемые объемы грузоперевозок по центральному маршруту ЕТМ на пятый год эксплуатации железнодорожной магистрали составят более 10 млн т, а в перспективе могут превысить 20 млн т. За 15 лет будет обеспечена полная окупаемость капитальных затрат на строительство⁵.

Организация Китаем этого коридора через имеющееся соединение с железнодорожной сетью Казахстана позволяет КНР диверсифицировать континентальные транзитные маршруты. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня у России появились конкурентные маршруты, которые в перспективе способны отобрать у РФ подавляющую часть евроазиатского транзита.

ЮЖНЫЙ МАРШРУТ ЕТМ

В 2013 г. правительства КНР и Пакистана достигли соглашения о прокладке железной дороги протяженностью 2 тыс. км, которая через Кашгар соединит Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) и пакистанский порт Гвадар. Город Кашгар расположен гораздо ближе к странам Центральной и Южной Азии, чем Урумчи. Порт Гвадар, построенный с помощью китайских ПЗИ и сданный в эксплуатацию в 2007 г., находится в стратегически важном «горлышке» Персидского залива. Он расположен на расстоянии в 72 км от границы с Ираном и 400 км от главного мирового коридора перевозки нефти - Ормузского пролива, по которому осу-

ществляется львиная доля импортных поставок нефти в КНР⁶. Предусматривается также строительство автомобильной магистрали и нефтепровода Кашгар-Исламабад-Карачи-Гвадар, проходящих параллельно железной дороге.

Прокладка железной дороги из Кашгара в Гвадар позволит сократить время транспортировки грузов до 10 дней (по сравнению с 30 днями морским путем). В случае успешной реализации проектов, глубоководный пакистанский порт Гвадар станет важной артерией для транспортировки сырой нефти Ближнего Востока в КНР по суше в обход Малаккского пролива, а у Китая появится возможность экспортировать свои товары в арабские страны⁷.

В 2013 г. пакистанское правительство передало права на оперативный контроль над портом Гвадар китайской компании *China Overseas Holdings Limited* в обмен на инвестиции в развитие порта в размере \$190 млн. В перспективе Китай рассматривает возможность подключения к этому плечу Индии и Бангладеш.

Во время официального визита в сентябре 2014 г. в Индию председатель КНР Си Цзиньпин призвал к расширению сотрудничества в области строительства совместной железнодорожной сети в рамках реализации плана ЭПШП. Китайская сторона выразила согласие оказать помощь в реконструкции существующих железнодорожных линий⁸, принять участие в строительстве 1754-км ВСЖД Дели-Ченнаи (быв. Мадрас). Председатель КНР объявил о выделении Индии 5-летнего кредита в размере \$20 млрд на реализацию инфраструктурных и промышленных проектов. Стороны также согласились приступить к строительству МШП и «Шелкового пути БКИМ» (Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма). Си Цзиньпин заявил, что Китай ставит целью в ближайшее время довести объем товарооборота со странами Южной Азии до \$150 млрд и повысить объем китайских ПЗИ до \$30 млрд⁹.

ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ ЮВА

В течение прошедших 20 лет в Азии был создан целый ряд объединений, движущей силой которых выступает Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), объединяющая 10 государств. В 2013 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером АСЕАН, а Ассоциация превратилась в 3-го крупнейшего внешнеторгового партнера КНР. Объем взаимных инвестиций за последнее десятилетие вырос в 3 раза и в 2013 г. превысил \$100 млрд¹⁰. Объем взаимной торговли увеличился с \$55 млрд в 2002 г. до \$443,61 млрд в 2013 г.¹¹ Планируется, что к 2020 г. объем взаимной торговли возрастет до \$1 трлн, а объем взаимных инвестиций превысит \$150 млрд¹².

На рубеже XXI в. внешняя торговля стала играть важную роль в развитии экономик стран

АСЕАН и постепенно сформировалась экспортно-ориентированная модель экономического роста. В этих условиях инвестиции в развитие региональной инфраструктуры были призваны главным стимулом экономического развития в Азии.

СОЗДАНИЕ АЗИАТСКОГО БАНКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ (АБИИ)

На 21-й встрече лидеров АТЭС (Бали, 2013 г.) глава КНР выступил с предложением о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По мнению руководства Китая, подобный финансовый институт позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире¹³. Выступая на Боаоском форуме (2015 г.), председатель КНР Си Цзиньпин отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в \$100 млрд¹⁴ будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион. В марте 2015 г. министр финансов КНР Лоу Цзивэй заявил, что размер взноса Китая в уставный фонд АБИИ составит \$50 млрд¹⁵.

29 июня 2015 г. 300 делегатов из 57 стран мира подписали в Пекине соглашение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Пятерку крупнейших соучредителей по объему вложений составляют Китай, Индия, Россия, Германия и Южная Корея. Понимая, что АБИИ в перспективе будет угрожать гегемонии Всемирного банка (ВБ) и, соответственно, интересам США, американская администрация провела большую кампанию по противодействию вступлению в банк некоторых стран АТР, в частности, Японии.

СУБРЕГИОН «БОЛЬШОЙ МЕКОНГ» И ПАНАЗИАТСКАЯ СЕТЬ

По инициативе Азиатского банка развития (АБР)* с 1992 г. стал разрабатываться проект создания субрегиональной экономической зоны «Большой Меконг» (*The Greater Mekong Subregional Economic Zone - GMSEZ*), который был оформлен в 2004 г. и получил название «Шестисторонняя зона экономического сотрудничества». Субрегион «Большой Меконг»

* Азиатский банк развития (АБР) (*Asian Development Bank, ADB*) - региональная финансовая организация, предназначенная для долгосрочного кредитования проектов развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Создан в 1965 г. по инициативе ООН для помощи странам данного региона. Членами этой организации являются 48 стран АТР, а также 18 европейских государств и США. В 2014 г. общая сумма выданных кредитов составила \$22,9 млрд (*прим. ред.*).

включает шесть стран, примыкающих к бассейну реки Меконг: Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа и КНР (провинция Юньнань), население которых превышает 240 млн человек.

Одна из основных задач создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры. Решение этой задачи позволяет КНР активизировать развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющую общую (4 тыс. км) сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом, и Гуанси-Чжуанским автономным районом (ГЧАР), который является единственным районом КНР, имеющим общую морскую и сухопутную границу со странами АСЕАН. Стоимость проекта составляет \$75 млрд, но, как утверждают китайские экономисты, паназиатская ВСЖД позволит в будущем увеличить ВВП Китая и стран ЮВА на \$375 млрд¹⁶.

В 2013 г. в Лаосе состоялось 19-е совещание стран *GMSEZ*, на котором был принят «План развития субрегиона «Большой Меконг» на 2013-2022 гг.». Совещание также одобрило план создания «Железнодорожного союза стран субрегиона «Большой Меконг». Совещание в Лаосе стало отправной точкой создания паназиатской сети, которая к 2017 г. объединит железные и автомобильные дороги стран ЮВА.

Магистраль будет состоять из трех железнодорожных/автомобильных маршрутов восточного, центрального и западного направлений. Западная ветка соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Пномпень, Хошимин, Ханой и Куньмин. Центральная ветка объединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Вьентьян, Шаньюн и Куньмин. Восточный маршрут соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Янон, Жуйли и Куньмин. Транспортная сеть охватит территории Китая, Вьетнама, Лаоса, Мьянмы, Таиланда, Камбоджи, Малайзии и Сингапура, а ее общая протяженность составит более 5,5 тыс. км¹⁷.

Объединение железнодорожной сети провинции Юньнань с железными дорогами ЮВА предоставит Китаю выход к Индийскому океану. С открытием сообщения на всем протяжении сети в 2016 г. станут возможны ежегодные перевозки почти 7 млн т грузов с перспективой увеличения этого объема до 26 млн т к 2025 г.¹⁸

24-27 ноября 2014 г. в Ханое (Вьетнам) прошла 36-я конференция по вопросам развития железнодорожного сообщения стран АСЕАН, которая рассмотрела и утвердила строительство ряда железнодорожных магистралей в странах Южной и Юго-Восточной Азии, призванных «улучшить связность национальных железнодорожных сетей и совершенствовать региональную логистику». На конференции были утверждены планы строительства трех новых железных дорог: Пномпень-Сиен Раап (Камбоджа), Кратъэх (Камбоджа)-граница Ла-

оса и Бат Дэнг (Камбоджа)-Лок Нинг (Вьетнам)¹⁹.

В рамках «Зоны свободной торговли Китай - АСЕАН», субрегиональных экономических зон, планов создания ЭПШП и МШП Китай реализует проект 2-й Евроазиатской трансконтинентальной магистрали (ЕТМ-2). Согласно плану, ЕТМ-2 начнется в портовых городах дельты р. Чжуцзян и пойдет на запад до провинции Юньнань и Гуанси-Чжуанский автономный район (ГЧАР). Затем магистраль соединит Лаос, Вьетнам, Камбоджу, Таиланд, Малайзию, Сингапур (южная часть маршрута, идея которого была разработана еще в 1960-х гг.)²⁰. Далее магистраль протянется через Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию и дойдет до Роттердама (Голландия). Общая протяженность маршрута составит 14 тыс. км, а магистраль будет пересекать территорию 18 стран. Ответвление от основной трассы начнется в Турции, протянется по территории стран Ближнего Востока вплоть до Египта, активизируя транспортные потоки из Китая в Африку. Протяженность ЕТМ-2 станет на 6 тыс. км короче альтернативного морского маршрута²¹.

В условиях усиливающегося противостояния Китая и США планы создания МШП и ЕТМ-2 играют для КНР исключительную роль в деле обеспечения экономической безопасности страны, поскольку создают дополнительные коммуникации.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РФ В СИСТЕМЕ ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

По мере смещения центра мировой экономической активности в зону АТР неизбежно возрастает для нашей страны значение Дальневосточного федерального округа (ДФО). Перспективы полноценного включения РФ в интеграционные процессы АТР сегодня, в первую очередь, обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транспортной системы и использованием тех возможностей, которые еще не утрачены окончательно. Совершенно очевидно, что промедление в развитии Транссиба, Байкало-Амурской магистрали (БАМ), дальневосточных портов РФ создает явные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития транспортной сети КНР.

Важность реконструкции Транссиба в том, что мы не зарабатываем на транзите столько, сколько способны. Транссиб сегодня не работает как международный евроазиатский транспортный коридор, которым он всегда являлся. Россия не может предложить транзитную сеть соответствующего уровня, которая могла бы заинтересовать зарубежных грузоотправителей.

Трансконтинентальный коридор, опирающийся на Транссибирскую магистраль, безусловно, нужен. Однако, учитывая высокую стоимость проекта даже простой реконструкции Транссиба, акцент на развитие международных евроазиатских транзитных перевозок представляется второстепенной задачей. Это связано с тем, что возможные будущие объемы транзитных перевозок не окажутся столь значительными, чтобы возможные будущие доходы от них внесли существенный вклад в бюджет РФ.

Главная цель, решаемая реконструкцией Транссиба и БАМа, заключается в превращении магистралей в инструмент более тесной хозяйственной консолидации, усилении связанности территории страны. Строительство и модернизация транспортных сетей России активизируют экономическое развитие прилегающих территорий, позволят создать новые рабочие места и, несомненно, внесут значительный вклад в укрепление обороноспособности РФ.

Поскольку транспортная сеть РФ не способна обеспечить перевозки значительных объемов транзитных грузов из стран АТР в Европу, сегодня пространственная геополитика Китая, ставшего центральным инфраструктурным звеном евразийского транзита, превратилась в многовариантную. При формировании проектов ЭПШП и МШП руководство КНР планирует создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через РФ, но и через Центральную Азию, страны ЮВА и Ближний Восток, что снижает его возможные инфраструктурные риски.

ИНТЕГРАЦИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Благодаря своему географическому положению Дальний Восток РФ тесно связан с Китаем и Северо-Восточной Азией (СВА) - Дальневосточный федеральный округ РФ (ДФО) и Северо-Восток Китая (СВК) составляют естественный географический и экономический пояс. В мае 2014 г. заместитель премьера Госсовета КНР Ли Юаньчао, выступая на Петербургском международном экономическом форуме, предложил «создать единую экономическую зону, включающую российский Дальний Восток и СВК»²².

Для Дальнего Востока РФ тесные экономические связи с Китаем (в первую очередь), Японией, Республикой Корея (РК) и странами ЮВА могут стать столь же полезными, как и с регионами европейской части РФ. А существующие политические и экономические препятствия, осложняющие взаимовыгодное сотрудничество, могут быть преодолены за счет создания эффективной региональной интеграции российско-китайских транспортных систем.

Дополнительные меры по развитию транспортной системы ДФО РФ позволили бы ор-

границно встроить дальневосточную инфраструктурную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и обеспечить их императивное объединение с транспортной системой РФ. Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, которые, при определенных условиях, способны обеспечить превращение приграничной инфраструктурной сети в многополярную региональную транзитную структуру. Несомненно, что в случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогут получить все страны АТР.

По словам посла КНР в России Ли Хуэя, «транспортная инфраструктура ДФО РФ является идеальным полигоном, который может стать «транспортно-коммуникационными воротами» России как в Китай, являющегося «турбогенератором» регионального экономического развития, так и в страны АТР. Общие интересы Китая и России заключаются в создании российско-китайской интегрированной сети, которая может стать новой платформой для расширения торгово-экономического сотрудничества между странами Евразии.

Неоценимый вклад в реализацию совместных инфраструктурных проектов может внести присоединение России к АБИИ. Этот шаг, поддержанный президентом РФ В.Путиным, позволит приступить к реализации плана в качестве «ключевого проекта ЭПШП». Китайская пресса отмечает, что «вхождение России в АБИИ станет катализатором ускоренного развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока РФ и будет стимулировать экономическое сотрудничество со странами АТР»²³.

В этих условиях было бы крайне желательно активизировать переговоры о реализации проекта транспортного коридора Пекин-Москва, а также завершить к 2018 г. строительство его первого участка - 770-км ВСЖД Москва-Казань. Это позволило бы вдвое увеличить пропускную способность западного участка Транссиба, нарастить объемы железнодорожных транзитных грузопотоков, формируемых в центральных и западных провинциях КНР и направляемых через Казахстан по территории РФ в Западную Европу.

В свою очередь, транспортная инфраструктура Северо-Восточного Китая (СВК) в направлении российской границы до основных железнодорожных пунктов пропуска в значительной степени недогружена. Поэтому первоочередная задача заключается в коренной модернизации транспортного комплекса ДФО РФ с учетом характера перспективных грузопотоков и переводе на плечо участка ДВЖД Забайкальск/Гродеково-тихоокеанские порты РФ существенной части грузов, произведенных в северо-восточных и центральных провинциях КНР.

Поскольку сегодня пропускные возможности Транссибирской магистрали ограничены, то часть этого грузопотока может быть переключена на китайские железнодорожные магистрали, идущие в западном направлении. Резкое повышение транзитного потенциала ДФО станет мощным импульсом развития региональной инфраструктурной интеграции, сопряженной с договором о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и планом ЭПШП.

«ПРИМОРЬЕ-2»

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанного в 1990-е гг. дальневосточными учеными проекта МТК «Приморье-2», который предусматривает транзит товаров, производимых в северо-восточных провинциях Китая, через порты Хасанского района Приморского края. Сегодня товары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР с общей площадью 1,45 млн км² и населением свыше 120 млн человек, не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через порты КНР. И это при том, что железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена региональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками. В 2013 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети СВК не было вывезено 86 млн т различных грузов.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязок Пожарский и Барский, реконструкция пограничного перехода Махалино-Хуньчунь) позволит организовать транзит грузов северо-восточных провинций Китая через порты южного Приморья (Славянку, Зарубино и Посьет). Каналом для роста российско-китайских транзитных контейнерных перевозок мог бы стать пограничный переход Махалино (Приморский край) - Хуньчунь (Цзилинь).

Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороной планы по строительству железных дорог из провинции Хэйлунцзян в Приморский край: Дуннин-Полтавка-Уссурийск и Мишань-Турий Рог. Для увеличения объема региональной торговли следует построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском.

КАК СНИЗИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ РИСКИ?

Следует также учитывать, что транзитный вариант капитализации российской территории имеет определенные экономические риски. Сегодня Китай и другие страны АСЕАН дела-

ют ставку на стимулирование внутреннего и регионального спроса, о чем было подчеркнуто в речи Председателя КНР Си Цзиньпина на ежегодном Боаоском азиатском форуме в 2015 г. Выступая в сентябре 2014 г. на международной выставке *Expo China-ASEAN* в Наньнинге, заместитель премьера Госсовета КНР Чжан Гаоли заявил, что «в течение ближайших пяти лет ПЗИ в страны АСЕАН превысят \$500 млрд, а КНР импортирует из региона товаров на \$10 трлн»²⁴. Если в течение 5-10 лет странам АСЕАН удастся добиться того, что регион станет не только центром промышленного производства, но и потребления, то объем транзитных евроазиатских перевозок может сократиться, а российские инвестиции в развитие транзитной инфраструктуры могут не окупиться.

Поскольку транспортная сеть РФ не способна обеспечить перевозки значительных объемов транзитных грузов из стран АТР в Европу, сегодня пространственная геополитика Китая, ставшего центральным инфраструктурным звеном евразийского транзита, превратилась в многовариантную. При формировании проектов ЭПШП и МШП руководство КНР планирует создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через РФ, но и через Центральную Азию, страны ЮВА и Ближний Восток, что снижает его возможные инфраструктурные риски.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ В ОСВОЕНИИ АРКТИЧЕСКИХ ПУТЕЙ

Все свидетельствует о том, что смещение главной оси мировой экономики с Запада на Восток приведет к формированию развитой приарктической экономической зоны с участием России и КНР. В последние годы беспокойная обстановка в Аденском заливе и Малаккском проливе, политическая нестабильность в ряде стран создают угрозу безопасности межконтинентального судоходства и повышают себестоимость морской перевозки. На этом фоне северные морские пути (Восточный - вдоль российских берегов и Западный - вдоль канадского побережья) представляют собой безопасную зону для мореплавания и обеспечивают примерно 40% экономии времени по сравнению с традиционными маршрутами транспортировки грузов из Европы в Азию и Северную Америку²⁵.

Китайские морские компании проявляют больший интерес к Североморскому пути (СМП), нежели к другому арктическому морскому пути - Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. По словам начальника Центра по обеспечению судоходства в Восточно-Китайском море Минис-

терства транспорта КНР Ван Хэсюня, использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 25-55% по сравнению с традиционными маршрутами перевозок грузов из китайских портов восточного побережья в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей²⁶.

КНР активно финансирует развитие северокорейского порта Раджин, расширяет к нему транспортный коридор от китайской границы. Этот порт дает Китаю более короткий выход к Северному Ледовитому океану.

Китайские эксперты отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, связанные с неразвитостью российской береговой инфраструктуры и низким качеством логистики северных портов РФ. Китайские специалисты полагают, что нынешняя Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП.

Они отмечают, что заинтересованность РФ в поиске партнеров открывает новые возможности для КНР. Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по СМП, заинтересован в изучении российского опыта судоходства в высоких широтах и развитии сотрудничества с РФ в освоении арктических путей. В 2014 г. были проведены российско-китайские переговоры о создании совместного российско-китайского пароходства, которое будет осваивать Северный морской путь и перевозить по нему коммерческие грузы.

Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, и стоимость 10% внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП в 2020 г., может составить \$683 млрд. Тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП и растущие объемы торговли КНР с европейскими странами могут кардинально изменить структуру и маршруты морских евроазиатских перевозок.

СОВЕЩАНИЕ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА СТРАН ШОС В УФЕ

15 мая 2015 г. в Уфе прошло VII совещание министров транспорта стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), на котором стороны подчеркнули важность задач по объединению транспортных систем, назвав это приоритетной областью взаимодействия в рамках ЭПШП. В ходе встречи главы делегаций обсудили состояние и перспективы развития многостороннего транспортного сотрудничества в рамках ШОС.

На совещании министров транспорта было решено разработать план развития сети шоссейных дорог, ввести в эксплуатацию совместные проекты в области строительства объектов железнодорожной инфраструктуры. Намечено

развернуть сотрудничество в области авиаперевозок и открытие новых экономических авиамаршрутов между странами ШОС, создать международные мультимодальные логистические центры, а также укрепить обмены сотрудничества в области обеспечения транспортной безопасности, охраны окружающей среды, использования энергосберегающих технологий.

Важным шагом, направленным на укрепление сотрудничества в области транспорта, является принятие решения об ускоренном создании совместного банка ШОС, средства которого помогут интенсифицировать совместное сотрудничество между Россией и Китаем в области строительства инфраструктурных объектов.

В июле 2015 г. в Уфе прошли сразу два международных саммита. Главы 12 государств, двух правительств и семи международных организаций встретились на форумах БРИКС и ШОС. Стороны приняли декларации, подписа-

ли ряд документов и - главное - создали несколько финансовых институтов.

* * *

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум. Ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства составят 7-8%²⁷. В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры достигнут \$5,3 трлн, составив 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства. Причем 50% инвестиций в развитие этого рынка (\$2,65 трлн) будет инвестировано Китаем²⁸, т.к. ни ВБ, ни Азиатский банк развития не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов.

¹ China's high-tech exports face trade barriers - <http://en.people.cn/business/n/2015/0130/c90778-8843311-2.html>

² China pledges 40 bln USD for Silk Road Fund - http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/08/c_133774993_2.htm

³ SCO urged to cut trade barriers URL - http://english.ce.cn/main/latest/201412/16/t20141216_4127782.shtml

⁴ «New milestone» for China-EU partnership seen - http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisitau/2014-03/31/content_17390846.htm

⁵ *Xin Dingding*. Wheels turning to create New Silk Road - http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content_12334699.htm

⁶ Silk Road perspective of an old «China hand» - <http://en.people.cn/business/n/2015/0323/c90778-8867157-3.html>

⁷ Pak-China leaders focusing on economic ties (Embassy of Pakistan) - http://europe.chinadaily.com.cn/world/2013-03/29/content_16357525.htm

⁸ China, India agree to cooperate in railway sector - http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-09/18/content_18623294.htm

⁹ *Yu Lintao*. Subcontinent Connections. China and its South Asian neighbors boost cooperation levels - http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-09/25/content_641859_3.htm

¹⁰ *Chen Jipeng, Xia Fan* (Xinhua). News Analysis: ASEAN leaders eye community building beyond 2015 - <http://english.people.com.cn/n/2014/1112/c90777-8807761.html>

¹¹ ASEAN welcomes China's new Maritime Silk Road initiatives - http://en.ce.cn/main/latest/201408/16/t20140816_3367294.shtml

¹² Li urges further cooperation within East Asia - http://www.china.org.cn/world/2014-11/14/content_34045771.htm

¹³ АИВ good for region, good for the world - http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/04/content_18863789.htm

¹⁴ Активы АБИИ будут составлять 2/3 размера активов АБР и 2/5 активов ВБ.

¹⁵ АБИИ станет дополнением, а не конкурентом АБР

и ВБ - министр финансов КНР - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/21/content_35120020.htm

¹⁶ *Cai Xiao, Zhao Yanan*. More talks 'needed on high-speed rail link' between Xinjiang, Europe - <http://english.people.com.cn/n/2014/0705/c90882-8751312.html>

¹⁷ New momentum over China-Singapore economic corridor - http://www.china.org.cn/business/2014-09/17/content_33542423.htm

¹⁸ China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road - http://www.chinadaily.com.cn/regional/2014-09/16/content_18609325_2.htm

¹⁹ Cambodia Presents 5 Rails Projects to 8th Pan-beibu Gulf (PBG) Economic Cooperation Forum - <http://www.akp.gov.kh/?p=45471>

²⁰ Maritime Silk Road strategy not a political tool - http://www.china.org.cn/business/2015-03/29/content_35186192.htm

²¹ *Guo Anfei, Hu Yongqi*. Railway line heralds new Trading dawn - <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>

²² *Терехова А. В* Гонконге обсуждают раздел России. Развитие экономики Дальнего Востока - http://www.ng.ru/economics/2014-10-29/4_china.html

²³ Азиатский банк инфраструктурных инвестиций открывает новые возможности для сотрудничества между Китаем и Россией - <http://russian.people.com.cn/n/2015/0331/c95181-8871873.html>

²⁴ Vice Premier Zhang Gaoli's speech at China-ASEAN Expo - http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-09/17/content_18614065_4.htm

²⁵ *Zhou Siyu*. Arctic shipping lanes open up. Routes between Asia and Europe to reduce fuel costs and CO2 emissions - http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/14/content_16307086.htm

²⁶ Расширение порта Зарубино будет способствовать возрождению Севморпути - http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-10/13/content_33751106.htm

²⁷ Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025 - http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.shtml

²⁸ Asia infrastructure boom boon for China - http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml