

СЕКЦИЯ 8: УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ

КИТАЙ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ИНТЕГРАЦИЯ ИЛИ ЭКСПАНСИЯ?⁸⁰

Аристова Л.Б., Семенова Н.К.

Институт востоковедения РАН,
Россия, г. Москва, ул. Рождественка д.12
aristova3@gmail.com, semenovanelli-2011@mail.ru

Аннотация: В статье рассматриваются особенности развития транспортной сферы в странах ЦА, роль Китая в осуществлении проектов, интересы и выгоды сторон-участниц.

Ключевые слова: ЭПШП, транспорт, инвестиции Китая, стратегия стран ЦА, Россия..

Тесное экономическое, культурное, научно-техническое сотрудничество России и Китая в ближайшие 10-15 лет будет решающим фактором устойчивого развития всего евразийского региона. За последние годы российско-китайские отношения развивались по широкому кругу областей. Если вопросы в сфере международных отношений часто решались совместно, то в экономической сфере двусторонние отношения строятся сложно и не просто.

По оценке российских и китайских специалистов, в отношении взаимодействия в сфере экономики двух стран есть больше перспективы расширения взаимовыгодного сотрудничества. В значительной степени оказывает влияние место каждого из государств в мировой системе. В современных условиях двустороннее сотрудничество РФ и КНР в значительной степени идет через рамки ШОС. КНР рассматривает страны членов ШОС как перспективный рынок сбыта своих товаров, получения углеводородного сырья и т.д. Интересы Китая в ШОС можно охарактеризовать как:

- 1) торгово-инвестиционное (желание укрепиться на местных центрально-азиатских рынках;
- 2) транспортные (задача связать регионы Центральной Азии (ЦА) с провинциями западного Китая системой транспортных трансграничных коридоров;
- 3) Евразийский транзитный Шелковый путь;
- 4) энергетический аспект (использование углеводородов ЦА).

Для России (РФ) страны ЦА являются зоной российских интересов. После распада СССР сохранялось мнение, что эти государства в политическом, экономическом, военном отношениях могут быть большой нагрузкой для самой России, рассчитывая на ее помощь в разных сферах экономики. В последнее время с созданием ряда международных организаций (ШОС, ЕвразЭС, Единого таможенного союза, экономического пространства) положение меняется, тесное взаимодействие всех стран-участниц проявляется в обеспечении безопасности, борьбы с экстремизмом, международным терроризмом. Идет развитие торгово-экономических связей, совместное использование природных богатств в интересах всех стран региона.

Интеграционное объединение УФЭС (Евразийский экономический союз) является самым крупным по занимаемой территории, более 20 млн. кв.км. В его составе население 182,7 млн. чел. (2,5% населения мира) Россия, входящая вместе с рядом стран Центральной Азии в объединение продвигает задачи объединения в сфере экономики. С 2015 г. Китай предложил крупный региональный проект «Один пояс – один путь» ЭПШП, предполагающий создание единой транспортной системы от КНР через страны Центральной Азии, Россию на запад. В настоящее время по данным китайский экспертов проект ЭПШП включает 65 стран (4,4 млрд. чел.) (1).

Проект определяет новое направление в сотрудничестве в экономической сфере (транспорте, торговле, производственных отраслях и др.). КНР успешно продвигает проект, рассматривая его как источник успешного развития всех стран-участниц. Однако, среди российских экономистов существуют различные подходы к оценке ЭПШП и участи УФЭС в проекте, роли России.

Проект «Один пояс – один путь», выдвинутый КНР, подписали более 40 стран. Совместное заявление о сотрудничестве по ЭПШП России и Китая по сопряжению проектов носит стратегический характер. По плану предполагается укрепление двусторонних торгово-экономических

⁸⁰ Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект № 19-014-00027А.

отношений РФ и КНР, стран ЦА, промышленную кооперацию, инвестирование, создание транспортной сети, роста интермодальных перевозок, зон свободной торговли и др.

Строительство новых автомобильных и железных дорог благоприятно повлияют на рост экономики, стран-участниц проекта. Создание транспортно-логистических центров повлияет на более успешные грузоперевозки, рост новых отраслей производства, занятость населения.

Для КНР важное место в национальной политике занимают районы Западного Китая. Потому российские транспортные проекты Восточной Сибири и Дальнего Востока и соседних районов Китая имеют общие интересы. Создание российских регионов опережающего развития будут задействованы и общих с КНР планах.

Страны Центральной Азии для КНР давно стали зоной национальных интересов. Продвижение китайских товаров на запад, инвестиции в транспортную сферу ЦА, развитие районов западного Китая и др. – все это усиливает роль КНР на территории стран ЦА. Для России это не является положительным.

Страны Центральной Азии для Китая представляют значительный интерес в качестве транзитного региона и как потребители китайских товаров. Являясь определенным мостом между Европой и Азией, страны ЦА становятся активными участниками в предоставлении транспортных услуг по перевозке грузов из КНР на Запад. С одной стороны, развивая транспортную сферу на Евразийском пространстве Казахстан, Таджикистан, Узбекистан могут получить доходы от транзита грузов, новые производства по обслуживанию дорог. Принятый проект КНР ЭПШП, включающий транспортную систему ряда стран ЦА, требует значительных инвестиций. Железнодорожная магистраль и автотрассы от КНР на Запад будут служить главной дорогой торговых обменов (2).

Еще в 2015 г. Казахстаном была принята госпрограмма по развитию сферы транспорта «Нурлы Жол», цель которой – улучшить состояние всех видов транспорта и обеспечить долгосрочный рост экономики Казахстана (3).

Согласно проекту Казахстан должен в первую очередь организовать транспортно-логистическую инфраструктуру по своей территории. Также осуществлять строительство автомобильных путей, которые послужат частью транспортного китайского коридора Западная Европа – Западный Китай.

Казахстанская программа совпадает с планами Китая. Создание логистических центров на транспорте Казахстана позволит улучшить работу по перевозке китайских грузов расширить их объемы, снизить время в пути. По оценке казахских экономистов, к 2020 г. около 3 тыс. контейнерных поездов будут пересекать территорию Казахстана из КНР и обратно в рамках реализации плана ЭПШП и национального казахского плана «Нурлы Жол» - «Путь в будущее» (4).

Определенные трудности в реализации казахского плана и казахско-китайского сотрудничества связаны прежде всего с низким техническим уровнем транспортной сети Казахстана и других стран ЦА, требованием значительных финансовых средств на модернизацию транспорта. Существует разница в ширине колеи железных дорог Казахстана (российские стандарты и Китая (европейская колея).

Успехи в экономическом развитии КНР в последние годы вынудили власти Китая расширить свои торгово-экономические связи с соседними странами и возможностью расширения экспорта в Европу. Ближайшие к КНР страны ЦА, обладание богатыми запасами углеводородов и минерального сырья, лежащие на пути в Европу стали объектом внимания и взаимодействия с КНР.

С начала XXI в. КНР заключил ряд соглашений о стратегическом партнёрстве со странами ЦА (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркестан, Киргизия). Китай инвестирует местные производства и проекты транспортной сферы, участвует в разработках углеводородного сырья, в сфере водоснабжения. Проекты имеют свои трудности (участие большей частью рабочей силы из КНР; строительство водного канала Черный Иртыш – Карамай) вызывающее недовольство местного населения. Инвестиции КНР в экономику стран ЦА увеличивают их внешний долг. Так, например, ещё в 2015 г. внешний долг Казахстана имел 13,3 млрд.долл. (8,5%) доли КНР, Таджикистан 0,9 млрд.долл. (43%), Киргизия 1,2 млрд.долл. (35%) (5).

В своей политике КНР преследует две цели – это экономическая и военная безопасность страны, рост экономики. Для укрепления позиций КНР на Евразийском пространстве проект ЭПШП необходим. КНР пользуется финансовыми средствами, делая вливания в экономику соседей, укрепляя, прежде всего, свою экономику. Потенциал соседей намного ниже и требует финансовой помощи. Путем возведения инфраструктурных объектов, выдаче кредитов в странах ЦА Китай укрепляет свои позиции и зависимость стран ЦА. Однако, растет и недовольство внутри этих стран (вытеснение местной рабочей силы, неравная оплата труда), нежелание Китаем покупать товары местного производства, особенно сельского производства, более дешёвые и качественные и др.

Проект «Один пояс – один путь» был предложен КНР и большие выгоды от его реализации получает Китай. Напротив страны ЦА попадают в большую финансовую зависимость от КНР на многие годы. Инвестируя транспортные проекты в ЦА, КНР поможет своим банкам и производителям. Вокруг КНР создается большая территория дружественных Китаю стран, зависимых от КНР.

Проект, предложенный КНР, создан китайскими специалистами на финансовые средства Китая, что дает большую выгоду этой стране. Страны ЦА наоборот, развивая свою экономику, попадают в большую финансовую зависимость от сильного соседа, получая его кредиты.

Основной задачей во взаимодействии КНР с соседями остается получение углеводородного и минерального сырья для нужд своей экономики, продвижение китайских товаров, расширение рынков сбыта. Китай ещё в начале XXI в. (2014 г.) более 23 млрд. долл. вложил в разработку нефти в Казахстан, что привело к контролю добычи казахской нефти (более ¼ объема, около 20 млн.т) (6).

Богатейшие залежи природного газа в Туркменистане разрабатывается при поддержке КНР (выделено 12 млрд.долл.) и экспорт газа. При этом на месторождении Голкынаш вся добыча осуществляется целиком КНР и в свою пользу. Китай вывозит ценное минеральное сырье (цветные металлы, уран) из Казахстана, что позволяет расширить количество своих реакторов АЭС (31 в 2015 г. – к 2030 г. намечено увеличить число до 110).

В целом, выдвигая идею ЭПШП, инвестируя транспортные и энергетические проекты на территории Евразийских государств, Китай в первую очередь улучшает положение своей экономики. Инвестируя транспортную сферу стран ЦА, Китай усиливает зависимость этих стран, хотя определенные положительные стороны для стран ЦА есть. Учитывая положительные и негативные стороны проекта ЭПШП, можно укрепить позиции стран ЦА. Среди неблагоприятных факторов может быть создание в странах ЦА производств с устаревшим оборудованием, опасных предприятий, следует сохранять условия экологии.

В настоящее время, позиции КНР в странах ЦА расширяются, что не может не беспокоить Россию. Для успешного сотрудничества России и КНР нужно учитывать общие интересы и задачи отдельных государств. Общие задачи включают сферу создания логистических центров на транспорте, строительство высокоскоростных магистралей, развитие среднего и малого бизнеса в странах ЦА.

Литература

1. *Сергей Бирюков.* «Новый Шёлковый путь» и Евразийская интеграция: конвергенция проектов как шанс на развитие. Геополитика.ru 20.03.2017.
2. *М. Титаренко.* Транспортный мост Азия – Европа и перспективы российско-китайского сотрудничества. (Электронная версия) http://old.riasleydie.ru/oboz/N04_99/4_05. 13.05.2018 НТМ
3. Госпрограмма цифрового развития «Нурлы Жол» на 2015 г. – 2019 г. (электронная версия) <http://www.baiterek.gov.kz/upload/grogram/> Нурлы жол. Pdf. 16.06.2018.
4. Перспективы и план действий по способствованию совместному строительству ЭПШП и «Морского Шёлкового пути 21 века». 15.06.2018.
5. *Дм. С. Попов.* «Центральная Азия в китайской концепции экономического пояса Шёлкового пути и стратегические интересы России». – Институт стратегических исследований. Журнал «Проблемы национальной стратегии». 29.04.2006.
6. Там же.
7. Политологи о проекте «Один пояс – один путь». - «Аргументы и факты». 15.05.2017.