

Экономика

Экономический пояс Шелкового пути — новая модель привлекательного экономического партнерства для ЕАЭС

© 2016

Б.А. Хейфец

В статье анализируется тенденция к трансрегионализации глобальной экономики, связанная с формированием новых экономических мегапартнерств, обосновывается вывод о наибольшей привлекательности для стран ЕАЭС партнерства в рамках Экономического пояса Шелкового пути. Рассматриваются возможные направления и формы для активизации такого партнерства.

Ключевые слова: трансрегионализация, экономические партнерства, глобальное экономическое пространство, ЕАЭС, Экономический пояс Шелкового пути

Трансрегиональные экономические мегапартнерства

Отличительной тенденцией в развитии мировой экономики, проявившейся в последние годы, является формирование трансрегиональных экономических альянсов нового типа. Первый договор о трансрегиональном мегапартнерстве — Соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП) — был подписан 12 государствами АТР в начале февраля 2016 г. В течение последующих двух лет он должен вступить в законную силу, когда его ратифицируют, как минимум, шесть стран, аккумулирующих не менее 85% суммарного ВВП ТТП.

На стадии завершения находятся переговоры по другим мегасоглашениям: ЕС — Канада, ЕС — Япония, Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТАТИП), Региональное всестороннее экономическое партнерство (РВЭП) и некоторым другим. Ожидается, что большинство из них будет подписано в 2016–2017 гг.

Тенденция трансрегионализации должна привести к принципиальным изменениям в структуре и характере международного разделения труда и в конечном счете к глубокому переформатированию глобального экономического пространства. С учетом взаимного пересечения (вхождения в разные союзы одних и тех же стран) доля отдельных мегапартнерств в мировом ВВП (по номинальному валютному курсу) составляет 30–45%, в мировой торговле — 20–35%, в накопленных ПИИ — 20–40%. Речь идет об огромных блоках мировой экономики (табл.1).

Хейфец Борис Аронович, доктор экономических наук, главный научный сотрудник Института экономики РАН, профессор Финансового университета при Правительстве РФ.

E-mail: bah412@rambler.ru.

Таблица 1

Новые экономические мегапартнерства

Соглашения	Участники	Число стран	Доля в мировом итоге в 2014 г., %			
			ВВП*	Экспорт товаров	Экспорт услуг	Накопленные ПИИ
Транстихоокеанское партнерство	Австралия, Бруней, Канада, Чили, Япония, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, США, Вьетнам	12	42 (28)	23	25	33
Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство	Страны ЕС (28), США	29	47 (33)	24	40	39
Всестороннее экономическое и торговое соглашение	Страны ЕС (28), Канада	29	28 (19)	18	28	38
ЗСТ ЕС-Япония	Страны ЕС (28), Япония	29	32 (22)	19	29	36
Региональное всестороннее экономическое партнерство	Страны АСЕАН (10), Австралия, Китай, Япония, Индия, Республика Корея, Новая Зеландия	16	29 (31)	34	16	20
Экономический пояс Шелкового пути (только сухопутные маршруты)	Китай, Казахстан, Киргизия, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Иран, Ирак, Сирия, Азербайджан, Грузия, Турция, Украина, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Голландия, Франция, Болгария, Румыния, Италия, Испания и др.	>30	>45 (>35)	>35	>25	>20

*по номинальному валютному курсу, в скобках — по ППС

Источник: рассчитано по Базе данных Всемирного банка. URL: www.worldbank.org (дата доступа: 21.04.2016); Базе данных ВТО. URL: www.wto.org (дата доступа: 21.04.2016); Базе данных ЮНКТАД. URL: www.unctad.org (дата доступа: 21.04.2016).

Приоритетом при формировании новых трансрегиональных экономических союзов является в первую очередь общность экономических интересов, а не территориальная близость и наличие общих границ.

Можно выделить несколько типов новых мегапартнерств¹. Один из них условно можно назвать американо-европейским. Он представлен ТТП, а также будет в значитель-

ной мере отражен в таких партнерствах, как ТАТИП, Всестороннее экономическое и торговое соглашение ЕС — Канада, ЗСТ ЕС — Япония. Это тип либерального торгово-инвестиционного соглашения по модели «ВТО плюс». Данная модель означает принятие на себя каждым участником партнерства обязательств по условиям торговли и другим сферам экономического взаимодействия сверх обязательств, вытекающих из ее членства в ВТО. В рамках этой модели практически отменяются импортные пошлины. Так, в ТТП это коснется 99% всех пошлин, хотя их отмена будет проходить поэтапно и с временным сохранением квотирования по поставкам некоторых товаров.

К другому типу мегапартнерств, азиатскому, можно отнести РВЭП. Его главными драйверами выступают АСЕАН и Китай. Проект РВЭП полностью отвечает приоритетам китайской внешнеэкономической политики и является его альтернативным ответом на ТТП.

Основные направления РВЭП в общем плане совпадают с ТТП. При этом в качестве базовых в РВЭП использованы принципы, которые применяются АСЕАН в существующих соглашениях о ЗСТ с третьими странами. Это относится, например, к торговле текстилем и одеждой, правилам происхождения товаров, таможенным процедурам, техническим барьерам в торговле, санитарным и фитосанитарным нормам, торговым поощрительным мерам, финансовым услугам, телекоммуникациям, юридическим и организационным вопросам. При этом важнейшим принципом АСЕАН является консенсусный подход при реализации совместных мероприятий и движение со скоростью «самого медленного верблюда в караване», который определяет и скорость всего каравана. Однако устанавливается и минимальная планка для включения в такой «караван». В РВЭП, например, предусматривается постепенное обнуление более 90% импортных пошлин.

В отличие от ТТП в РВЭП специально не выделяются такие области, как временные въездные визы, охрана окружающей среды, государственные закупки, трудовые отношения и некоторые другие вопросы. Существенно и то, что соглашение о РВЭП в большей мере отвечает так называемому формату живого документа, то есть может быть дополнено и изменяться в процессе его реализации. Кроме того, соглашение о РВЭП с самого начала предполагало формирование специального дифференцированного режима для менее развитых его участников. Это определяет большую гибкость РВЭП и его привлекательность для развивающихся стран. В первую очередь это соглашение открыто для стран, имеющих соглашения о ЗСТ с АСЕАН.

В настоящее время, на наш взгляд, оправдано выделение еще одного типа экономического партнерства, к которому относится проект Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути (МШП) XXI века. Этот проект можно назвать гибридным, так как он будет реализовываться по разным направлениям, с разными скоростями и не предполагает заключение одного универсального соглашения, как в ТТП, ТАТИП или РВЭП.

ЭПШП и МШП может стать самым мягким и гибким экономическим партнерством. Он предполагает, что его участники будут обмениваться мнениями относительно путей экономического развития для того, чтобы выявить потенциальные конфликтные точки, устранить их и приступить к объединению стратегий развития с учетом экономической, политической, правовой практик стран — участниц этого проекта. Привлекательность ЭПШП и МШП обеспечивается не только охватом большой группы стран, но и гибкостью его механизмов. Инициатор данного проекта, Китай, подчеркивает, что ЭПШП и МШП — не интеграционная структура, не региональная или международная организация, а инициатива взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития. Она открыта, всеобъемлюща, лишена жестких ограничительных рамок и приветствует участие всех стран и международных организаций². Участвовать в проекте смогут все заинтересованные государства и компании, которые будут сами выбирать удобный для се-

бя формат взаимодействия. В этом смысле ЭПШП и МШП еще может быть назван моделью «открытого партнерства».

Сказанное выше не умаляет того факта, что этот проект несет существенные геополитические и экономические выгоды для Китая, особенно в связи с формированием ТТП и ТАТИП.

Именно данная модель мягкого экономического партнерства в настоящее время является наиболее привлекательной и удобной для стран ЕАЭС, которые пока не готовы к созданию либерального экономического партнерства американо-европейского и азиатского типов, о которых говорилось выше. Например, при вхождении России в ВТО была достигнута договоренность о поэтапном снижении средневзвешенной импортной пошлины в течение семи лет с 11,8% до 7,1%, в том числе на сельскохозяйственную продукцию — с 15,2% до 11,3% и на промышленную продукцию — с 11,3% до 6,4%. Однако даже такой уровень таможенной защиты вызвал резко отрицательные отклики среди многих экспертов и политиков.

Именно с данных позиций следует оценивать возможность вступления в новые экономические альянсы с фактически беспошлинными правилами торговли и жесткими ограничениями по использованию нетарифных барьеров. Подобные опасения еще в большей мере касаются менее развитых стран ЕАЭС.

Особенности проекта ЭПШП

Как известно, первое официальное заявление о новом Шелковом пути было сделано в октябре 2013 г. А в марте 2015 г. был опубликован первый официальный документ: «Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Из него следует, что основная цель проекта — стимулирование упорядоченного и свободного потока экономических факторов, высокоэффективного распределения ресурсов и глубокой рыночной интеграции путем укрепления связей и взаимодействия между Азией, Европой и Африкой, а также в омывающих их берега морях³.

Сейчас не до конца ясны четкие очертания этого проекта, который активно обсуждается на различных форумах. По предположениям ОЭСР, число возможных участников проекта составит 60 государств и международных организаций. Он охватит страны, где проживает около 4 млрд человек (немногим менее 60% всего населения планеты)⁴.

Данный проект, если его рассматривать в контексте реформирования глобального экономического пространства, может стать крупнейшим трансрегиональным экономическим партнерством. Он охватывает страны, производящие более 45% мирового ВВП (только сухопутные маршруты и с учетом европейских государств, где будут расположены их конечные пункты). Это, конечно, оценка, цифры могут измениться, поскольку до конца не проработаны все возможные маршруты данного проекта.

ЭПШП и МШП не предполагает заключения общего универсального соглашения, как в ТТП, ТАТИП или РВЭП. Уже заявлены многие цели, совпадающие с целями «Программы устойчивого развития до 2030 года», которая была принята на Генеральной ассамблее ООН в сентябре 2015 г. Среди них: содействие развитию, развитие конкуренции, защита потребителей, поддержка малого и среднего бизнеса, развитие науки и трансферт технологий, обмен передовым опытом, обеспечение продовольствием, улучшение управления сельским и лесным хозяйством, укрепление контактов между региональными (местными) органами власти, городами, людьми и т.п. В то же время на экономическом пространстве этого проекта уже существуют более тесные союзы в виде ЗСТ и возможно заключение новых соглашений такого рода.

Логистические выгоды

Важнейшей стороной проекта ЭПП и МШП является его транспортно-инфраструктурная компонента, которая во многом обусловила рождение идеи самого проекта. Новый Шелковый путь пройдет по территориям, которые характеризуются невысоким уровнем развития инфраструктуры, и позволит существенно сократить сроки поставки экспортных и импортных товаров. Например, путь из Китая в Германию по железной дороге займет 16 дней, тогда как его морская альтернатива — вдвое больше⁵. Между тем у первых в мировом рейтинге по объему внешней торговли — ЕС и Китая — налажены интенсивные торговые связи. На ЕС в 2014 г. приходилось 16% всего экспорта и 12% импорта Китая. У ЕС на Китай пришлось 9% экспорта и 17% импорта.

В логистике заинтересованы многие другие потенциальные участники этого проекта. Так, у Казахстана на ЕС в 2014 г. пришлось 41,2% всего товарооборота страны, что в 2 раза больше, чем доля государств ЕАЭС, членом которого он является.

Одновременно для стран Центральной Азии и России новый Шелковый путь открывает дорогу к китайскому порту Ляньюнган, через который будут поступать как экспортные, так и импортные грузы для/из государств Юго-Восточной Азии. Это отвечает интересам ЕАЭС по созданию ЗСТ с отдельными странами АСЕАН. Осуществлять транзит своих грузов в Европу через Китай собирается Монголия. Иными словами, речь идет о создании трансевроазиатской системы транзита.

Таблица 2

**Место в мировых рейтингах развития логистики ряда стран, охватываемых
Экономическим поясом Шелкового пути (2014 г.)**

Страна	Интегральный индекс развития логистики	Таможня	Наземная инфраструктура	Международный морской транспорт	Компетенция логистики	Проектирование объектов	Соответствие современным требованиям
Китай	28	38	23	22	35	29	36
Турция	30	34	27	48	22	19	41
Индия	54	65	58	44	52	57	51
Украина	61	69	71	67	72	45	52
Пакистан	72	58	69	56	75	86	123
Казахстан	88	121	106	100	83	81	69
Россия	90	133	77	102	80	79	84
Беларусь	99	87	86	91	116	113	93
Таджикистан	114	115	108	92	113	119	133
Грузия	116	131	100	138	119	102	87
Азербайджан	125	82	68	113	149	148	143
Узбекистан	129	157	148	145	122	77	88
Монголия	135	132	120	110	126	149	147
Туркменистан	140	122	146	116	155	134	153
Ирак	141	149	131	139	147	136	116
Киргизия	149	145	147	127	151	145	155

Источник: составлено по Базе данных Всемирного банка. URL: www.worldbank.org (дата доступа: 21.04.2016).

Она будет выгодна и для имеющих более удачное транспортное положение потенциальных участников этого проекта, например, Индии или Бангладеш, так как в ее рамках будут устраняться нетарифные барьеры. Так, создание новой логистики ЭПШП и МШП будет означать упрощение бумажных и других бюрократических процедур, на которые тратится 2/3 времени при транспортировке грузов⁶. Эта проблема существует и на границах ЕАЭС, где забюрократизированность таможенных процедур задерживает грузы на 3–6 дней, съедая все выгоды от сокращения времени их физического перемещения.

Представление о значении инфраструктурного фактора в реализации проекта ШП дают данные рейтинга Всемирного банка по интегральному уровню развития логистики и его отдельным компонентам (табл. 2).

Как видно из таблицы, Китай занимает 1-е место по интегральному рейтингу Всемирного банка и практически по всем его составляющим индексам развития логистики среди представленных в таблице потенциальных стран-транзитеров для сухопутных маршрутов Шелкового пути.

При этом большинство потенциальных транзитеров находится во второй половине данных рейтингов как по развитию транспортной инфраструктуры, так и по институциональным условиям развития логистики. Это обуславливает их сильную заинтересованность в реализации инфраструктурных проектов Экономического пояса Шелкового пути.

Другие привлекательные стороны партнерства

Среди важнейших целей Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века можно назвать стимулирование взаимной торговли путем упрощения торгово-инвестиционных процедур и ликвидации существующих в этой сфере барьеров; использование уникальных природных преимуществ стран-участниц через многосторонние механизмы и многоуровневые платформы; усиление двустороннего и многостороннего сотрудничества в финансовой сфере, расширение расчетов в национальных валютах, развитие финансовых институтов и укрепление их конкурентоспособности; активизация человеческих контактов и т.п.

Притягательность проекта для стран ЕАЭС также связана с его лучшей финансовой обеспеченностью. Для его реализации созданы соответствующие институты, которые будут оказывать содействие в строительстве национальных инфраструктурных объектов. Это специальный Фонд ШП объемом 40 млрд долл. и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с уставным капиталом 100 млрд долл., учредителями которого стали 57 государств, в основном из Азии и Европы. Доля трех крупнейших акционеров АБИИ — Китая, Индии и России — составила 30,34, 8,52 и 6,66% соответственно. О большой заинтересованности в этом институте свидетельствует то, что заявки на участие в АБИИ были собраны менее чем за полгода, они продолжают поступать и после окончания установленного срока их приема. В финансировании проектов Шелкового пути будут также принимать участие Азиатский банк развития, Новый банк развития БРИКС и другие международные институты. Так, в марте 2016 г. Азиатский банк развития (АБР) подписал Рамочное соглашение с Евразийским банком развития (ЕАБР) о софинансировании проектов на территории Армении, Казахстана, Киргизии и Таджикистана. Для реализации соглашения ЕАБР выделит 1 млрд долл., АБР — 2 млрд долл. до 2021 г.

Важно и то, что Китай в своих инвестициях за рубеж все большее внимание уделяет экономической зоне проекта Шелкового пути. На конец 2015 г. китайские предприятия имели контракты на 3987 проектов в 60 странах, охватываемых ЭПШП и МШП, стоимостью в 92,6 млрд долл., что составило 44,1% от всех китайских зарубежных проектов. В 2015 г. Китай осуществил ПИИ в 49 из этих стран на сумму 14,8 млрд долл. (12,6% от общего объема нефинансовых ПИИ за рубеж в размере 118 млрд долл.). Наибольший объем ПИИ получили Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия, Россия и Таиланд⁷.

Правда, на Россию пришлось менее 0,8% от объема зарубежных китайских инвестиций в 2015 г. Хотя Китай формально осуждает санкционную войну против России, многие китайские компании и банки, за исключением уполномоченных государственных структур, опасаются возможных последствий своих контактов с российскими корпоративными структурами, попавшими под санкции. Это сказывается на общем тоне сотрудничества, особенно в финансовой и инвестиционной сфере.

Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути

Еще в мае 2015 г. руководители России и Китая договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и ЭПШП, была создана соответствующая рабочая группа, которая стала проводить регулярные встречи. В августе 2015 г. в Пекине обсуждались такие вопросы, как инвестиционные инфраструктурные проекты между Китаем, Россией и другими партнерами по ЕАЭС, устранение различного рода барьеров в торговле, создание системы по защите взаимных инвестиций и их поощрению, а также механизмы решения инвестиционных споров, о приоритетах сотрудничестве в области высоких технологий⁸. То есть фактически речь шла о формировании ЗСТ ЕАЭС и Китая с определенными ограничениями, как это вытекало из майских договоренностей.

Однако впоследствии заявленный интеграционный уровень данного проекта был снижен, что нашло отражение в его названии. Теперь это — «Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем», которое не предусматривает глобального снижения таможенных пошлин, что в принципе не противоречит ранее объявленной цели, так как создает необходимые предпосылки для либерализации торговли и инвестиций в дальнейшем. Как заявил в то время экс-председатель коллегии ЕЭК В. Христенко, это пока не преференциальное соглашение, но важный этап в развитии экономического сотрудничества, который упорядочивает всю структуру отношений и создает базу для дальнейшего движения, в том числе в целях возможного выхода на соглашение о зоне свободной торговли⁹.

В таком подходе проявляется главное препятствие для развития новых экономических партнерств России — слабая конкурентоспособность экономики, которую не удастся существенно повысить в ближайшей перспективе.

Сам термин сопряжение достаточно дипломатичен и удобен, так как подразумевает многовариантное толкование. Такое понятие существует в математике, химии, черчении и в некоторых других негуманитарных науках. Под сопряжением в черчении понимается, например, плавный переход по кривой от одной линии к другой. Использование такого термина в экономической политике дает большую вариантность и возможность более гибких подходов.

Представляется, что в случае ЕАЭС и ШП можно выделить три возможных типа сопряжения:

- а) инфраструктурное или более широко — проектное сопряжение;
- б) институциональное сопряжение (гармонизация регулятивных практик) — прежде всего, устранение барьеров в торговле + защита инвестиций, выработка общих норм в некоторых других сферах (защита интеллектуальной собственности, трудовые отношения, охрана окружающей среды и т.п.);
- в) оба варианта будут дополнять друг друга, образуя фактически третий тип сопряжения — гибридное сопряжение, хотя в ближайшей перспективе инфраструктурное сопряжение, вероятно, будет опережать институциональное.

Большие перспективы у инфраструктурного сопряжения ЕАЭС и ЭПШП. Оно может осуществляться по линии железнодорожного, автомобильного, морского, речного, трубопроводного, воздушного транспорта, ЛЭП и оптико-волоконных консультаций. Кроме финансового потенциала, у Китая имеется огромный опыт и свободные мощности

строительных подрядчиков, в том числе в связи с относительным снижением динамики объема их работ внутри страны.

С точки зрения инфраструктуры, ЕАЭС занимает важнейшее место в проекте Шелкового пути. При этом центральную роль играет Казахстан, по территории которого проходит 5 международных транспортных коридоров (МТК) железных дорог: 1) Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ); 2) Южный коридор ТАЖМ. 3) Центральный — Среднеазиатский коридор ТАЖМ; 4) Север — Юг; 5) Европа — Кавказ — Азия. Планируется и создание автодорожного МТК Западный Китай — Западная Европа (TRACECA). Предполагается, что его протяженность составит 8445 км, из них 2233 км пройдут по территории России, 2787 — Казахстана и 3425 км — по территории Китая. Крайние точки коридора Санкт-Петербург и порт Ляньюньган.

В России Китай уже стал участвовать в финансировании разработки проектной документации высокоскоростной железной дороги Москва — Казань. Объем китайских кредитов со стороны корпоративного сектора и Фонда ШП может составить до 400–450 млрд руб. Сооружение дороги Москва — Казань должно начаться в 2017 г. (завершиться в 2022 г.) и потребует около 1 трлн руб. инвестиций. При этом длительные сроки реализации данного проекта уже встречают критику с китайской стороны. Обсуждается и вариант включения в маршруты Шелкового пути дороги Москва — Санкт-Петербург.

В то же время не оправдываются российские ожидания по инфраструктурной интеграции с ЭПШП. России не удалось в полной мере включить Транссибирскую магистраль и БАМ в инфраструктурные маршруты Шелкового пути. Хотя сейчас наблюдается рост перевозок китайских грузов по Транссибу (66 тыс. TEU в 2015 г.), этот путь, нуждающийся в масштабных инвестициях для модернизации, пока не может конкурировать с казахстанским транзитом.

Планировалось также, что один из маршрутов ШП пойдет по Среднему, Южному Уралу и северным региональным территориям, где идет стройка Северного широтного хода. Однако данные железнодорожные магистрали также нуждаются в крупных инвестициях для их расширения и модернизации, которые не готова осуществить Россия. Был также вариант превращения Крыма в стратегическую торговую базу и точку захода торгового маршрута в Европу. Но и он отпал вместе с прекращением проекта по строительству крымского порта¹⁰.

Остается актуальным проект по превращению Северного морского пути в реальную транспортную связку между АТР и Европой, который также не вошел в проект ШП. В последние годы по нему постоянно увеличиваются объемы трансконтинентальных перевозок, а также удлиняются сроки навигационного периода, чему способствует общее потепление климата. Для того, чтобы повысить коммерческую привлекательность данного маршрута, предполагается установить льготный режим свободного порта на ключевые порты Дальнего Востока по типу Владивостока. Но этот маршрут пока не встречает большого интереса со стороны китайских партнеров.

Россия стала предлагать ряд новых маршрутов транзита китайских грузов. Среди них — перевозки грузов из Западного Китая и из Казахстана через Мурманск на восточное побережье США. Этот путь на треть короче, чем маршрут через восточное побережье Китая, Тихий океан, Панамский канал. Другие новые направления — выход на Черное море через Достык (Казахстан), Тамань — Черное море в южную Европу, а также использование новых балтийских портов в Высоцке и Приморске для транзита в Северную Европу.

Что касается более гармоничного институционального сопряжения, то здесь возможны различные подходы. Одним из вариантов является участие в проектах Китая по созданию 23 экономических торгово-производственных зон в рамках ЭПШП по Евразии, где могут быть предложены более преференциальные условия ведения внешнеэкономической и хозяйственной деятельности по типу особых экономических зон. Например, Бе-

ларусь хочет включить свой новый индустриальный парк «Великий камень», организуемый в кооперации с «Китайской корпорацией инжиниринга САМСЕ», в проект Экономического пояса Шелкового пути. Кроме развития высокотехнологичных производств, «Великий камень» должен стать крупнейшим торгово-логистическим хабом, своеобразным «сухим портом» в 25 км от Минска. Россия рассчитывает на активное участие китайского бизнеса в создаваемых на Дальнем Востоке «территориях опережающего развития».

Странами ЕАЭС готовятся и другие двусторонние соглашения, обеспечивающие либерализацию торговли и инвестиций по отдельным проектам и направлениям. Важно при этом координировать сотрудничество отдельных стран ЕАЭС с Китаем, так как их разнотемпная интеграция неизбежно вызовет усиление центробежных тенденций в ЕАЭС. Уже сейчас партнеры России по ЕАЭС отдают предпочтение двустороннему взаимодействию с Китаем, для которого ЕАЭС также является аморфным объединением с невнятными механизмами управления.

В частности, наблюдается активное развитие сотрудничества Китая с Казахстаном, где китайские инвестиции намного опережают инвестиции из России. Так, объем накопленных китайских прямых иностранных инвестиций на конец 2014 г. в Казахстане достиг 23,6 млрд долл., тогда как в России — лишь 3,4 млрд долл., то есть почти в 7 раз меньше¹¹. Уже достигнуты договоренности по реализации 52 промышленных проектов на общую сумму свыше 24 млрд долл. При этом речь идет не столько о традиционных отраслях добывающей промышленности, сколько о современных предприятиях, производящих продукцию с более высокой добавленной стоимостью. Например, в рамках Фонда Шелкового пути создан специальный фонд объемом в 2 млрд долл., ориентированный на китайско-казахстанское сотрудничество в агропромышленной сфере. Из 19 совместных проектов 12 реализуются на территории Восточного Казахстана и Алматинской области, примыкающих к Северо-Западному Китаю. Предусматривается реализация совместных проектов по производству и переработке мяса, масличных и зерновых культур, томатов — с дальнейшим продвижением ее на экспортные рынки Китая.

Казахстан, отчасти разочарованный положением дел в ЕАЭС, на заседании его Высшего экономического совета, которое состоялось в конце мая 2016 г. в Астане, выступил с инициативой активизации связей с третьими странами и интеграционными объединениями, прежде всего в рамках проекта ЭПШП. Предполагалось, что на заседании должна быть принята Концепция развития и сопряжения ЕАЭС и китайской программы «Один пояс, один путь», концепция и подходы были одобрены на заседании глав правительств стран ЕАЭС¹². Однако, судя по официально опубликованным документам этого заседания, концепция пока не была одобрена. В то же время было принято решение о необходимости старта и начала переговоров с КНР о формировании всеобъемлющего торгово-экономического партнерства, что теоретически может заложить фундамент более тесной интеграции ЕАЭС и ЭПШП¹³.

Выигрышной для России была бы стратегия игры на опережение, особенно в инвестиционной сфере, где реальное открытие национальной экономики было бы не так чувствительно по сравнению с далеко идущей торговой либерализацией. Тем более что зарубежные страны ЕАЭС фактически такую политику по отношению к китайским инвестициям уже проводят. В этом плане создание зоны свободных инвестиций ЕАЭС—Китай путем заключения преференциального всеобъемлющего инвестиционного соглашения выглядит перспективным проектом. При этом Россия может пойти на существенные уступки в плане допуска иностранных инвестиций в некоторые стратегические предприятия в области добычи и переработки топливно-сырьевых ресурсов. Она уже сделала некоторые шаги в этом направлении, предоставив ряду крупных китайских компаний возможность приобретения крупных пакетов акций предприятий газовой и нефтяной промышленности. Такая практика может получить дальнейшее развитие в связи с намечаемой в ближайшие годы приватизацией привлекательных госактивов.

В свою очередь, расширение инвестиционного взаимодействия ЕАЭС — Китай даст сильный импульс развитию торговли и сотрудничества в других областях, ослабит атмосферу определенного недоверия, которая существует во взаимоотношениях. Аналогичные соображения могут быть высказаны в отношении Индии и ряда других стран по маршрутам Экономического пояса Шелкового пути.

Большие резервы улучшения условий взаимодействия таятся в ликвидации нетарифных барьеров, что может частично компенсировать неготовность стран ЕАЭС снизить или ликвидировать таможенные пошлины. Это, прежде всего, касается таможенного администрирования, санитарных и фитосанитарных мер, технического регулирования, механизмов защиты интеллектуальной собственности и т.п. Серьезный потенциал в сопряжении проектов ЕАЭС и ШП заложен в либерализации торговли услугами, где скорее могут быть смягчены или отменены тарифные и нетарифные барьеры. Наиболее перспективные сферы: IT-услуги, инжиниринг, электронная торговля, строительные, транспортные, туристические услуги и т.п.

Так, подписание в конце 2015 г. соглашения между Россией и Китаем о транзитных автомобильных грузоперевозках через Казахстан позволяет заметно облегчить процедуру прохождения таможенной регистрации товаров. Это сократит время на перевозку с одной недели до 2–3 дней. Другой пример: соглашение между Россией и Китаем о безвизовых туристических поездках (февраль 2000 г.) способствовало серьезному росту туристического потока из Китая, занимающего 1-е место в мире по затратам на выездной туризм. Китай еще в 2014 г. опередил другие страны по количеству посещающих Россию туристов (примерно 1/7 часть всех интуристов). В 2015 г. численность группового турпотока из Китая в Россию вырос до 537 тыс. человек, увеличившись на 87% по сравнению с 2014 г. Из этого турпотока почти половина (224 тыс. человек) посетили Россию по приграничному «безвизовому» туристическому обмену. В 2014 г. китайские туристы оставили в России более 1 млрд долл.¹⁴

Не следует забывать и о многосторонних проектах углубления торгового и инвестиционного сотрудничества, которые готовятся в настоящее время в рамках партнерства ЕАЭС — ШОС. В нем будут представлены все страны ЕАЭС, Китай, новые члены ШОС — Индия, Пакистан, а в перспективе, возможно, и Иран. В соответствии с данным в конце 2015 г. поручением своих правительств экспертами стран ШОС прорабатывается «Концепция реализации континентального экономического партнерства на пространстве ЕАЭС и ШОС». Реализация подобного проекта может способствовать формированию более тесного партнерства в рамках Экономического пояса Шелкового пути. Формат ЕАЭС во взаимодействии с ШОС также позволит Армении и Беларуси активнее включиться в интеграционные процессы на пространстве Евразии.

* * *

Таким образом, наиболее удобный для ЕАЭС вариант по созданию экономического партнерства — это ЭПШП. Данный вывод связан с тем, что этот проект — самый мягкий и позволяет выбрать удобные для каждого его участника уровень и формы участия.

Важно и то, что участие в ЭПШП станет альтернативным ответом на усиливающуюся трансрегионализацию глобальной экономики. Как справедливо отмечает министр по торговле ЕЭК В. Никишина, стыковка ЕАЭС и ЭПШП — хорошая возможность для России постепенно встроиться в международные цепочки добавленной стоимости. Это помогло бы и реструктуризировать экономику, и нарастить необходимую для взаимного доверия плотность контактов с Китаем, и постепенно подготовиться к конкуренции в условиях XXI века¹⁵. Современная практика показывает, что в интеграционных процессах наибольший выигрыш получает тот, кто играет на опережение.

Кроме того, сопряжение с Экономическим поясом Шелкового пути также позволяет успешнее реализовать планы ЕАЭС по созданию современных экономических партнерств с ШОС, странами АСЕАН и другими государствами.

Вместе с тем Россия должна проявлять активность в реализации данного проекта и теснее координировать свои действия с другими странами ЕАЭС, что важно и с точки зрения нейтрализации дезинтеграционных тенденций в Евразийском экономическом союзе. А это невозможно без концентрации усилий на реальной модернизации российской экономики и совершенствовании ее структуры.

1. Хейфец Б.А. Новые экономические мегартнерства и глобальная экономика // Международная жизнь. 2016. № 3. С. 128–146.
2. Чжочао Ю. Проект 21 века — Экономический пояс Шелкового пути. URL: <http://rusila.su/2015/10/22/proekt-21-veka-ekonomicheskij-royas-shyolkovogo-puti/> (дата доступа: 22.10.2015).
3. Китай опубликовал план действий по строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21-го века». Посольство КНР в Москве. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1251070.htm> (дата доступа: 01.04.2015).
4. OECD. A silk road for the XXI century: initial reflections on new opportunities for partnerships. 2015 Silk Road Forum. URL: <http://en.drc.gov.cn/OECD.pdf> (дата доступа: 29.10.2015).
5. Brautlecht N. Germany Plans to Expand Chinese Rail Link as Xi Visits Duisburg. URL: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-03-28/germany-plans-to-expand-chinese-rail-link-as-xi-visits-duisburg> (дата доступа: 28.03.2014).
6. A silk road for the 21st century: initial reflections on new opportunities for partnerships. OECD. 2015. P. 4. URL: <http://en.drc.gov.cn/silkroadforum.htm> (дата доступа: 29.10.2015).
7. The Regular Press Conference of the Ministry of Commerce. 20 January Mofcom. 2016. URL: <http://English.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/press/201601/20160101244116.shtml> (дата доступа: 22.01.2016).
8. Воскресенский С. Идея сопряжения проектов ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://economy.gov.ru/mines/press/interview/2015082704> (дата доступа: 27.08.2015).
9. Высший Евразийский экономический совет принял решение о новой структуре Евразийской экономической комиссии. ЕЭК.2015. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/16-10-2015-2.aspx> (дата доступа: 16.10.2015).
10. Сабурова И. Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция. 2015. 9 октября. URL: <http://fb.ru/article/208819/novyyi-shelkovyyi-put-marshrut-shema-kontseptsiya> (дата доступа: 09.10.15).
11. Лисоволик Я., Винокуров Е. Поворот на Восток: Куда инвестирует Китай // Ведомости. 2016. 15 янв.
12. Панфилова В. Евразийский экономический союз уходит в Китай // Независимая газета. 2016. 31 мая.
13. ЕАЭС решил начать переговоры с Китаем по экономическому партнерству. 2016. 31 мая. URL: <http://www.zakon.kz/4796477-ejeas-reshil-nachat-peregovory-s-kitaem.html> (дата доступа: 31.05.2016).
14. Россию в 2015 году по безвизовому каналу посетило почти 540 тысяч туристов из Китая. URL: <http://www.visit-russia.ru/news/rossiyu-v-2015-godu-po-bezvizovomu-kanalu-posetilo-pochti-540-tysyach-turistov-iz-kitaya> (дата доступа: 24.02.2016); Романова К., Штыкова В. Китайский миллиард для России. URL: <http://www.gazeta.ru/business/2015/07/17/7643517.shtml> (дата доступа: 19.07.2015).
15. Коростиков М. Под высоким сопряжением // Власть. 2016. № 18 (9 мая).