

УДК 327

Анатолий БАЖАН

## ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ: ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗА И ЕС

***Аннотация.** В статье рассмотрены возможные последствия реализации китайского проекта по созданию Экономического пояса Шёлкового пути на экономику стран ЕАЭС и Евросоюз. Сформулированы рекомендации для российских органов власти по проведению политики, которая позволила бы использовать китайские инвестиции для развития транспортной сети нашей страны и хозяйственной деятельности на прилегающих территориях. Делается вывод, что одним из результатов реализации проекта станет усиление торговой экспансии Китая в страны ЕС, в том числе за счёт создания и модернизации предприятий в странах Восточной и Центральной Европы.*

***Ключевые слова:** транспортные пути, инвестиции, проект, таможенные тарифы, конкуренция, зона свободной торговли.*

Впервые название «Шёлковый путь» ввёл в оборот в XIX в. географ из Германии Фердинанд фон Рихтгофен. Под этим названием учёный понимал совокупность караванных путей, которые связывали Западную Европу с Китаем на протяжении нескольких тысячелетий<sup>2</sup>. Понятие прижилось, но использовалось главным образом в исторической и географической науке, в художественной литературе и в СМИ.

В последнее время его взяли на вооружение китайские власти, объявив о начале реализации экономического проекта по созданию Экономического пояса Шёлкового пути. Проект предусматривает расширение и модернизацию транспортных артерий, а также развитие экономического сотрудничества с государствами, территорию которых используют для перевозки грузов между Поднебесной, Европой, Ближним Востоком и Африкой. Рождение проекта связано с успехами экономического развития республики в последние десятилетия. Возрастающие экономический и экспортный потенциал страны, накопление финансовых ресурсов создало предпосылки для осуществления масштабных инвестиций в транспортную инфраструктуру, что позволяет снизить экспортные издержки, расширить рынки сбыта китайской продукции, сократить экономическое отставание западных регионов Китая от более развитых восточных областей.

Одновременно реализация проекта в той части, которая затрагивает территории Евразийского союза, способна создать благоприятные условия для развития транспортной сети нашей страны, хозяйственной деятельности в зоне модернизированных транспортных путей, экономического роста в Средней Азии на Урале, Северо-Западе России, в Поволжье, Центре, которые оказываются в Экономическом поясе в результате наращивания инвестиций (в том числе китайских) в инфраструктуру. Вместе с этим экономическое и политическое влияние Китая на страны постсоветского пространства, очевидно, возрастает. В связи с этим возникает вопрос: не несёт ли проект создания Экономического пояса Великого Шёлкового пути угрозы Евразийскому союзу? Насколько он сопряжён с политикой евразийской интеграции, то

---

© **Бажан Анатолий Иванович** – главный научный сотрудник Отдела экономических исследований ИЕ РАН, доктор экономических наук. *Адрес:* РФ, 125009, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3. *E-mail:* aibazhan@mail.ru.

*DOI:* <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran2201819>

<sup>2</sup> Торопыгин А.В. Великий Шёлковый путь. Перезагрузка. Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2012, №11. С. 188.

есть не противоречит ей?

По нашему мнению, экономические угрозы состоят лишь в одном. Китайские предложения России и другим странам ЕАЭС о присоединении к Экономическому поясу содержат, в частности, положения об отмене таможенных тарифов и других барьеров во взаимной торговле и обмене инвестициями. Однако реализация этих предложений может иметь негативные последствия для экономики интеграционного объединения из-за разрушительной для ЕАЭС конкуренции со стороны китайских производителей.

Российская политика, как нам кажется, должна состоять в том, чтобы расширение сотрудничества в рамках проекта Шёлкового пути сочеталось с сохранением защитных механизмов от конкуренции Китая по тем товарным группам, производство которых является приоритетным, критически важным для экономического развития нашей страны и других государств, принадлежащих к ЕАЭС.

Политические риски для России состоят также в том, что Шёлковый путь ослабит влияние нашей страны на Центральную Азию, снизит её роль как лидера Евразийского союза. На это, однако, следует заметить, что участие России в этом проекте в ещё большей степени будет способствовать этому процессу, если к проекту, но уже без России, присоединятся страны региона. Безусловным и единоличным лидером в этом случае фактически окажется КНР.

Отсюда следует, что решение о форме участия в Экономическом поясе должно быть скоординированной акцией стран Евразийского союза. Переговоры с Китаем по этому вопросу целесообразно вести вместе с обсуждением внутри интеграционного объединения положительных и отрицательных последствий проекта. Решение об участии должно быть солидарным.

В целом, на наш взгляд, интересы России и Китая по реализации проекта могут совпадать лишь в одном: в создании эффективного, обладающего достаточной мощностью железнодорожного транспортного коридора, соединяющего западную часть Китая и Евросоюз через Россию. Китаю это позволит сократить время и издержки по перевозке грузов в Европу и Россию, а также ускорить экономический подъём относительно отсталых в экономическом отношении западных регионов страны.

Для России же заинтересованность состоит в привлечении китайских ресурсов (прежде всего финансовых) для строительства и реконструкции участков российской железной дороги, которые входят в проект ЭПШП. Наша страна в результате получит: а) импульс к экономическому развитию и занятости в регионах, примыкающих к транспортному коридору; возрастёт также спрос на материалы и оборудование, необходимые для строительства и обслуживания железной дороги, что будет стимулировать производство и в других регионах; б) увеличение в результате доходов от экономической деятельности и отчислений в федеральный и региональные бюджеты.

Что касается намерений Китая связать своё участие в создании транспортного коридора через Россию с формированием зоны свободной торговли между нашими странами, то было бы ошибочно идти им навстречу, поскольку такая интеграция, чревата разорением многих производителей, локализованных в ЕАЭС в силу более высокой конкурентоспособности

китайских товаров. В результате проигрыш России (и других стран ЕАЭС) существенно перекроет выгоды от создания транспортного коридора. В то же время в вопросе о таможенных пошлинах возможны компромиссы: их снижение или даже ликвидация в отношении некоторых товаров, производство которых в Евразийском союзе не является критически важным.

Можно утверждать: для России Шёлковый путь интересен лишь как коммерческий проект, а не как путь к интеграции экономики ЕАЭС и Китая.

Следует отметить, что развитие евразийского транспортного коридора вполне реальный проект, учитывая заинтересованность многих государств и те выгоды, которые он может принести России в результате увеличения грузопотоков между ЕС, ЕАЭС, быстро развивающимся Китаем и регионами АТР в целом. Вопрос о том, как использовать китайские инвестиции для его реализации проекта на территории России предполагает, на наш взгляд, по крайней мере, два варианта ответов. Это могут быть прямые инвестиции Китая, но тогда железнодорожные пути в определённой части станут собственностью китайских структур. Последние будут контролировать и регулировать грузопотоки, нанимать персонал и строителей (видимо, главным образом китайских), закупать китайские материалы и оборудование, реализовывать другие функции, вытекающие из права собственности. Экономические выгоды для нашего государства в основном сведутся в этом случае к увеличению налогов. В то же время будет ограничен контроль за стратегически важным объектом, каковым является железная дорога.

Наиболее подходящий с точки зрения российских интересов, по нашему мнению, это вариант, когда Китай предоставляет долгосрочные кредиты, российским головным организациям, осуществляющим строительство и реконструкцию железной дороги на территории ЕАЭС (например, РЖД), а займы будут погашаться в будущем за счёт доходов, полученных от перевозки грузов. В этом случае собственность на транспортные пути и контроль за ними останутся за Россией, что обеспечит в перспективе по сравнению с первым вариантом большую массу доходов для российских предприятий и организаций, а также налогов для бюджета, более высокую занятость для российских граждан.

Что касается сопутствующих производств, то их развитие может осуществляться по законам рынка: возрастание спроса вследствие осуществления основных работ по прокладке путей и последующего увеличения перевозки грузов обусловит появление заинтересованности у российских и иностранных компаний, а также банков инвестировать в обслуживающие производства и соответствующую сферу услуг.

Не стоит думать, что ограниченное участие Китая в прокладке и модернизации железнодорожных путей на территории России ослабит его интерес к проекту. Объективно, с экономической точки зрения, Китай заинтересован в создании мощного транспортного коридора от своей западной границы до ЕС именно через Россию. Другие пути доставки грузов менее рентабельны. По подсчётам, обнаруженным в рамках дискуссионного клуба Валдай, тарифы на перевозки через Россию сейчас чуть ли не в 2 раза меньше, чем южные тарифы через Среднюю Азию – Кавказ. В будущем модернизация южного маршрута и наращивание здесь объёма перевозок позволит сократить разницу в рентабельности перевозок до минимума. Однако у России всегда будет преимущество в скорости доставки грузов в страны ЕС. По расчётам украинских экспертов наиболее короткий южный маршрут (5471 км) «западная граница

Китая – Казахстан – Каспийское море – Грузия – Чёрное море – Украина (Одесса)» потребует минимум 15 дней, плюс ещё несколько дней для перевалки и доставки груза в страны ЕС, в то время как путь через Россию займёт не более десяти дней<sup>1</sup>.

Проект ориентирован на создание транспортного коридора между северо-западной границей Китая и объединённой Европой, его также смогут использовать для поставок товаров из Индии, поэтому не следует думать, что он является конкурентом модернизации и расширению пропускной способности дальневосточных путей. Другим словами, он вполне сочетается с развитием транспортных коридоров, связывающих Россию с Южной Кореей и Японией.

Отдельный вопрос: как проект отразится на Европейском союзе? Очевидно, он будет способствовать дальнейшему наступлению китайских производителей на европейские рынки. Похоже, что это наступление пойдёт в обход тарифных и нетарифных ограничений, которые в некоторой степени притормаживают торговую экспансию Китая. В этих целях последний в 2012 г. договорился с 11 странами Центральной и Восточной Европы, а также с 5 государствами Балканского полуострова о развитии многосторонних экономических связей по формуле 16+1. На основе этой договорённости Китай развивает инвестиционную активность в регионе, покупает и создаёт предприятия сферы инфраструктуры и производства.

В результате китайские предприятия не только становятся полноправными участниками общего рынка, но и обеспечивают рост экономики и повышение конкурентоспособности государств, относящихся к периферии европейского экономического пространства. Дальнейшее развитие данной тенденции может привести в перспективе к утрате западно-европейскими компаниями и странами, в которых они локализованы, доминирующих экономических позиций. Уже сейчас, как известно, за счёт массированных западных инвестиций поднимается экономика стран Центральной Европы (Вишеградской группы), которая на равных по ряду товарных позиций конкурирует с высокоразвитыми экономиками Евросоюза, всё более приближаясь по показателю ВВП на душу населения к среднерегionalному уровню<sup>2</sup>.

Вполне возможно, что вместе с китайскими инвестициями Вишеградская группа обретёт второе дыхание, которое придаст экономическому развитию более сильную динамику. А это способно обеспечить переход этой группы стран в категорию высокоразвитых стран, относящихся к Центру европейского интеграционного объединения.

### Список литературы

Бажан А.И. Экономическое взаимодействие России с Вишеградской группой в современных условиях. [Economic interaction between Russia and the Visegrad group in actual]. Современная Европа, №7, 2017. С. 114-124.

<sup>1</sup> Подробно об этом см.: Китай и Восточная Европа: звенья нового Шёлкового пути. Отв. ред.: В. Михеев, В. Швыдко. М.: ИМЭМО РАН, 2016. 70 с.

<sup>2</sup> См.: Бажан А.И. Экономическое взаимодействие России с Вишеградской группой в современных условиях. Современная Европа, 2017, №7. С. 114-124.

Китай и Восточная Европа: звенья нового Шёлкового пути. [China and Eastern Europe: links of the new Silk Road]. Отв. ред.: В. Михеев, В. Швыдко. М., ИМЭМО РАН, 2016. 70 с.

Торопыгин А.В. Великий Шёлковый путь. Перегрузка. [The Great Silk Road. Reloading]. Евразийская интеграция: экономика, право, политика. №11, 2012. С. 188.

### **References**

Bazhan A.I. Economicheskoe vzaimodeistvie Rossii s Vishegradskoy gruppoy v sovremennykh usloviyakh. *Sovremennaya Evropa*, №7, 2017. S. 114-124.

Kitai i Vostochnaya Evropa: zvenya novogo Sholkovogo puti. Отв. ред.: V. Miheev, V. Shvydko. М., ИМЭМО РАН, 2016. 70 с.

Toropigin A.V. Velikii Sholkoviy put'. *Perezagruzka. Evroziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika*. №11, 2012. S. 188.

### **The Silk Road: consequences for the Eurasian Economic Union and European Union**

**Author. Bazhan A.** – PhD in Economics, head of the Department of Economic studies, Institute of Europe Russian Academy of Sciences. **Address:** 11-3, Mokhovaya str., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** aibazhan@mail.ru.

**Abstract.** The article discloses possible consequences of the Chinese project of creating the Silk Road Economic Belt for the Eurasian Economic Union and European Union with recommendations for Russian authorities on conducting the policy that would allow to utilize Chinese investments for development of Russian transport infrastructure and entrepreneurship on adjacent territories. The author concludes that realization of the project could lead to expansion of Chinese trade to the EU states, in particular by means of creation and modernization of enterprises in the Eastern and Central Europe.

**Key words:** transport routes, investments, project, custom duties, competition, free trade zone.

**DOI:** <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran2201819>