

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 3, 2018

EASTERN ANALYTICS
Issue 3, 2018

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2018

Moscow
2018

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2018

Москва
2018



К 200-летию
Института востоковедения РАН

Редакция

В. В. Наумкин
(главный редактор)
В. Я. Белокреницкий
(зам. главного редактора)
А. В. Акимов
Н. Ю. Ульченко

Члены редколлегии

А. К. Аликберов
А. Д. Васильев
А. В. Воронцов
А. Д. Воскресенский
А. С. Железняков
И. Д. Звягельская
В. А. Исаев
В. А. Кузнецов
С. Г. Лузянин
Н. М. Мамедова
Д. В. Мосяков
С. А. Панарин
Д. В. Стрельцов
Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А.В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е.Ф. Щепилова

Редактор статей на английском языке — В.М. Немчинов

ISBN 978-5-89282-858-1 © ФГБУН ИВ РАН, 2018

ISSN 2227-5568

СОДЕРЖАНИЕ

КРУГЛЫЙ СТОЛ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ» / МАТЕРИАЛЫ

Редактор-составитель к.п.н. Семенова Н. К.

<i>Акимов А. В.</i> ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ.....	7
<i>Аристова Л. Б.</i> ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В ЕВРАЗИИ: ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КНР, СТРАН ЦА	15
<i>Белокрыцкий В. Я.</i> ПРЕДПОСЫЛКИ И НАЧАЛЬНЫЕ ЭТАПЫ КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ	19
<i>Воронцов А. В.</i> РЕАЛИСТИЧНОСТЬ – ГЛАВНЫЙ КРИТЕРИЙ РЕАЛИЗАЦИИ АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧ НА ПУТИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ СОТРУДНИЧЕСТВА В ФОРМАТЕ КИТАЙ–РОССИЯ–МОНГОЛИЯ	29
<i>Гемужева К. А., Салицкий А. И., Семенова Н. К.</i> ЕВРОПЕЙСКИЕ ДИСКУССИИ О КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»	36
<i>Гончаренко С. С.</i> ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ: ОБЩЕЕ ПРОЦВЕТАНИЕ ИЛИ НЕОПРАВДАНЫЕ РИСКИ	43
<i>Грайворонский В. В.</i> КИТАЙСКИЙ МЕГА-ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: МЕСТО И РОЛЬ МОНГОЛИИ	49
<i>Замараева Н. А.</i> ИНДИЯ И ПРОЕКТ КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА	60
Каменев С. Н. КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР И ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	67
<i>Пале С. Е.</i> ТУВА КАК СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ КОРИДОРЕ РОССИЯ–КИТАЙ–МОНГОЛИЯ	82
<i>Самусева О. А.</i> ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ УЧАСТИЯ РАЗЛИЧНЫХ СТРАН ЕВРАЗИИ В ПРОЕКТЕ «ПОЯС И ПУТЬ»	86
<i>Серенко И. Н.</i> КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР В АФГАНСКОМ ВЕКТОРЕ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ.....	98
<i>Федулов И. В.</i> ИРАН И «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»	105

<i>Цветкова Н. Н.</i> МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И ПРОЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ	110
---	-----

ЭКОНОМИКА

<i>Болдырев А. В.</i> К ВОПРОСУ О ГЕОГРАФИИ СТАМБУЛЬСКОГО КАНАЛА	120
---	-----

<i>Горячева А. М.</i> СТАРЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ИНДИИ В 2000-Е ГОДЫ: ПЕРЕХОД ОТ «МОЛОДОЙ НАЦИИ» К «СТАРЕЮЩЕЙ».....	134
---	-----

<i>Мамедова Н. М.</i> МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ» КАК СОВРЕМЕННЫЙ АНАЛОГ ВЕЛИКОГО ВОЛЖСКОГО ПУТИ.....	149
---	-----

<i>Растянникова Е.МВ.</i> ТРУДОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ В УСЛОВИЯХ ИЗБЫТОЧНОЙ РАБОЧЕЙ СИЛЫ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ КИТАЯ И РОССИИ	157
--	-----

<i>Кандалинцев В. Г.</i> ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ И ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ.....	170
--	-----

ПОЛИТОЛОГИЯ

<i>Графов Д. Б.</i> К ВОПРОСУ О РАЗРЕШЕНИИ «ОСНОВНОГО ПРОТИВОРЕЧИЯ» КИТАЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И ЛЕГИТИМНОСТИ РУКОВОДЯЩЕЙ РОЛИ КПК (ПО МАТЕРИАЛАМ XIX СЪЕЗДА КОМПАРТИИ КНР).....	183
--	-----

CONTENTS

ECONOMICS

<i>Nina Tsvetkova</i> SOUTH-EAST ASIAN COUNTRIES IN INTERNATIONAL DIVISION OF LABOUR: ICT GOODS EXPORTS, 2000-2015	198
--	-----

<i>Nina Tsvetkova</i> COUNTRIES OF SOUTHEAST ASIA IN GLOBAL VALUE CHAINS: COMPUTER AND ELECTRONIC EQUIPMENT, 1995-2015	212
--	-----

Акимов А. В.*

Проект «Один пояс, один путь» и интересы России

A. V. Akimov**

ONE BELT, ONE ROAD PROJECT AND RUSSIA'S INTERESTS

Аннотация: Проект КНР «Один пояс, один путь» выгоден китайской стороне и будет реализован при любом отношении к нему России. РФ может помимо транзита через ее территорию в рамках проекта развивать сельскохозяйственное производство с поставками продукции в КНР, а также принимающий туризм из Китая. Риском для России при реализации проекта является широкое проникновение продукции обрабатывающей промышленности из КНР и ЕС в Россию. Целесообразность больших инвестиций России в строительство железных дорог в рамках проекта можно оценить только при рассмотрении долгосрочных национальных экономических и геополитических интересов.

Ключевые слова: проект «Один пояс, один путь», КНР, Россия, национальные интересы, риски.

Abstract: One Belt, One Road project is designed in the interests of the Peoples Republic of China and it will be implemented with or without Russia's participation. Russia may benefit from cargo transit via its territory and from participation in agricultural production for China and hosting tourists from China. At the same time, Russia may face risks of competition of Chinese and European manufactured goods with the national ones after the rail road construction is implemented under the project. The benefits and losses for Russia in the project can be estimated only by evaluation of long-term national economic and geopolitical interests.

Key words: project One Belt, One Road, China, Russia, national interests, risks.

Проект «Один пояс, один путь» является важным и масштабным начинанием КНР, отвечающим возросшим экономическим возможностям этой страны. В сфере материального производства КНР уже ряд лет является мировым экономическим лидером, с каждым годом пополняя список отраслей и производств, где она опережает все остальные страны мира¹. Таким образом, если по уровню ВВП, в который в современной экономике значительный вклад вносит сфера услуг, сильно зависящая от уровня оплаты труда в каждой стране, КНР еще экономика номер два в мире, то по уровню материального производства, где роль этого фактора меньше, она уже первая.

* Акимов Александр Владимирович – доктор экономических наук, Руководитель Отдел экономических исследований, член ученого совета Института востоковедения Российской Академии наук.

** Akimov Alexander Vladimirovich – Doctor of Economics, Head of the Department of Economic Research, member of the Academic Council of the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences.

¹ Как показывают данные отраслевых ассоциаций производителей, КНР находится на первом месте в мире по производству стали [World Steel In Figures...], автомобилей [Organisation Internationale ...], производству компьютеров, электроники и оптики для средств связи [Information Economy ... Table II.2.], числу устанавливаемых промышленных роботов [International Federation ...].

Очевидно, что страна нуждается в новых направлениях развития. Помимо ориентации на внутренний рынок необходимо увеличение экспорта в другие страны и инвестиции за рубеж. Инициатива КНР «Один пояс, один путь» безусловно отвечает интересам китайской экономики и является своевременно предпринятым адекватным шагом. КНР предлагает соседним странам перспективные проекты и политически продвигает их без давления, призывая к совместным действиям.

Россия не может не реагировать на эту китайскую инициативу, но ей необходимо определить свою позицию по этому вопросу. Если для ряда развивающихся стран, таких как Пакистан или Мьянма, «Один пояс, один путь» решает целый ряд ранее не решенных проблем развития, то для других этот проект является далеко не однозначным. Пример тому – позиция Индии, которая не выражает желания в этом проекте участвовать.

Проект «Один пояс, один путь» имеет значение для всей Евразии. Россия оказывается в географическом плане между Китаем с одной стороны и Европейским Союзом (ЕС) с другой. Россия поддерживает экономическое сотрудничество со странами СНГ, которые также находятся между китайским и европейским центрами экономической силы. Сравнительные экономические возможности этих игроков представлены в таблице 1.

Таблица 1

Валовой национальный доход основных экономических группировок и стран Евразии

Интеграционное объединение / страна	ВНД, рассчитанный по World Bank Atlas Method* в 2015 г., млн долл.
ЕС, включая Великобританию	17619
КНР с Гонконгом	11138
СНГ	2258

* – World Bank Atlas Method см. <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/378832-the-world-bank-atlas-method-detailed-methodology>

Ист.: рассчитано по [2017 World Development ... P. 146].

ЕС и КНР – два центра не только экономического влияния, но и высоких технологий, включая современное станкостроение, электронику и робототехнику. Если рассматривать развитие отраслей промышленности, то позиции КНР будут по многим переменным выше, чем у ЕС. См. табл. 2.

Таблица 2

Показатели развития промышленности ЕС, КНР и России

	ЕС	КНР	Россия
Производство стали в 2015 г., млн т	166,1	803,8	70,9
Производство автомобилей в 2016 г., тыс. штук	18809	28119	1304

	ЕС	КНР	Россия
Производство станков в 2015 г., млн долл. США	23503	22100	485
Парк промышленных роботов в 2015 г., штук	433000	262900	...
Закупки промышленных роботов в 2015 г.	49500	75000	...
Добыча нефти в 2016 г., 1000 баррелей в день	1205	3981	10292
Добыча газа в 2016 г., млн куб. м	111598	136628	646242

... – нет данных

Ист.: [Steel Statistical..., OICA Survey; World Machine Tool..., OPEC Annual..., World Robotics ...]

По производству стали КНР намного опережает страны Европы, но если сравнить машиностроительные отрасли, то и здесь позиции Китая достаточно сильны. Он производит больше автомобилей, чем ЕС, в производстве станков он почти догнал объединенную Европу. Если взять такой важный элемент современного производства как робототехника, сравнительные позиции ЕС и КНР противоречивы. Европа имеет больший парк, но по объемам установки новых роботов Китай значительно обгоняет ЕС и в ближайшем будущем будет иметь парк робототехники не меньший, чем в Европе.

Россия имеет убедительные позиции только в энергетической сфере. Таким образом, Россия оказывается между двумя центрами экономической мощи и высоких технологий: европейским и восточноазиатским. В последний, помимо Китая, входят Япония и Республика Корея.

В настоящее время внешнеторговые связи России складываются следующим образом (см. табл. 3). Наиболее высок внешнеторговый оборот России со странами Евросоюза (42,7%), а на Восточную Азию приходится в два раза меньше (21,4%). Такая ситуация существует после трех лет санкционного режима по отношению к России со стороны Евросоюза.

Таблица 3

Внешнеторговый оборот Российской Федерации с основными торговыми партнерами

	Январь-октябрь 2017 г.		
	млн долларов США	в % к	
		январю-октябрю 2016 г.	итогу
Внешнеторговый оборот	468156	125,1	100
в том числе:			
страны дальнего зарубежья	410189	125,1	87,6
<i>из них:</i> <i>страны Евросоюза</i>	200117	123,9	42,7
<i>из них:</i>			
Германия	40148	123,3	8,6
Италия	19289	118,6	4,1

	Январь-октябрь 2017 г.		
	млн долларов США	в % к	
		январю-октябрю 2016 г.	итогу
Нидерланды	33045	126,6	7,1
<i>Страны АТЭС</i>	143000	127,6	30,5
из них:			
Китай	68918	130,8	14,7
Республика Корея	16502	131,4	3,5
США	18689	116,9	4,0
Япония	14969	115,2	3,2
Турция	17091	137,9	3,7
<i>Государства-участники СНГ</i>	<i>57967</i>	<i>125,7</i>	<i>12,4</i>

Ист.: [Срочная информация...]

Если рассматривать географию внешней торговли России по странам, то основным партнером РФ является Китай, на который приходится почти 15% внешнеторгового оборота России. Следующая второй Германия отстает почти вдвое. Таким образом, и с запада, и с юго-востока имеются крупные партнеры, способные обеспечить как транзитный поток грузов, так и перевозки в и из России.

Для России наиболее важен сухопутный вариант проекта «Один пояс, один путь», то есть железные дороги, проходящие через территорию России и соседние государства. В настоящее время российские железные дороги в основном перевозят массовые грузы (см. табл. 4).

Таблица 4

Перевозка отдельных видов грузов железнодорожным транспортом, млн т

	2016 г.
Каменный уголь	331,1
Нефтяные грузы	236,2
Руда железная и марганцевая	109,5
Черные металлы, включая лом	71,0
Химические и минеральные удобрения	53,5
Строительные грузы	141,3
Лесные грузы	42,2
Зерно и продукты перемола	21,6
Грузы в контейнерах	32,0
Грузы в пакетах	31,0

Ист.: составлено по [Российский статистический..., табл. 20.5. и 20.6.]

Очевидно, что железные дороги России в настоящее время ориентированы на массовые грузы для нужд национальной экономики, хотя экспорт угля в КНР осуществляется по железным дорогам. Контейнерные грузы, которые в случае активного участия России в проекте «Один пояс, один путь» должны будут занять гораздо более важное место в объеме перевозок, пока играют лишь небольшую роль.

Изменение баланса в сторону транзитных контейнерных перевозок может осложнить положение национальных грузоотправителей и грузополучателей, поскольку их грузы должны будут конкурировать за существующие перевозочные мощности с транзитными. Существенное расширение сети является дорогостоящим путем решения этой проблемы.

Если для КНР и ЕС основной целью создания транспортного коридора через территорию России будет обеспечение быстрого транзита контейнерных грузов, то для России в настоящее время экспортными товарами являются кузбасский уголь, при высокой конъюнктуре нефтяного рынка нефтяные грузы, а также продовольствие. Сырая нефть и газ экспортируются трубопроводами, так что эти основные для России экспортные товары не связаны с железными дорогами.

Что касается продовольствия, то тут, вероятно, возможны связи между ЕС и КНР. Существует программа сотрудничества между КНР и ЕС, которая включает ряд направлений по налаживанию и расширению торговых связей. Одно из направлений – сельское хозяйство, санитария и фитосанитарные меры. Его целью является продовольственная безопасность и качество продовольствия, приведение продукции к международным стандартам, содействие в модернизации сельского хозяйства и агро-продовольственного сектора [EU-China Trade...]

Это направление европейско-китайского сотрудничества может быть конкурентом отечественным сельхозпроизводителям, но в случае, если Россия сможет включиться третьим участником, то возможен выигрыш для всех сторон. Для участников из ЕС и КНР могут быть интересны природные возможности России, обилие сельскохозяйственных земель, не загрязненных чрезмерным употреблением химических удобрений и средств защиты растений. Для российской стороны технологии, инвестиции и доступ на оба рынка будут более доступны в случае, если Россия будет полноправным участником в этом проекте.

Как показало развитие событий в последние годы, когда курс рубля существенно понизился, Россия является возможным направлением путешествий для китайских туристов. В 2017 г. в России побывал 1,1 млн китайских туристов из 100 млн китайцев, выезжавших с туристическими целями за рубеж. По данным туристической ассоциации «Мир без границ» туристы из КНР стремятся осмотреть достопримечательности (73%), попробовать блюда местной кухни (64%) и сделать покупки (56%). По данным Hotels.com, за день заграничной поездки китайские туристы тратят от 650 долл., путешествуя в группе, и до 1,3 тыс. долл., путешествуя самостоятельно.

Можно говорить о существенном потенциале этого направления сотрудничества России и КНР, которое тесно связано именно с транспортной доступностью российских регионов для китайских туристов. [Рейтинг предпочтений...]

Подготовленный осенью 2017 г. технический проект высокоскоростной магистрали Москва-Казань предусматривает перевозку как пассажиров, так и грузов. Такой вариант позволит быстрее окупить проект. Длина маршрута – 770 км, что примерно соответствует длине успешно эксплуатируемой трассы Москва-Санкт-Петербург. Планируемая максимальная скорость движения – 400 км./час. Для скоростных перевозок, по мнению руководства РЖД в частности подходят экспортируемые Китаем электронные компоненты. Это малогабаритный, по дорогой груз. Стоимость строительства по проекту 1,26 триллиона руб. (около 21 млрд долл.). Предполагается, что более половины инвестиций будут сделаны китайской стороной. [РЖД завершили...] Нужно отметить, что даже при участии китайской стороны Россия должна потратить на этот проект очень значительные средства, при том, что в стране есть много других направлений, где инвестиции необходимы.

Как подчеркивает Ю.В. Морозов, [Морозов Ю.В.] страны на всем постсоветском пространстве, включая СНГ и страны Балтии, конкурируют за маршруты железных дорог между КНР и Европой и размещение логистических центров на этих путях. Таким образом, проект «Один пояс, один путь» будет реализовываться как при участии России, так и без него. России придется как-то вписываться в меняющуюся ситуацию.

Создание новых железных дорог и логистических центров между КНР и Европой безусловно улучшит транзит, но одновременно создаст жесткую конкуренцию российским товаропроизводителям в обрабатывающей промышленности. Россия столкнется с рисками и при положительном развитии событий, когда впишется в сотрудничество КНР и ЕС (риски для обрабатывающей промышленности), и когда этот глобальный проект не состоится, потому что дороги для транзита будут не нужны.

Страны СНГ будут втянуты в проект «Один пояс, один путь» безотносительно к позиции России. Экономическое влияние России в странах СНГ будет падать.

Если же Россия активно включится в проект «Один пояс, один путь», то от нее потребуются значительные инвестиции в железнодорожное строительство на тех направлениях, которые интересны китайской стороне, но в России недоинвестирована как транспортная инфраструктура, так и многие другие отрасли.

Проект «Один пояс, один путь» для России можно адекватно оценить только в более широких рамках, чем просто проект в транспортной сфере. Необходим учет национальных интересов в долгосрочной перспективе. Здесь пересекаются геополитические и экономические интересы страны. Трудность ситуации в том, что чем-то придется жертвовать: отношениями

с КНР, инвестициями в не самые необходимые стране проекты, перспективами развития отечественной обрабатывающей промышленности. Оценить целесообразность политики России с точки зрения национальных интересов помогли бы долгосрочные планы развития страны, но вопрос о воссоздании системы народнохозяйственного планирования и прогнозирования решается в России очень медленно.

Литература / References

Морозов Ю.В. Проблемы, сдерживающие реализацию интеграционных проектов Китая и России в Евразии // Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. Материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). Москва: ИДВ РАН, 2016. [Morozov Y.V. Problems Constraining Integration Projects of China and Russia in Euroasia // Strategy of the Silk Road Economic Belt and the Role of Shanghai Organization of Cooperation in Its Realization. Round Table Materials. Institute of Far East of the RAS. March 16, 2016].

Рейтинг предпочтений туристов из Китая, приезжающих в Россию <https://ria.ru/tourism/20150130/1045118375.html> [Preference Rating of Chinese Tourists in Russia].

РЖД завершили проектирование высокоскоростной магистрали Москва – Казань https://lenta.ru/news/2017/09/07/misharin_vsm/ [Russian Railroads Completed Designing of the High Speed Rail Road from Moscow to Kazan].

Российский статистический ежегодник. 2017: Стат.сб./Росстат. – М., 2017 – 686 с. [Russian Statistical Yearbook. 2017. Rosstat. Moscow, 2017].

Срочная информация по актуальным вопросам. Федеральная служба государственной статистики [Express Information on Live Issues. Federal Service of State Statistics] http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/IssWWW.exe/Stg/d03/260.htm.

EU-China Trade Project II. <http://www.euctp.org/index.php/en/project-background.html>.

Information Economy Report 2017: Digitalization, Trade and Development UNCTAD/IER/2017/Corr.1. Table II.2.).

International Federation of Robotics https://ifr.org/downloads/press/Executive_Summary_WR_2017_Industrial_Robots.pdf.

OPEC Annual Statistical Bulletin. OPEC, 2017. Vienna, Austria.

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles" (OICA) <http://www.oica.net/category/production-statistics/>

Steel Statistical Yearbook 2016. World Steel Association, 2016. Brussels, Belgium.

2017 World Development Indicators. World Bank Group. Washington, DC, USA. 2017. P. 146.

World Machine Tool Survey 2016. P. 5. <http://www.gardnerweb.com/cdn/cms/2016%20WMTS%20Report.pdf>.

World Robotics 2015. Industrial Robots. International Federation of Robotics <http://www.worldrobotics.org>.

World Steel In Figures 2017. The World Steel Association. worldsteel.org.

Аристова Л. Б.*

ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В ЕВРАЗИИ: ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КНР, СТРАН ЦА

L. Aristova**

TRANSPORT INTEGRATION IN EURASIA: PECULIARITIES OF INTERACTION OF PRC, CENTRAL ASIA COUNTRIES

Аннотация: в статье рассматривается транспортное сотрудничество РФ, КНР и государств Центральной Азии в рамках Шанхайской Организации Сотрудничества, Евразийского экономического союза, китайского проекта Экономического Пояса Шелкового Пути и перспективной высокоскоростной магистрали «Евразия». В частности, автор анализирует международные транспортные проекты с точки зрения национальных интересов стран-участников, проблемы инвестиционного сотрудничества, вопросы безопасности.

Ключевые слова: КНР, РФ, ЦА, Шанхайской Организации Сотрудничества, Экономический пояс Шелкового Пути, транзитный коридор, высокоскоростная магистраль Евразия.

Abstract: The article examines the transport cooperation of the Russian Federation, the PRC and the Central Asian states within the framework of the Shanghai Cooperation Organization, the Eurasian Economic Union, the Chinese project of the Silk Road Economic Belt and the perspective high-speed Eurasia highway. In particular, the author analyzes international transport projects from the point of view of the national interests of the participating countries, the problems of investment cooperation, security issues.

Key words: China, Russia, Central Asia, Shanghai Cooperation Organization, Silk Road Economic Zone, transit corridor, high-speed Eurasia highway.

На обширном евразийском пространстве главными партнерами становятся Россия и Китай. Тесное экономическое, культурное, научно-техническое сотрудничество двух стран 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 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

* Аристова Людмила Борисовна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра экономических исследований Института востоковедения РАН, aristova3@gmail.com

** Aristova Lyudmila Borisovna – PhD in Economics, Senior Researcher, Department of Economic Research, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow.

условиях двустороннее сотрудничество РФ и КНР в значительной степени идет в рамках Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) [1]. КНР рассматривает страны 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 страны ЦА являются зоной российских интересов. После распада СССР сохранялось мнение, что эти государства в политическом, экономическом, военном отношении 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 [3].

Страны ЦА для Китая давно стали зоной национальных интересов. Это и продвижение своих товаров дальше на Запад, развитие районов Западного Китая, вопросы безопасности. Усиление позиций КНР в ЦА для России не может быть положительным. Неоднозначность и сложность в эффективном сотрудничестве КНР и стран ЦА в рамках ШОС объясняется различием в степени экономического развития этих стран. Сотрудничество КНР с ними идет в первую очередь в энергетической, сырьевой сфере, наиболее тесное сотрудничество установилось с Казахстаном. Экспорт Китая в страны ЦА – готовая продукция (89–93%) (машины, оборудование, продовольствие, товары широкого потребления) [4].

Импорт КНР из ЦА – сырье (углеводороды, горные и цветные металлы, химическое, минеральное, текстильное сырье, лесоматериалы) (90%). Сырье идет в КНР в обмен на готовую продукцию.

Проект Экономический Пояс Шелкового Пути (ЭПШП), выдвинутый КНР, для России может быть интересным, при условии соблюдения национальных интересов России и стран ЦА. Для КНР данный проект преследует задачу укрепления и расширения своих экономических связей с соседями, продвижения товаров в Европу, укрепления своих западных районов (Синьцзян-Уйгурский автономный район), продвижение своих товаров, использование железно-дорожных и автомобильных трасс. В планы Китая входит

строительство Зоны свободной торговли (ЗСТ). Для осуществления проекта ЭПШП намечено больше привлечь участников ШОС.

В рамках сухопутных путей перевозки товаров из КНР через Казахстан, далее через РФ сократят время грузоперевозок. В настоящее время китайские товары (более 80%) переправляются в страны Западной Европы морем через Суэцкий канал. Дорога занимает больше времени, чем если бы доставка шла по ЭПШП. Но морские перевозки намного дешевле, хотя времени занимают больше. ЭПШП будет пересекать госграницы, что приведет к удорожанию продукции из-за увеличения сроков перевозки.

Сопряжение Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайского проекта ЭПШП может быть полезно всем странам ШОС за счет привлечения инвестиций КНР и ряда стран Азии с учетом их интересов и участия, в частности, России. Но, при этом сопряжение ЭПШП и ЕАЭС может так же привести к возрастанию конкуренции РФ и КНР на территории Центральной Азии. В настоящее время позиции КНР в ЦА укрепляются, что не может не беспокоить РФ. Такое положение следует учитывать и искать новые формы укрепления и продвижения своих экономических интересов в данном регионе. Для успешного развития российско-китайских отношений в экономике нужно учитывать общие интересы и задачи, которые решаются совместно. В области совместных действий можно включить: сферу логистики на транспортных проектах, строительство высокоскоростных магистралей, решение экономических задач, продовольственной безопасности, использование различных видов энергетических источников, развитие малого и среднего бизнеса на территориях обеих стран, унификации таможенных правил, транспортных тарифов и др.

В отношении инвестиционно-финансового сотрудничества РФ и КНР имеют место определенные сложности. Использование китайских инвестиций в сфере транспорта РФ возможно при соблюдении национальных интересов России. Китайская сторона не готова расширять инвестиционные связи с РФ без учета определенной своей выгоды в сфере торговли. Китай заинтересован в размещении своих инвестиций в первую очередь на российской территории опережающего развития. Для РФ привлечение инвестиций Индии, Южной Азии в транспортную сферу может иметь положительную сторону и сбалансировать отношения в системе ШОС [5].

Руководство КНР достигло соглашения по сопряжению ЭПШП с железнодорожными проектами других стран. Так с монгольским проектом «Степной путь» (модернизация монгольской железной дороги КНР – РФ), южнокорейской (объединение железной дороги Северной и Южной Кореи с выходом на Транссиб) и Казахскую программу «Светлый путь».

Южные маршруты Китая в обход России не могут быть в большой степени конкурентами РФ. Эти маршруты связаны с пересечением ряда государственных границ, суши и моря с наземного транспорта на морские суда, затем снова на железные или автодороги, что вызовет удорожание продукции, нет единых тарифов и др.

В связи с вышесказанным, хочется обратить внимание на перспективный международный транспортный проект «Евразия», который предполагает строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали для организации высокоскоростных грузовых и пассажирских перевозок между Китаем и Европейским Союзом [2]. Коридор соединит европейскую и китайскую сети высокоскоростных железнодорожных магистралей и будет построена от Берлина (Германия) до Урумчи (Китай).

В настоящее время рассматривается несколько вариантов трассировки ВСМ «Евразия»: через Казахстан, через Сибирь и через Алтай. В рамках предварительного ТЭО в качестве приоритетного был выбран вариант трассировки через Казахстан, который предполагает протяженность по территории Российской Федерации (3050 км, или 42,9% общей дистанции ВСМ) и максимальный уровень международной кооперации с вовлечением шести стран-участниц: Российской Федерации, Китайской Народной Республики, стран Евроазиатского экономического союза (Республики Казахстан и Республики Беларусь), государств Европейского союза (Федеративная Республика Германия и Республика Польша).

Реализация Проекта будет способствовать решению следующих задач: существенное усиление роли России в глобальной торговле за счет объединения высокоскоростных железнодорожных сетей Китая и ЕС, капитализация транзитного потенциала России, выход на лидирующие позиции в мире по экспорту транспортных услуг; существенное ускорение темпов экономического роста России за счет объединения крупнейших агломераций, импульса к развитию промышленности, улучшения условий для выхода российских регионов на внешние рынки; обеспечение лидирующих позиций России в новой высокотехнологической нише производства специализированного высокоскоростного грузового и пассажирского подвижного состава.

Литература / References

1. Акопов П. России и Китаю нужен один путь. 14.05.2017. <https://mediarepost.ru/news/99274-rossii-i-kitayu-nuzhen-odin-put-petr-akopov.html> (дата обращения 03.02.2018)
2. ВСМ «Евразия». <http://www.hsrail.ru/info/silkway/> (дата обращения 12.02.2018)
3. Политологи о проекте «Один пояс – один путь». Аргументы и факты. 15.05.2017. http://www.aif.ru/event/digital/politologi_o_proekte_odin_poyas_odin_put (дата обращения 10.02.2018)
4. Россия и китайская инициатива «Один пояс, один путь». 22.05.2017. <http://news24today.info/rossiya-i-kitayskaya-initsiativa-odin-poyas-odin-put.html> (дата обращения 20.01.2018)
5. Строганов А.Д. Новый шёлковый путь: вызов российской логистике // Журнал «Азимут научных исследований: экономика и управление». Вып. № 4, декабрь 2016 г.

Белокреницкий В. Я.*

ПРЕДПОСЫЛКИ И НАЧАЛЬНЫЕ ЭТАПЫ КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

V. Belokrenitsky

PREREQUISITES AND INITIAL STAGES OF THE CHINESE PAKISTAN ECONOMIC INTERACTION

Аннотация: Статья посвящена историческому аспекту исключительно ныне важной темы осуществления широкомасштабного и долгосрочного проекта КПЭК (Китайско-пакистанского экономического коридора). О его существовании и особенностях см. помещенные в данном выпуске «Восточной аналитики» статьи С. Н. Каменева и И. Н. Серенко. В задачу автора входит анализ событий, приведших к появлению тщательно разработанного совместного плана огромных китайских инвестиций в экономику Пакистана. Первоначальные оценки капиталовложений (46 млрд долл. США) выросли до 62 млрд, а интервал выполнения основной части проектов составил немногим более 12 лет (2017–2030). В связи с масштабностью планов возникает естественный вопрос об их осуществимости. Отсюда актуальность рассмотрения фактов, предшествовавших выходу на достигнутые в последнее время договоренности и выяснение причин успехов и неудач начальных этапов реализации некоторых планов, составляющих сердцевину многопрофильного проекта, претендующего на глубокое стратегическое значение.

Ключевые слова: КНР, Пакистан, инфраструктурное строительство, история взаимодействия.

Abstract: The article is devoted to the historical aspect of the exclusively important topic of implementing a large-scale and long-term project of the KPEC (the China-Pakistan Economic Corridor). On its essence and features, see the articles of this issue of «Eastern analysts» by SN Kamenev and I. N. Serenko. The author's task is to analyze the events that led to the emergence of a carefully designed joint plan for huge Chinese investment in the economy of Pakistan. Initial investment estimates (\$46 billion) rose to \$62 billion, and the implementation interval for most of the projects was just over 12 years (2017–2030). In connection with the scale of the plans, a natural question arises about their feasibility. Hence the urgency of considering the facts that preceded the emergence of recent agreements and the elucidation of the reasons for the successes and failures of the initial stages of the implementation of certain plans that are at the heart of a multidisciplinary project that claims to be of profound strategic importance.

Key words: China, Pakistan, infrastructure construction, history of interaction.

¹ Белокреницкий Вячеслав Яковлевич – д.и.н. к.э.н., профессор, зав. Центром изучения стран Ближнего и Среднего Востока ИВ РАН.

Тема подъема Китая и его продвижения от своих границ в разных направлениях является ныне одной из самых востребованных. Между тем, само это явление возникло исторически недавно, всего 10–15 лет назад. Одной из первых отечественных работ, посвященных «Большому Китаю», была коллективная монография, выполненная в МГИМО-Университете под руководством А.Д. Воскресенского.

Автор данной статьи, будучи участником того проекта, написал в монографию главу, посвященную распространению китайского экономического влияния и инфраструктурного строительства на запад и юго-запад в направлении на Центральную Азию и Пакистан [1]. Основные положения, связанные с разработкой этой темы были изложены автором также в статье, опубликованной издающемся в Карачи журналом «Pakistan Horizon» [2]. Оглядываясь на изложенный ранее материал, поражаешься динамике экономического роста КНР. Еще на рубеже XX и XXI столетий взлет китайской экономики Китая, хотя и был заметным явлением, не казался чем-то из ряда вон выходящим. Периоды восстановления после длительного застоя, кризисов и разрушений, вызванных войнами и гражданскими конфликтами – нормальное явление в экономической истории многих государств мира. Обычным можно было считать и некоторую заминку, которую спустя примерно 10 лет после начала реформ испытал Китай. Она была вызвана кровавым подавлением властями протестных выступлений молодежи в Пекине на центральной площади Тяньаньмэнь в мае 1989 г. и реакцией Запада на последовавший вслед за тем откат в реформах.

Согласно распространенным на закате «холодной войны» представлениям, здоровый и быстрый экономический рост может опираться лишь на свободную и открытую для внешнего мира частнопредпринимательскую экономику. Ожидалось, что Китай для продолжения курса на модернизацию должен перейти на рельсы либерализации. В противном случае ему угрожает замедление темпов роста, застой и милитаризация как единственный способ преодоления кризиса централизованной командной экономики.

Однако такого рода представления оказались неполными и неточными. Китай продемонстрировал образец сочетания рыночной и государственной экономики. Крупный частный капитал занял подчиненное место по отношению к государству, к носителям власти в лице Коммунистической Партии Китая (КПК) и ее руководства, и, вместе с тем, установил выгодные для себя производственно-партнерские отношения с широким кругом транснациональных компаний и корпораций. Китай избежал отрицательного воздействия экономического кризиса 1997–1998 гг., серьезно затронувшего экономику многих других азиатских стран.

Существенный толчок его бесперебойному росту дало принятие КНР во Всемирную торговую организацию (ВТО) в конце 2001 г. При этом Китаю с его далеко не идеально-рыночной экономикой пошли навстречу, ожидая выполнения ряда требований ВТО, которым тот на момент приема

явно не отвечал [3, р. 84, 129]. После вступления Китая в ВТО его экономика росла исключительно быстро (темпом порядка 10% в год). Еще стремительнее возрастали объемы экспорта и оборот внешней торговли. Экономический рост зависел прежде всего от внешнего рынка, но опирался и на расширение внутреннего спроса. Преобладающим, впрочем, оставался акцент на увеличение доли накопления в структуре конечного потребления национального дохода [4, с. 183–184].

Развиваясь на такой основе, китайская экономика вышла на рубежи, когда одним из главных ограничителей роста стала энергетическая база, а проблема энергетической безопасности превратилась в ключевую. Именно к этому времени относятся первые попытки Пекина раздвинуть экономические рамки национальной экономики за счет пространств, прилегающих к стране с суши и моря.

В строительстве сухопутных, в основном железнодорожных, путей Китай опирался на опробованные внутри страны приемы и технологии, базирующиеся на широком использовании дешевой и дисциплинированной рабочей силы. В качестве примера стоит привести сооружение железной дороги, соединившей Синин, столицу западной провинции Цинхай, с Лхасой, затерянным высоко в горах центром Тибетского автономного района. Причем если дорога от Синина до Голмуда, расположенного у подножия Тибетского плато, была построена еще во времена Мао Цзэдуна, то сооружение наиболее сложного участка протяженностью более 1 тыс. км. началось в 2001 г. и, несмотря на тяжелейшие условия высокогорья (свыше 5 тыс. км. над уровнем моря) и вечной мерзлоты, успешно завершилось в 2006 г. [1, с. 218].

Несколько ранее, в 1990-х годах, китайские строители продвинулись по территории находящегося на крайнем северо-западе Китая Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) к границам Центральной Азии. Не новым было и юго-западное направление китайских магистралей, в частности, их продолжение в сторону Пакистана.

Эта страна приобрела для КНР особое значение не сразу после своего появления на политической карте мира в 1947 г. Лишь после ухудшения отношений Китая с Индией в 1959 г. и пограничной войны с ней осенью 1962 г. в Пекине обратили пристальное внимание на соперника Индии в регионе Пакистан и сделали его фокусом своей политики в Южной Азии [5, р. 194, 199]. Начавшись с торговых соглашений, двусторонние связи вскоре приобрели характер политического союза против Индии и привели к массивным поставкам китайского вооружения (танков и самолетов советских марок) в Пакистан [5, р. 201].

Основополагающее значение для всей последующей истории китайского движения от Синьцзяна в юго-западном направлении имело соглашение, подписанное в марте 1963 г. в Пекине министром иностранных дел Пакистана З.А. Бхутто. Соглашением временно, ввиду признаваемой сторонами неопределенности статуса бывшего индийского княжества

Джамму и Кашмир, устанавливалась граница между Китаем и Пакистаном (контролируемой им западной частью бывшего княжества). Граница пролегла по Каракорумскому хребту, превратив, несмотря на протесты Индии, ареалы фактического контроля двух смежных государств в закрепленные за ними договором, пусть и не признанным международным сообществом.

Парадоксально, но дорогу по своей части Кашмира Пакистан начал строить еще в конце 1950-х годов, находясь в геополитической орбите Запада и готовясь к «отражению атаки» со стороны Китая и СССР, его тогдашнего союзника. Реально же, сооружение Каракорумского шоссе началось в иной геополитической обстановке, сложившейся в результате выше отмеченного установления дружественных, а потом и союзнических отношений между Китаем и Пакистаном. О решении построить шоссе, расширив и обустроив веками существовавшую караванную дорогу, было объявлено в октябре 1967 г. в Исламабаде через публикацию совместного пакистано-китайского коммюнике. Сооружение дороги потребовало почти 20 лет и стоило жизни, по данным Хафиза Малика, американского профессора пакистанского происхождения, 400 чел. Бюджетные затраты были, по его мнению, столь велики, что не раскрывались ни той, ни другой стороной. В строительстве шоссе протяженностью почти 1300 км. были задействованы свыше 1.5 тыс. чел. [6, р. 162].

Вступление в строй асфальтированной дороги от Кашгара в СУАР до Исламабада, проложенной через высокогорный перевал Хунджраб, проходило в несколько этапов. Начало движения по нему легкого транспорта относится к 1971 г. В церемонии открытия шоссе в 1978 г. принял участие военный правитель Пакистана генерал М. Зия уль-Хак и вице-премьер КНР [7, с. 96, 132]. К 1986 г. сооружение дороги завершилось и по нему начал двигаться транспорт в обоих направлениях. Однако эксплуатация дороги была возможна и тогда, и позднее лишь в течение полугода или, чаще, трех-четырёх летних месяцев. В остальное время перевал закрыт в связи с погодными условиями [8].

Несмотря на эти объективные ограничители, Китай продолжал искать выход к мировому океану через Пакистан. Ослабление, а затем и распад Советского Союза открыл для него новые возможности в Центральной Азии, да и во всей южной Евразии. С 1993 г., когда Китай превратился в импортера сырой нефти, вопросы энергетической безопасности заняли приоритетное место в его геополитических расчетах. С Пакистаном в Пекине связывали перспективу выйти в Ормузский пролив, а через него в Аравию и Персидский залив, мировые кладовые нефти. Одно время в печати обсуждался вопрос о прокладке нефтепровода из Саудовской Аравии через Пакистан в Китай, но затем разговоры на этот счет прекратились.

Нужно подчеркнуть, что кроме главных морских ворот Пакистана, многомиллионного города-порта Карачи на Макранском побережье страны, омываемом водами Аравийского моря, расположены несколько бухт и гаваней (Ормара, Пасни и др.), которые могли бы стать местом сооружения

нового порта, поскольку функциональные возможности Карачи и рядом с ним расположенного порта Касима по сути исчерпаны. Они к тому же находятся в непосредственной близости от границ с Индией, угрожавшей Пакистану с моря в ходе двух войн 1965 и 1971 гг.

Выбор пакистанской стороны по этой и ряду других причин остановился на наиболее удаленной от Карачи рыболовецкой бухте Гвадар. Свыше 200 лет она находилась в юрисдикции султаната Оман, который в 1958 г. передал ее Пакистану за выкуп в 3 млн долл. США (далее – долл.). Гвадар находится в непосредственной близости (72 км.) от границ с Ираном и примерно в 400 км. от входа в Ормузский пролив.

С 1960-х годов руководство Пакистана искало возможности найти державу, заинтересованную в использовании ее Макранского побережья. Согласно некоторым предположениям, весной 1977 г. лидер Пакистана З.А. Бхутто, испытывая жесткий внутривластный прессинг и не получая поддержки со стороны США, предлагал выход к «теплым морям» Москве, но она отвергла этот демагогический зондаж, хотя соперничество с США в Индийском океане было тогда в полном разгаре. Реальный интерес к пакистанскому берегу Аравийского моря появился лишь с подъемом Китая и обострением его энергетических проблем.

Весной 2001 г. во время визита в Пакистан премьер-министра КНР Чжу Жунцзи было подписано соглашение о сооружении первой очереди глубоководного порта в бухте Гвадар. Стоимость работ по созданию порта и портовой инфраструктуры была оценена тогда в 1.16 млрд долл. Работу предполагалось осуществить в несколько этапов. Первая фаза совместного проекта включала углубление бухты с помощью мощных землечерпалок, сооружение трех мест причала для многотоннажных судов, строительство шоссе-магистрали из Гвадара до Карачи длиной примерно в 450 км., а также преобразование рыболовецкой деревни в небольшой портовый город. Китай предоставил Пакистану льготный кредит почти в 400 млн долл. (198 млн на работы в Гвадаре и 200 млн на сооружение шоссе). Работы начались с церемонии открытия в марте 2002 г., в которой принял участие вице-премьер КНР. Для осуществления проекта Китай направлял в Пакистан своих инженеров, менеджеров и квалифицированных рабочих, число которых, по ряду сведений, достигало 450 чел. [9; 10].

Нужно отметить, что годы осуществления первой фазы совместного проекта стали временем интенсивных контактов между руководителями двух стран. Особенно часто посещали Китай пакистанские высшие должностные лица, президент страны генерал П. Мушарраф и премьер-министр Ш. Азиз. Заметным событием стал официальный визит китайского премьера Вэн Цзябао в мае 2005 г, в ходе которого были подписаны 22 меморандума о понимании. Новый толчок двусторонним связям должно было придать посещение Пакистана в ноябре 2006 г. президентом КНР Ху Цзиньтао, хотя после Исламабада он отправился с визитом в Индию.

Укрепление двухсторонних связей, часто называвшихся «всепогодной дружбой», безусловно, отразились на экономической сфере. В Пакистане стали действовать несколько десятков (до 60 или более) государственных и частных китайских компаний и фирм. Взаимная торговля за пять первых лет столетия выросла округленно с 1–2 до 5–6 млрд долл. Однако осуществлялась она в основном морем, а не сушей.

Наземная торговля, ввиду отмеченных выше топографических и климатических причин, носила ограниченный характер, имея некоторое значение, прежде всего, для смежных к высокогорному шоссе областей. Несмотря на широкообещательные планы соединить через Китай Южную и Центральную Азию, реальный сухопутный мост работал с затруднениями и оставался дипломатической экзотикой. Пакистанская печать сообщала, например, что в начале декабря 2006 г. в Алматы прибыл первый караван грузов из Пакистана, проделавший путь по Каракорумскому шоссе и далее из Китая в Кыргызстан и Казахстан [11].

Реализация Гвадарского проекта также столкнулась с немалыми проблемами. Макранское побережье по большей части входит в состав Белуджистана. Это самая обширная, малонаселенная и политически беспокойная провинция Пакистана. С 1948 г. не прекращались попытки белуджских лидеров из числа бывших правителей княжеств (главного княжества Калат и еще трех в той или иной степени ассоциированных с ним), а также сохранивших власть и влияние предводителей местных племен отделиться от Пакистана или добиться автономного статуса. Очередной пик борьбы племен против пакистанской армии пришелся именно на 2003–2006 гг. И хотя арена столкновений находилась далеко от Гвадара, ее отголоски докатывались до него. Радикально настроенные белуджские националисты выступали против сооружения порта Гвадар, поскольку полагали, что он будет способствовать «колонизации» Белуджистана, не принесет никаких выгод местному населению, способствуя притоку в провинцию чужаков из Карачи и провинции Панджаб. Агрессивно настроенные политические группы белуджей организовали ряд покушений на строителей Гвадара, несколько раз обстреливали его из ракет. Еще более уязвимым объектом для вылазок стала прокладка шоссе из Гвадара через Турбат (населенный пункт примерно в 100 км. к северу от него) в Карачи, названной Макранской береговой магистралью.

Помимо пакистанцев, от террористических актов страдали китайские участники строительных работ. В мае 2004 г. трое из них были убиты, а девятеро ранены в Гвадаре и поблизости от него. В октябре того же года несколько китайских специалистов погибли в Кветте, столице Белуджистана. Трое китайских инженеров были убиты в Гвадаре в результате ракетного обстрела в феврале 2006 г. [2, р. 92].

Все это, разумеется, не могло не отразиться на отношении китайской стороны к строительству. Вскоре после февральского инцидента П. Мушарраф

совершил очередной, по-видимому, экстренный визит в КНР, в ходе которого он, очевидно, пытался сгладить впечатление от случившегося [12].

Не менее охлаждающе подействовала на китайскую сторону и организация работ со стороны Пакистана. В ней участвовало большое число подрядных фирм и подрядчиков, действия которых, по признанию, пакистанской прессы, не отличались четкостью и верностью обязательствам. К середине-концу 2006 г. выяснилось, что пакистанская сторона ответственна за вынужденный простой Китайской компании портового инжиниринга (China Harbour Engineering Company), которая оказывала консультативную и практическую помощь пакистанским строителям Гвадара. Компания потребовала от пакистанского правительства уплаты штрафа в 1.6 млн долл. за задержку, составившую около 8 месяцев. Впрочем, после визита Ху Цзиньтао в Пакистан, компания отозвала требование, согласившись на продолжение работ. [13]

Сооружение портовой инфраструктуры, углубление бухты Гвадара и создание базовых условий для обустройства портового города было завершено в конце 2006 г. Формальная церемония открытия порта состоялась в марте 2007 г. На ней присутствовал президент Мушарраф, но не было высоких гостей из Китая. Коммерческое использование построенных в Гвадаре сооружений началось лишь год спустя, весной 2008 г., когда туда прибыл и встал на якорь сухогруз с 70 тыс. т пшеницы [14]. Стоимость строительства первой очереди порта увеличилась, между тем, до 248 млн долл., превысив первоначальную на 50 млн. Увеличение расходов и медленное выполнение работ пакистанской стороной местная печать напрямую связывала с обманом и коррупцией, господствующих как в деловых, так и в правительственных кругах.

Таким образом, первый опыт совместного китайско-пакистанского практического взаимодействия в области инфраструктурного строительства закончился, можно считать, не слишком удачно. Китайская сторона отказалась от участия в осуществлении второй фазы строительства порта. Пакистан был вынужден провести тендер, который выиграло портовое управление Сингапура. В пакистанской печати появлялись сообщения, что первым претендентом на роль генерального подрядчика было портовое управление Дубаи (ОАЭ), но затем оно вышло из игры.

Обязательства по осуществлению второй фазы строительства в Гвадаре, Сингапурское управление не выполнило. Они предусматривали вложения в сооружение девяти новых мест причала различного назначения – четырех контейнерных, трех зерновых, двух нефтяных терминалов, способных принимать суда водоизмещением 200 тыс. т. Кроме того, предполагались прорытие дополнительного канала и расширение бухты, сооружение аэродрома и расширение шоссе, соединяющего порт с Турбатом. Вторая фаза строительства включала также сооружение завода по опреснению воды и работающей на угле теплоэлектростанции мощностью в 360 МВт. [14].

При заключении контракта с Сингапуром в Пакистане, видимо, полагали, что «за его спиной» стоит Китай, однако вплоть до начала 2013 г. строительству Гвадара не уделялось практически никакого внимания. Возможно, Китай в этот период искал другие пути выхода в Индийский океан для решения проблемы энергетической безопасности, иногда называемой также проблемой Малаккского пролива. Дело в том, что основная часть нефти из Африки и с Ближнего Востока доставляется в Китай морем через узкий, находящийся под наблюдением морских сил США, Малаккский пролив. Решить эту проблему (наладить доставку нефти минуя пролив) Китай может не только через Пакистан, но и через Мьянму. Юго-восточное направление через территорию Мьянмы, предполагающее расширение порта Ситуэ, представлялся, видимо, Пекину вполне удачной заменой пакистанскому юго-западному вектору. Однако изменение политической обстановки в Мьянме в начале 2010-х годов и обеспокоенность его нового военно-гражданского руководства перспективой попасть в одностороннюю зависимость от Китая вероятно повлияли на то, что в Пекине вновь обратили взоры на Пакистан. Причем случилось это уже при нынешнем руководителе КНР Си Цзиньпине.

В феврале 2013 г. было объявлено о передаче полномочий иностранного куратора и инвестора в развитие Гвадара от Сингапурского управления Китаю. Ответственным за работы на этот раз стала другая государственная компания – China Overseas Port Holding Company [14]. Вслед за решением о Гвадаре оживились китайско-пакистанские контакты по всему спектру экономического взаимодействия. После избрания в мае 2013 г. нового парламента Пакистана и улучшения внутривнутриполитической обстановки в стране в китайской столице заявили о планах масштабированных инвестиций в пакистанскую экономику. Начались разработка и уточнение параметров проекта, названного «Китайско-пакистанский экономический коридор». Стороны, по-видимому, учли накопленный в этой области опыт. Ключевыми, реперными точками в грандиозных планах соединения северо-запада Китая с Аравийским морем через территорию Пакистана остаются Каракорумское шоссе и порт Гвадар. Этим в то же время не исчерпываются принятая в 2017 г. многомиллиардная программа.

Существенным добавлением представляется акцент на увеличение земледельческого потенциала Пакистана, прежде всего, его «житницы», провинции Панджаб, с целью производства продовольствия для экспорта в северо-западные районы Китая. Другим новым моментом нужно считать упор не только на дорожную инфраструктуру Пакистана, но и на развитие его энергетического сектора, который на протяжении последних лет был узким местом, вызывая перебои в снабжении городов электроэнергией.

Вторая попытка Китая проложить юго-западную дугу от своих границ в сторону Аравийского моря может оказаться успешнее первой. Об этом говорят уже первые итоги усилий по созданию Китайско-пакистанского экономического коридора. Вместе с тем, нельзя забывать о рисках

и опасностях, которые снизили эффективность первой попытки такого рода. К ним относятся в первую очередь такие факторы, как политическая нестабильность в Пакистане, систематические нарушения мира и порядка в Белуджистане и пуштунских областях, прилегающих к границе с Афганистаном, и, наконец, коррупция на всех этажах пакистанской государственной машины и низкая деловая культура в частном секторе.

Литература / References

1. Белокреницкий В.Я. Юго-Западная дуга «Большой Восточной Азии» – глава 10 коллективной монографии «Большая Восточная Азия: мировая политика и региональные трансформации». Под ред. А.Д. Воскресенского. М.: МГИМО, 2010, с. 214–249.
2. Belokrenitsky V. Ya. South-Western Extension of Greater China// Pakistan Horizon. Vol. 60, No.3, July 2007, p.83–98.
3. Bergsten C.F., et.al. China: The Balance Sheet. What the World Needs to Know Now About the Emerging Superpower. N.Y.: Public Affairs, 2006.
4. Китай: угрозы, риски, вызовы развитию. Отв. ред. В.В. Михеев. М.: Карнеги, 2005.
5. Zubeida M. Pakistan: The Focus of China's South Asian Policy//Pakistan in a Changing World. Ed.M. Hasan. Karachi: Pakistan Institute of International Affairs, 1978, p. 194–207.
6. Malik H. Soviet-Pakistani Relations and Post-Soviet Dynamics. 1947–92. L.: Macmillan, 1994.
7. Белокреницкий В.Я., Москаленко В.Н., Шаумян Т.Л. Южная Азия в мировой политике. М.: Международные отношения, 2003.

8. Majeed A. The truth about Gwadar // <http://www.thenews.com.pk/print1.asp?id=17889>. Accessed 07.02.2007.
9. Замараева Н.А. Пакистанский порт Гвадар в региональной стратегии Китая // <http://www.iimes.ru/rus/stat/2006/12-11-06.htm>.
10. Accessed 07.02.2007.
11. Ramachandran S. China's pearl in Pakistan's waters. Asia Times, Mar4,2005 // [http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/GC\)Df06.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/GC)Df06.html). Accessed 02.07.2006.
12. First Pakistani container reaches in Almaty via Karakorum Highway // <http://www.thenews.com.pk/print1.asp?id=32657>. Accessed 06.12.2006.
13. Pakistananemergingeconomic hub, says Musharraf // <http://www.dawn.com/2006/text/top1.htm>. Accessed 24.02.2006.
14. Delay in Gwadar port project causes \$500 m loss // <http://www.thenews.com.pk/print3.asp?id=31771>. Accessed 05.02.2007.
15. GwadarPort // https://en.wikipedia.org/wiki/Gwadar_port. Accessed 04.03.2018.

Воронцов А. В.*

РЕАЛИСТИЧНОСТЬ – ГЛАВНЫЙ КРИТЕРИЙ РЕАЛИЗАЦИИ АКТУАЛЬНЫХ ЗАДАЧ НА ПУТИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ СОТРУДНИЧЕСТВА В ФОРМАТЕ КИТАЙ–РОССИЯ–МОНГОЛИЯ

Alexander Vorontsov

REALISM – THE MAIN CRITERIA OF THE CHINA–RUSSIA–MONGOLIA GLOBAL INFRASTRUCTURE PROJECTS REALIZATION URGENT TASKS

Аннотация: Как известно, в мире наряду с искренним интересом, к глобальной инициативе, выдвинутой и напористо продвигаемой Пекином «Один пояс – один путь», нарастает и сопротивление конкурентов. Оно проявляется в многообразных формах. Очевидно открытое негативное и даже подозрительное отношение к данным глобальным инфраструктурным проектам со стороны важнейших в Азии государств: например, Японии, Индии и ряда других стран Южной Азии и, естественно – США. Со временем настрой оппонентов только усиливается. Лидерство по сдерживанию Китая, в том числе в сфере реализации вновь взяли на себя США. В октябре прошлого года Вашингтон выдвинул новую концепцию «Индо-Пасифик», одним из главных предназначений которой является жесткая конкуренция с инициативой Один пояс – Один путь, прежде всего на его южных морских маршрутах и, по сути, прямо направленную против КНР.

Принимая во внимание вышеотмеченные факторы, представляется целесообразным уделить повышенное внимание потенциально более безопасным и стабильным маршрутам Пояса и Пути. В числе таковых выступают направления, пролегающие по территории государств с устойчивыми и независимыми политическими режимами, дружественных Китаю. Среди таковых, естественно, в числе первых выступают Россия и Монголия. Маршруты движения товаров через их территории представляются наиболее надёжными с точки зрения стратегической перспективы.

Ключевые слова: Один пояс – один путь, Экономический пояс шёлкового пути, Евразийский экономический союз, Концепция Великого степного (чайного) пути.

Abstract: As is well known there is a real great interest in the World to China's One Belt – One Road (OBOR), initiative or as is also was cold "Economic Belt of Silk Road). At the same time the projected provoked quite strong resistance in some key countries that are trying to compete it now in different ways. When we try to deliberate the abovementioned problem we naturally consider China's «One Belt One Road» (OBOR), backed by Russia Eurasian Economic Union (EAEU) and Mongolian conception of Great Steppe or (Tea) way. Past year demonstrated three states efforts to further develop the conceptions and to find the best practical methods to make them mutually reconcile compatible and consistent with each other. Important deals were done including sending from China to Europe test trains by different routes.

* Воронцов Александр Валентинович – к.и.н. Заведующий отделом Кореи и Монголии Институт востоковедения РАН, Доцент МГИМО(У)МИД.

** Alexander Vorontsov – Ph.D., Head, Department for Korea and Mongolia, Institute for Oriental Studies, Russian Academy of Sciences; Associate Professor MGIMO-University

There were both successes and difficulties, theoretical, practical development and new obstacles, challenges appearance.

Taking in mind first of all the OBOR as the most grand potentially global design we need to distinguish internal and external issues pressure. Sure the OBOR Initiative, is a huge design aimed at bringing greater development and connectivity to the countries of Asia, Europe, the Middle East, and Africa. The New Silk Road Initiative involves large-scale Chinese investment in infrastructure projects (according some Chinese Academy of Social Sciences representatives estimate – up to \$6 trillion) across Central, South, and Southeast Asia, including roads, rail, ports, pipelines, logistics, telecoms, IT, and industrial capacity.

Key Words: One Belt – One Road (OBOR), Economic Belt of Silk Road, Eurasian Economic Union, the Great Steppe (Tea) way conception.

Когда мы пытаемся осмыслить вынесенные в заголовок статьи проблемы, естественно, выделяем глобальные проекты региональных государств. В Китае – Экономический пояс шёлкового пути (ЭПШП) и Морской Шелковый путь 21-го века, получившие впоследствии единое название «Один пояс, один путь» (OBOR) (или его новая аббревиатура «Пояс и Путь»). В России разработанный и официально поддерживаемый – Евразийский экономического союз (ЕАЭС). В Монголии – концепцию Великого степного или (чайного) пути. Ещё в 2015 г. три государства на высшем уровне продемонстрировали серьезные усилия для дальнейшей разработки концепций и поиска оптимальных практических способов сделать их взаимно совместимыми и согласующимися друг с другом.

Поскольку все данные проекты находятся в процессе непрерывной доработки и развития (не случайно ряд китайских ученых предпочитает называть Пояс и Путь по прежнему генеральной идеей, нежели завершённой концепцией) представляется логично разделить наш анализ широкого блока постоянно эволюционирующих идей на ряд статей, соответствующих конкретным этапам их развития.

В данной статье мы попытаемся осветить и осмыслить начальную стадию данного долговременного тренда.

В контексте реализации данных программ были сделаны важные шаги, включая отправку из Китая тестовых поездов в Европу по различным маршрутам [1]. В данном процессе проявились как успехи, так и трудности, были осуществлены теоретические, практические разработки и выявлены новые препятствия.

Начнем с рассмотрения болезненных проблем. Принимая во внимание Один пояс – Один путь как наиболее масштабный мегапроект, целесообразно выделить влияющие на него внутренние и внешние факторы. Уверены, что инициатива ОБОР – это гигантский проект, направленный на обеспечение энергичного экономического развития и укрепления связей между странами Азии, Европы, Ближнего Востока и Африки. Планы нового Шелкового пути включают в себя масштабные китайские инвестиции в инфраструктурные проекты (по данным некоторых представителей

Академии общественных наук КНР – до 6 трлн долл.) в страны Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, включая строительство автомобильных и железных дорог, портов, трубопроводов, объектов логистики, телекоммуникаций, IT, и промышленности [5].

Его параметры в настоящее время начали получать более четкие очертания чем в прошлом. Во всех своих грандиозных начинаниях Пекин предпочитает действовать без излишней спешки. Изучением конкретных вопросов занимается специальный экономический комитет, который поэтапно представляет свои разработки. На данный момент ясно, что при всем многообразии конкретных вариантов развития одной из главных целей данного мегапроекта определена задача ускорения реформы и экономического подъема в западных провинциях Китая. С одной стороны, этот регион является экономическим аутсайдером в КНР, но с другой стороны, на протяжении многих веков (за исключением короткого периода Советской власти в Средней Азии), по мнению некоторых китайских ученых, он служил в качестве естественного моста, соединяющего китайскую цивилизацию с Центральной Азией и исламским Востоком в целом. Видимо, такие расчеты являются попыткой привлечь во внимание тот факт, что в последние годы Центральная Азия стала позиционироваться как все более широко раскрывающиеся ворота экономического продвижения Китая на Запад. Но в то же время они превратились в один из постоянных источников исламской экспансии, в том числе и вооруженной экспансии в Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая.

Геополитические императивы поворота Китая на запад довольно ясны – это меры предосторожности против опасности военно-морской блокады со стороны США в случае возможного ухудшения отношений. Такая перспектива также мотивирует Китай ускорить и диверсифицировать свою деятельность, а также создавать соответствующие инструменты её поддержки на различных направлениях.

Все ведущие державы отнеслись к китайской инициативе очень серьезно. Например, в связи с ситуацией в Центральной и Южной Азии видные американские специалисты высказались в пользу успеха OBOR, а не собственного проекта США «Новый Шелковый путь». Они подчеркивают, что США не готовы предоставить достаточные финансовые ресурсы, чтобы поддержать собственный проект, результаты которого таким образом оказались неутешительными. В отличие от него Китай предлагает Центральной Азии привлекательную альтернативу OBOR и опирается на потенциал 46 млрд долл. специального фонда, а также возможного финансирования со стороны нового Азиатского Банка инфраструктурных инвестиций. ... Даже если Пекин выполнит свои планы на 50 процентов, США не смогут взять на себя сопоставимые финансовые обязательства» [3]. Естественно, одним из важнейших условий успеха или неудачи китайского мега-проекта является реакция других крупных держав региона. По нашему впечатлению, некоторые ведущие китайские ученые, в том числе в рамках

дискуссий в Центре Карнеги в университете Циньхуа, склонны оценивать ситуацию в умеренных и смягченных выражениях. Некоторые из них утверждали, что Соединенные Штаты приветствуют китайские инвестиции в инфраструктуру в Центральной Азии, хотя многие в Вашингтоне остаются в неопределенности относительно общих и конечных стратегических намерений Китая. Увязка ОВОР с политикой возглавляемого Россией Евразийского экономического Союза помогла Китаю смягчить опасения России по поводу уменьшения ее влияния в Центральной Азии. Другой участник дискуссии отметил, что реакция Индии тоже смешанная – экономический коридор через Бангладеш и Мьянмы представляется взаимовыгодным, но рост китайских инвестиций и влияние в Шри-Ланке и Пакистане вызвало обеспокоенность.

Однако, на наш взгляд, более прямые и откровенные характеристики могут оказаться более полезными. Пытаясь анализировать данные факторы, мы должны выделить несколько типов реакций международного сообщества от откровенно положительных до откровенно отрицательных. Выделяя группу негативных реакций, нужно отметить в первую очередь США, которые выбрали позицию открытой конкуренции и попыток практически подчинить Пояс и путь своему проекту Транс-Тихоокеанского партнерства.

Для подтверждения данного тезиса достаточно напомнить многочисленные откровенные заявления президента США Барака Обамы. Похоже, что он практически начал, по крайней мере, словесную войну против ОВОР: «Сейчас Китай хочет писать правила для торговли в Азии. Если это удастся, наши конкуренты будут игнорировать основные экологические и трудовые стандарты, давая себе несправедливое преимущество перед американскими рабочими. Мы не можем позволить этому случиться. Мы должны сами писать правила, ...» [6]. Позже он развил идею 5 октября 2015 г., подчеркнув: «когда более 95% наших потенциальных клиентов живут за пределами наших границ, мы не можем позволить странам вроде Китая писать правила глобальной экономики. Мы должны писать эти правила, ...» [8].

В наиболее на сегодня непримиримой форме соперничество двух глобальных концепций было определено им в статье, опубликованной в газете «Вашингтон пост» 2 мая 2016: «на этой неделе, Китай и 15 других наций собрались в Австралии с целью формирования до конца этого года Всеобъемлющего регионального экономического партнерства. Данное соглашение не устранил недобросовестную конкуренцию среди субсидируемых правительствами государственными предприятиями. Оно не будет защищать свободный и открытый Интернет, не будет уважать права на интеллектуальную собственность. ... И это, безусловно, не обеспечит соблюдение высоких стандартов для наших работников и защиты окружающей среды ...».

Окончательный вывод статьи не нуждается в комментариях: «Америка должна писать правила. Америка должна командовать. Другие страны должны играть по правилам, определенным Америкой и нашими

партнерами, а не наоборот. ... Изменился мир. Правила меняются вместе с ней. США, а не страны вроде Китая, должны писать их» [7].

Пекин немедленно и справедливо возразил против такого подхода заявлением Министерства иностранных дел КНР «у США, кажется, есть большие амбиции, но узкое видение. Позиция Китая состоит в том, что правила мировой торговли должны быть написаны совместно всеми странами, а не диктоваться какой-либо одной страной ...» [4].

В этом контексте необходимо подчеркнуть, что Россия также полностью поддерживает ключевой момент китайской позиции – «правила мировой торговли должны быть написаны совместно всеми странами, а не диктоваться какой-либо одной страной». Такая солидарность отражает факт приверженности наших стран идее многополярного мира.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе среди группы стран, которые также противостоят ОВОР должны быть выделена Япония, в существенной степени Индия [2], а также некоторые другие страны региона.

Токио развернул собственную инфраструктурную глобальную контригру и намерен выделить 110 млрд долл. в проект «Партнерство за качество инфраструктуры» в течение 5 лет. Наблюдатели обращают внимание на то, что сейчас Япония отказывается вступить в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, создание которого было предложено Китаем, и пытается вдохнуть новое импульсы в Азиатский банка развития². В Куала-Лумпуре в ноябре 2015 г. С. Абэ изложил план либерализации условий банка по кредитованию. Изучая нынешнее соперничество между Пекином и Токио эксперты утверждают, что Китай является относительно новым игроком в сфере развития инфраструктуры за пределами своих границ, тогда как у Японии имеется опыт подобной деятельности в течение многих десятилетий. Японские технологии и финансы были в авангарде строительства автомобильных и железнодорожных коридоров и аэропортов в Азии. Кроме традиционной помощи в целях развития в активности Японии при правительстве Синдзо Абэ появился теперь стратегический аспект, направленный на противодействие стремлению Китая расширить свое экономическое и политическое влияние в Азии.

Принимая во внимание настороженность, а порой и откровенно негативное отношение ряда азиатских стран (Япония, Индия, Шри Ланка), военно-политическую нестабильность в некоторых других государствах (Пакистан, незащищенность южных границ Туркменистана), тесную привязку к политике США третьих стран, что облегчит Вашингтону задачу заблокировать потоки китайских товаров в случае необходимости (Азербайджан, Грузия, Турция и ряд других), представляется целесообразным

² Азиатский банк развития (англ. Asian Development Bank) – банк, основанный в 1966 году, его главной задачей является стимулировать рост экономики в Азии и на Дальнем Востоке, направляя в эти регионы прямые займы и оказывая техническое содействие Штаб-квартира в Маниле (Филиппины). Президентом АБР с 28 апреля 2013 года является японец Такэхико Накао. Крупнейшим акционером АБР является Япония, а так же, с большим отрывом США, КНР, Индия, Австралия, Индонезия, Канада, Южная Корея, и ФРГ.

уделить повышенное внимание потенциально более безопасным и стабильным маршрутам Пояса и Пути. В числе таковых выступают направления, пролегающие по территории государств с устойчивыми и независимыми политическими режимами, дружественных Китаю. Естественно, в числе первых выступают Россия и Монголия. Маршруты движения товаров через их территории представляются наиболее надёжными с точки зрения стратегической перспективы.

Известно, что китайский бизнес, как и бизнес любой страны, прежде всего, ориентирован на получение прибыли. Порой от китайских коллег можно услышать умозаключения о том, что менталитет россиян и китайцев различен, русские во всём на первый план выдвигают интересы безопасности, любой проект начинают оценивать, прежде всего, через призму такой установки и пытаются определить риски и угрозы безопасности. В сознании же китайцев, напротив, первоначально возникает оценка коммерческой привлекательности и выгоды проекта, а также быстрая проработка способов его реализации. Не станем возражать, что в данном любопытном и глубоком наблюдении имеется доля истины. Указанные различия отражают, в том числе, и особенности исторического опыта каждой из двух стран. России и СССР чаще приходилось быть на острие стратегического, глобального противоборства с мощными противниками. Китай же только сейчас начинает примерять на себя одежды и бремя второй сверхдержавы. Поэтому, как мы уверены, озабоченности задачами обеспечения долгосрочной надёжности и безопасности масштабных инвестиций в дорогостоящие инфраструктурные проекты в конце концов найдут адекватное отражение и в решениях, принимаемых политическим руководством и государственными органами КНР.

Поэтому в силу вышеизложенных аргументов, то направление Пояса и пути, которое намечено как китайско-монгольско-российский маршрут, должен стать одним из наиболее приоритетных и многообещающих, в том числе, и с точки зрения привлекательности для бизнеса. В настоящее время эксперты трёх стран интенсивно прорабатывают его практические планы. В этой связи с удовольствием отмечаем, что некоторые известные монгольские учёные и политики усматривают истоки данного трёхстороннего предприятия в давней истории трёх стран и видят закономерности эволюции великого «чайного пути» в великий «степной путь» [9].

Литература / References

1. Первый поезд по новому «Шелковому пути» в обход России прибыл в Грузию / – URL: <http://www.rbc.ru/business/13/12/2015/566d50109a79472274a8feec>
2. C. Raja Mohan, Raja-Mandala: A New Way to Act East. India's unfolding partnership with Japan allows Delhi to respond more effectively to China's One Belt, One Road initiative. Indian Express, December 15, 2015. / – URL: <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/a-new-way-to-act-east/>
3. Eugene Rumer, Richard Sokolsky, Paul Stronski, «U.S. Policy Toward Central Asia 3.0», Paper, January 25, 2016 / – URL: <http://carnegieendowment.org/2016/01/25/u.s.-policy-toward-central-asia-3.0/iuxe>
4. Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference on May 3, 2016 / – URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/t1360346.shtml
5. Paul Haenle, Gu Jianqing, Daniel Markey, Andrew Small, Yao Yao, «Defining the Belt and Road Initiative», Event Panel October 17, 2015 / – URL: <http://carnegietsinghua.org/2015/10/17/defining-belt-and-road-initiative/ilzr>
6. President Obama: «Writing the Rules for 21st Century Trade», February 18, 2015 / – URL: <https://www.whitehouse.gov/blog/2015/02/18/president-obama-writing-rules-21st-century-trade>
7. President Obama: The TPP would let America, not China, lead the way on global trade, May 2, 2016 / – URL: https://www.washingtonpost.com/opinions/president-obama-the-tpp-would-let-america-not-china-lead-the-way-on-global-trade/2016/05/02/680540e4-0fd0-11e6-93ae50921721165d_story.html
8. Statement by the President on the Trans-Pacific Partnership, The White House Office of the Press Secretary For Immediate Release, October 05, 2015 / – URL: <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/10/05/statement-president-trans-pacific-partnership>
9. Хангай Л., МОНГОЛ-ОРОСЫН ХАРИЛЦАА, ХАМТЫН АЖИЛЛАГА, Улаанбаатар хот, 2016 он, ISBN: 978-99973-66-91-7, p. 86-91.

Гемуева К. А., Салицкий А. И., Семенова Н. К.*

ЕВРОПЕЙСКИЕ ДИСКУССИИ О КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

K. Gemueva, A. Salitsky, N. Semenova

EUROPEAN DISCUSSIONS ON THE CHINESE INITIATIVE «ONE BELT – ONE ROAD»

Аннотация: статья посвящена анализу широкого спектра мнений о китайском присутствии в Европе в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Рассматриваются не только европейские, но и китайские подходы к оценке этого явления. Китай в рамках инициативы в сфере экономики определил три приоритетные сферы потенциального сотрудничества: инфраструктура, высокие технологии и зеленые технологии. Китай все активнее проводит в Европе политику мягкой силы, подбирает лоббистов своих интересов среди местных элит, среди которых бывшие дипломаты, чиновники, партийные лидеры. При том, что концепт «Пояса и Пути» обладает немалой внешней привлекательностью, восприятие европейскими экспертами бывает диаметрально противоположными. Представляется, что китайская модель взаимодействия с европейскими странами, кроме позитивной составляющей, кроет в себе значительные риски.

Ключевые слова: КНР, Европа, экспансия, инвестиции, риски.

Abstract: The article is devoted to the analysis of a wide range of opinions about the Chinese presence in Europe within the framework of the One-Belt-One-Way Initiative. Not only European but also Chinese approaches to the assessment of this phenomenon are considered. China, within the framework of the initiative in the field of economy, identified three priority areas for potential cooperation: infrastructure, high technologies and green technologies. China is increasingly pursuing a soft power policy in Europe, selecting lobbyists for its interests among local elites, among them former diplomats, officials, party leaders. While the concept of “Belt and Path” has a considerable external appeal, the perception of European experts is diametrically opposed. It seems that the Chinese model of interaction with European countries, in addition to the positive component, is fraught with significant risks.

Key words: China, Europe, expansion, investments, risks.

В основе китайских инициатив, помимо выросших возможностей страны, лежат разного рода народнохозяйственные и геополитические мотивы Пекина. Проектам не откажешь в масштабности и комплексном характере, не вызывает возражений идеология китайской экспансии,

* Гемуева Карина Алиевна – м.н.с. Центра европейских исследований Института мировой экономики и международных отношений РАН.

Салицкий Александр Игоревич – д.э.н., профессор, г.н.с. Центра проблем развития и модернизации Института мировой экономики и международных отношений РАН.

Семенова Нелли Кимовна – к.полит.н., с.н.с. Центра экономических исследований Института востоковедения РАН.

ориентированной на экономический рост. Внешне концепт «Пояса и Пути» обладает немалой привлекательностью для стран-транзитеров.

Тем не менее, китайская экспансия встречает на своем пути немало препятствий, а западноевропейские страны обнаруживают довольно широкий спектр мнений по поводу этого явления. Эти оценки представляют очевидный интерес не только сами по себе, но и в сравнении с китайскими подходами – как отражение различий в современных представлениях о мире в Китае и за его пределами. Энергичной мощи молодой супердержавы начинает противостоять протекционизм недавних лидеров и проponentов глобализации.

Негативно воспринимаются сложившиеся параметры внешней торговли, отрицательное сальдо ЕС воспринимается как показатель убыточности китайского направления. В 2017 г. взаимная торговля росла довольно динамично: китайский экспорт в Европу увеличился на 12.6% (против 7.9% в целом по миру), весьма солидно прибавил и импорт, его прирост составил 20,2% (против 15.9%) [9,12]. Подчеркнем, что сбыт европейских товаров в Китае выглядит как многообещающее направление торговли, китайские потребители давно обнаружили вкус к высокосортной и престижной продукции из ЕС. Кроме того, у европейцев сложился актив в торговле услугами, в значительной мере благодаря массовому притоку китайских туристов.

Без оптимизма воспринимается стремление Пекина вести дела на двусторонней основе, как бы игнорируя интеграцию в ЕС и наднациональные структуры. Особое раздражение вызвало сотрудничество Китая со странами Центральной и Восточной Европы как единой региональной группой, – независимо от степени их включенности в евроинтеграцию. Для справки, впервые саммит 16+1 состоялся в 2012 г. в Варшаве, Польша¹. На нем премьер-министр Китая выступил с всеобъемлющей инициативой по сотрудничеству с 16 странами Центральной и Восточной Европы (далее – ЦВЕ) «12 мер Китая для поощрения дружественного сотрудничества со странами Центральной и Восточной Европы [2], которая является главным документом формата 16+1. Тогда по инициативе Китая двусторонние связи были дополнены многосторонними по формуле «16+1». Суть инициативы заключается в активизации сотрудничества с 11 странами-участницами ЕС и 5 Балканскими странами (Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония. Сотрудничество не распространялось на непризнанное Китаем Косово) в области инвестиций, транспорта, финансов, науки, образования и культуры. Китай в рамках инициативы в сфере экономики определил три приоритетные сферы потенциального сотрудничества: инфраструктура, высокие технологии и зеленые технологии.

¹ Саммиты проводились в Варшаве, Польша (2012); Бухаресте, Румыния (2013); Белграде, Сербия (2014); Сучжоу, Китай (2015); Риге, Латвия (2016); Будапеште, Венгрия (2017). (Прим.авт.)

Не секрет, что главная цель вышеуказанной инициативы – получение доступа к технологиям и исследованиям, международным каналам продаж и узнаваемым брендам, обеспечение поставок сырья для китайской экономики. Дополнительной целью китайских предприятий является инвестирование в проекты в области внешней инфраструктуры, а также предоставление льготных кредитов для проектов, реализуемых китайскими подрядчиками. В отношении стран с низким уровнем экономического развития китайская модель кроет в себе значительный риск экспонентного роста долговой зависимости. Например, в Черногории подписание одного контракта на автомагистраль увеличило национальный долг на 23 процентных пункта в соотношении к ВВП[1].

ЕС не присутствовал на первом саммите «16+1» в Варшаве, официально он был приглашен «слишком поздно». Начиная с Бухарестского саммита нового формата в 2013 г. от Евросоюза присутствует постоянный представитель. Заметим, что с декабря 2010 г. по октябрь 2013 г. (время еврокризиса), развивая сотрудничество со странами ЦВЕ, Китай воздерживался от проведения с ЕС диалога высокого уровня по экономике и торговле, договоренность о котором была достигнута в 2008 г. Иными словами, определенная конкуренция с евроинтеграцией в формате «16+1» присутствует, хотя, как правило, отвергается китайскими комментаторами [11]. «Разделяй и властвуй – старый кошмар Европы остается инстинктивным китайским подходом» [5], – отмечают европейские аналитики.

Заметим, что предпочтение двусторонним форматам отношений – давняя черта китайской дипломатии и распространяется не только на Европу. Формат «16+1», кстати, напоминает схему сотрудничества Китая с африканскими странами – в 2000 г. был учрежден Форум китайско-африканского сотрудничества (FOCAC), он собирается раз в три года, основная же работа ведется на двустороннем уровне. Двусторонний формат имеет свои плюсы, он практичен, что же касается общей позиции ЕС, то любопытно мнение одного обозревателя: «Если Германия хочет сотрудничать с Китаем, то делает это на двустороннем уровне, если нет – то отказ следует из европейских структур» [5].

Экспертами отмечается еще один «водораздел»: сотрудничество в рамках инфраструктурных проектов формата «16+1» получило четкое разграничение по линии членства в Европейском союзе. В пяти из 16 стран, не входящих в ЕС (Сербия, Черногория, Албания, Македония, Босния и Герцеговина), с использованием китайской модели финансирования реализован ряд крупных проектов общей стоимостью около 6 млрд евро[1]. Построены, в частности, автострасы в Сербии, Боснии и Герцеговине, Черногории, Македонии и Албании, а также часть железной дороги Белград – Суботица (часть маршрута, связывающего Белград с Будапештом). Использование китайских кредитов на Западных Балканах объясняется отсутствием привлекательных альтернатив со стороны ЕС для финансирования огромных инфраструктурных потребностей субрегиона.

В оставшихся 11 странах ЕС, несмотря на интенсивные политические контакты с Китаем, динамика инфраструктурного сотрудничества остаётся близкой к нулю. Состоялся только один проект – строительство венгерского участка железной дороги Белград – Будапешт. Остальные инфраструктурные проекты не выходили за рамки спекуляций СМИ, политических деклараций или меморандумов. Причины видятся в правовом и экономическом поле. Во – первых, Китай предлагают модели финансирования, сочетающие кредиты с обозначением подрядчика т. е. без открытого конкурса с государственной помощью, что несовместимо с законодательством ЕС. Во вторых, для государств – членов ЕС открыт широкий выбор финансовых инструментов для инвестиций в инфраструктуру основанную на грантах и субсидиях и кредитная система инвестирования, предложенная Китаем является менее эффективной.

Подвергаются критике также отдельные черты инвестиционной политики Пекина в Европе, в которой усматривают угрозы безопасности, в том числе из-за получения доступа к новейшим технологиям. Зарубежные китайские инвестиции привлекли особое внимание авторов доклада «Китай у ворот», который мы уже цитировали [5]. Одна из главных целей Пекина – приобретение технологий, в том числе двойного назначения, за занимающимися этим делом китайскими компаниями и фондами – их свыше 30, не считая многочисленных компаний-оболочек (shell companies), – стоит созданная в 2017 г. и возглавляемая Си Цзиньпином государственная комиссия по интегрированному оборонно-гражданскому развитию. Китайцев интересуют интегрированные микросхемы, широкополосная связь, инструменты, роботы и искусственный интеллект, космические и авиационные двигатели и т. п. Приобретение технологий часто начинается с покупки местной компании с дальнейшим расширением сферы ее деятельности. Так, в 2013 г. китайская компания Yantai Taihai приобрела французскую Manoir Industrie, одной из областей специализации которой являются технологии переработки ядерных отходов. Компания начала работу в КНР и в свою очередь приобрела фирмы во Франции, других странах Европы, а также Индии.

Авторы доклада «Китай у ворот» сетуют и на то, что закупки Китая в Европе часто масштабны и ведут к особому положению на рынке. В конце 2016 г. китайцы за 2.5 млрд долл. купили ирландскую авиализинговую компанию Avolon Holdings. В апреле 2017 г. она приобрела американского конкурента CIT Aircraft Leasing – за 10 млрд долл. В результате Avolon Holdings стала третьей в мире компанией с парком почти в 900 самолетов [5].

Нерыночный подход Китая к приобретению технологий негативно расценивается авторами доклада, усматривающих такой подход и в реализации Пекином программы «Промышленность 2025», которая является примером «самодостаточности и глобального доминирования» [4,5]. По данным Европейского совета по иностранным делам, из 336 приобретений Китая в ЕС в 2005–2017 гг. 117 были сделаны по приоритетам «Программы 2025», в том числе 63 в 2014–2017 гг., включая нашумевший случай покупки китайцами германской компании Kuka.

Заметим, что этот случай заставил поставить на повестку дня вопрос о скрининге китайских инвестиций в экономику ЕС, в том числе по причине вмешательства в процесс американского совета по иностранным инвестициям (CFIUS) – по его запросу Kuka продала подразделение по аэронавтике перед сделкой с Китаем, и были приостановлены продажи китайской стороне германской компании Aixtron и голландской Lumileds [10]. Хотя при инвестиционном сотрудничестве сложно предотвратить утечку технологий, здесь можно вспомнить на шумевшую историю использования американским ВПК изготовленных в Китае микрочипов [8], озабоченность европейцев отчасти понятна. Кстати говоря, скрининг иностранных инвестиций в десяти стратегических отраслях ввела в 2017 г. Япония.

Стандартное понимание процесса усиления взаимодействия Китая с внешним миром исходит в Европе из представления о том, что, принимая международные нормы и правила, Пекин должен смягчать внутреннюю политику, способствовать демократизации и т. п. Пожалуй, единственным исключением из правила стала работа Дж. Манна [6]. Однако новое руководство страны во главе с Си Цзиньпином не спешит оправдать эти ожидания, в стране наблюдается усиление авторитаризма, это подтвердил и XIX съезд КПК (2017 г.). На смену мифу о либерализации Китая пришел другой миф: проекты Пекина в Евразии, Европе, Африке и Латинской Америке ведут к изоляции Европы и Запада, которые в отличие от закрывающегося Китая остаются открытыми для внешнего воздействия, неизбежна коллизия китайских норм и норм рыночных экономик [5].

Неизбежна, в частности, коллизия в понимании места суверенитета. Так, министр иностранных дел Германии заявляет, что если ЕС не сможет выработать коллективную политику в отношении КНР, то она сумеет расколоть Европу. Представитель МИД Китая, поддерживая интеграцию ЕС, замечает, что это региональная организация суверенных государств, а не суверенное государство как таковое. Единство стран ЕС в вопросах экономического сотрудничества с Китаем, как считают авторы доклада «Китай у ворот», необходимое средство сделать это сотрудничество равноправным и сбалансированным, причем изменение подхода к сотрудничеству требуется от китайской стороны [5].

Китай все активнее проводит в Европе политику мягкой силы, подбирает лоббистов своих интересов среди местных элит, среди которых бывшие дипломаты, чиновники, партийные лидеры. В Европе работают 160 институтов Конфуция, больше, чем в Северной Америке или Азии. В условиях недостаточного финансирования исследований Китая целое поколение молодых европейских синологов обучено по китайским методикам и стандартам. В Будапеште открыт Институт сотрудничества со странами Центральной и Восточной Европы, находящийся в ведении Академии общественных наук Китая, она же занимается кооперацией мозговых центров в специальной сети [3].

Пекин остается тверд, когда речь идет о коренных вопросах, суверенитете страны. Так, частный визит далай-ламы к президенту Литвы отозвался

Вильнюсу проблемами с экспортом сельскохозяйственной продукции в Китай, аналогичные меры коснулись экспорта говядины из Ирландии, когда Дублин подписал принятое США в марте 2016 г. заявление по поводу прав человека в Китае. После визита далай-ламы в Чехию в 2009 г. был прерван диалог по политическим вопросам, он возобновился лишь в 2014 г. с приходом нового правительства и принесением извинений Пекину. Отношения двух стран после этого пошли на подъем, в 2016 г. состоялся визит Си Цзиньпина в Прагу. Неудивительно, что некоторые страны ЕС убрали вопрос о правах человека с повестки двусторонних контактов, так Франция заменила его гуманитарными обменами.

В 2009 г. образовались относительно острые расхождения между странами севера и юга Европы. Они могут использоваться Китаем, если страны ядра ЕС не смогут устранить разрыв с периферией. В действительности же страны севера Европы озабочены собственным доступом на китайский рынок, восточная Европа заинтересована в китайских инвестициях, отдельные страны южной Европы уже получили значительные инвестиции из Китая и приветствуют китайскую экспансию. Греческий лидер А. Ципрас прямо пишет, что «Европа стала для Греции политическим и экономическим наказанием, в то время как Китай использовал возможности, открывшиеся для инвестиций – лишь те, кто готов к рискам, могут преуспеть в экономике».

Подчеркнем, что уплотнение сотрудничества Европы и Китая выглядит неизбежным при всех трудностях и противоречиях, которые не особенно смущают китайцев.

«Например, важный проект китайско-европейского экспресс-маршрута «море – суша» (из порта Пирей через Грецию, Македонию, Сербию, Венгрию в глубь Европы) столкнулся с рядом препятствий, включая политические беспорядки в Греции и кризис в Македонии, а также ситуацию с беженцами. – отмечает китайский специалист Лю Цзокуй, – К тому же весь проект Шелкового пояса стоит перед лицом ряда трудностей и вызовов. Ограничения из-за регулирования, технологические барьеры и отсутствие взаимного доверия затрудняют реализацию пояса и пути в Европе, и Китаю следует это знать». В скобках заметим, что упомянутый маршрут «море – суша», сокращающий время доставки товаров из Китая в центральную часть Европы на 7–11 дней, уже принес ощутимые результаты: оборот контейнеров в порте Пирей увеличился по сравнению с 2010 г. в пять раз [7].

Современные европейские дискуссии об экономической экспансии Китая в государствах Центральной и Восточной Европы имеют определенные затруднения в оценке размаха этого феномена и его политических последствий. Камнем преткновения здесь служат недостаточные, недостоверные или отсутствующие/засекреченные данные о характере деятельности, формах финансовой помощи Пекина в инфраструктурных проектах стран ЦВЕ. Как видно из проведенного анализа, некоторые европейские обозреватели считают, что экономическая экспансия Поднебесной может быть политическим риском для государств Европы.

Литература

1. Беляков Д. Стратегия Пекина в Центральной Европе / – URL: <http://www.sonar2050.org/publications/kitayskiy-proekt-161-mify-irealnost/>
2. China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries / – URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics665678/wjbisp665714/t928567.shtml
3. China-CEEC High-Level Symposium of Think Tanks / – URL: <http://16plus1-thinktank.com/en/index.jhtml>
4. European Chamber of Commerce in China / China Manufacturing 2025: Putting Industrial Policy Ahead of Market Forces, 7 March 2017 / – URL: <http://www.eurochamber.com.cn/en/chinamanufacturing-2025>
5. François Godement, Abigaël Vasselier. China at the Gates: a New Power Audit of EU-China Relations / L.: The European Council on Foreign Relations (ECFR), December 2017 – URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242
6. James Mann. The China Fantasy: Why Capitalism Will Not Bring Democracy to China. N.Y.: Penguin Books 2008, 160 p. / – URL: <https://www.penguinrandomhouse.com/books/298527/the-china-fantasy-by-james-mann/9780143112921/>
7. Liu Zuokui. Europe and the «Belt and Road» Initiative: Responses and Risks. – URL: <http://www.geopolitika.hu/wp-content/uploads/2017/07/Liu-ZuokuiEurope-and-Belt-and-Road-Initiative.pdf>
8. Michael Chase, Kevin Pollpeter and James Mulvenon, Shanghai'd? The Economic and Political Implications of the Flow of Information Technology and Investment Across the Taiwan Strait, CA: RAND Corporation, 2004 / – URL: https://www.rand.org/pubs/technical_reports/TR133.html.
9. National bureau of Statistics of the People's Republic of China / URL: http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201802/t20180228_1585666.html;
10. Sterling T.U.S. blocks Philips' \$3.3 billion sale of Lumileds to Asian buyers / – URL: <https://www.reuters.com/article/us-philips-lumileds-sale/u-s-blocks-philips-3-3-billion-sale-of-lumileds-to-asian-buyers-idUSKCN0V02D4>
11. Tian Dongdong, Li's CEE trip boosts common development rather than poses threat to EU integrity / Xinhua, 28 November 2013. – URL: http://www.china-ceed.org/eng/ldrhw_1/2013bjlst/hdxw1/t1410524.htm
12. Customs Statistics of the People's Republic of China / – URL: <http://www.haiguan.info/newdata/newdate.aspx?guid=7825>

Гончаренко С. С.*

ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ: ОБЩЕЕ ПРОЦВЕТАНИЕ ИЛИ НЕОПРАВДАНЫЕ РИСКИ?

S.S. Goncharenko**

ONE BELT – ONE ROAD: GENERAL PROSPERITY OR UNUSED RISKS?

Аннотация: в статье автор рассуждает о китайской инициативе «Один пояс – один путь» как следствии китайского «экономического чуда» и одной из ступеней на пути Китая к статусу великой державы. Автор ретроспективно анализирует уникальный путь Китая к вершине экономического успеха, которому способствовало использование китайцами синтеза особых специфических китайских подходов выстраивания стратегий с элементами западной геополитики. Учитывая современную экономическую мощь Китая, автор призывает взвешенно отнестись к глобальному проекту «Один пояс – один путь» с учетом национальных интересов стран-участниц.

Ключевые слова: КНР, китайское «экономическое чудо», РФ, ЦА, инициатива «Один пояс – один путь».

Abstract: In the article the author discusses the Chinese initiative «One belt – one road» as a consequence of the Chinese “economic miracle” and one of the steps on the way of China to the status of a great power. The author retrospectively analyzes China’s unique path to the peak of economic success, which was promoted by the use by the Chinese of synthesis of specific specific Chinese approaches to building strategies with elements of Western geopolitics. Given the current economic power of China, the author calls for a balanced consideration of the global project «One Belt – One road», taking into account the national interests of the participating countries.

Key words: China, Chinese «economic miracle», RF, CA, initiative «One belt – one road».

Китай выдвинул хотя и давно назревший, и тем не менее грандиозный транспортно-экономический проект «Новый Шелковый путь». И как любой проект он неоднозначно воспринимается в мировом сообществе. Именно так воспринимался проект Суэцкого канала. Особенно сопротивлялась Англия, усматривая в его строительстве вред для своего в то время конкурентоспособного флота, обеспечивающего грузоперевозки между Европой и Азией (Южной и Восточной). Однако, построенный по инициативе и на деньги французов, проект она быстро приспособила под себя, практически вытеснив конкурентов, включая Францию, Германию, Россию.

* Гончаренко Станислав Степанович – кандидат экономических наук, президент Евразийского транспортного инновационного центра, профессор ФГБ ОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта».

** Goncharenko Stanislav Stepanovich – PhD in Economics, President of the Eurasian Transport Innovation Center, Professor, Moscow State Academy of Water Transport.

Точно также произошло и с Панамским каналом: подумывали испанцы, а начали строить французы. Но на последнем этапе подоспели американцы, выкупили незавершенный проект у французов, и почти сто лет держали его под своим контролем.

Аналогичная история повторилась и с третьим транспортным чудом – строительством транссибирской магистрали, против которой выступали Англия, Франция, надеясь не допустить Россию к нынешним восточным берегам, нацеливаясь колонизовать Дальний Восток. Против этого строительства были США, усматривая сухопутного конкурента Панамскому каналу. США даже вносил предложение о замене строительства Транссиба на строительство трансконтинентальной железной дороги через Берингов пролив. Они одновременно предлагали и свое участие в интересующей их дороге. Правда, с дополнительным условием – передачей новой магистрали и широкой полосы вдоль нее США на условиях долговременной (100 лет) концессии с полным хозяйственным освоением недр, лесов и живности. Против Транссиба выступала и Япония.

Проект Китая «Новый шелковый путь» [3] и «Один пояс – один путь» [2] это принципиально разные проекты. Он стал еще более грандиозный, чем «Новый Шелковый путь» и выше перечисленные проекты. Предлагаемый проект четко предлагает не ограничиваться транспортным сообщением, обеспечивающим и иницилирующим международную торговлю. Проект «Один пояс – один путь» предлагает реализовать его в виде формирования интеграционного экономического пространства с включением в его реализацию нескольких десятков государств Евразии. Данный проект Китая выходит за рамки и рассматриваемой в России стратегии формирования общей интегрированной транспортной сети Евразии. Он выходит и за рамки проекта «Транс-Евразийский пояс» с его концепцией – развитие проектов транспортных коридоров вместе с поставкой российского сырья на экспорт за рубли может стать основой стратегии развития Москвы как мирового финансового центра.

Более того, в дополнение к сквозному внутриматериковому евразийскому сухопутному коридору Китай предлагает включить в общий проект и Южный морской путь, веками связывающий страны Восточной, Южной Азии и Европы. Это уже не один экономический пояс, а целое экономическое евразийское пространство.

Нужно отдать должное, Китай мудро: системно, логично и поэтапно обозначая цели, движется к целевому рубежу – мировому экономическому лидерству. Достаточно проследить основные этапы и направления стратегии Китая, чтобы убедиться в этом.

Западный мир несколько веков воспринимал Китай как архаизм. Однако, благодаря поддержке России, Китай не только обрел независимость, но и получил первую и основополагающую помощь в развитии базовых отраслей промышленности. На этапе глобализации Китай

очень последовательно использовал возможности этого периода структурной перестройки мировой экономики. Он четко выстроил поэтапную стратегию,

во-первых, благодаря целенаправленным и длительным, растянувшимся на несколько лет, переговорным усилиям при вступлении в ВТО он добился соответствующего статуса развивающегося государства и соответствующих таможенных льгот на экспорт своей текстильной продукции. Итог – Китай вытеснил с рынков многих стран, включая США, их национальных товаропроизводителей. Т.е. подавил конкурентов на их собственном поле.

Во-вторых, учитывая, что за счет собственного рынка с низко оплачиваемым населением Китай не сможет развить национальную продукцию, он пошел по пути, проложенному послевоенными Германией и Японией – основное направление – экспорт. Для этого он разработал лучшую в мире, по нашему мнению, государственную маркетинговую стратегию. В соответствии с ней были изучены ранги всех стран мира, всех регионов изученных Китаем стран, всех групп потребителей этих регионов по профессиональному (простейший инструмент), возрастному (игрушки), гендерному (посуда, цветы), национальному (татарские тюбетейки), конфессиональному (православные иконы) и другим признакам. Итоги анализа тотального мирового спроса легли в основу планов для национальной китайской промышленности как государственного сектора, так и частного.

В-третьих, учитывая, что на начальном этапе Китай обладал обширной, но низкоквалифицированной трудовой массой, он поставил в центр конкурентной борьбы низкую цену продаваемой продукции. И небогатый иностранный покупатель пошел в сторону дешевой китайской продукции. Так Китай решил одновременно две стратегические задачи: профессиональное обучение своей рабочей силы и вытеснение конкурентов на мировом рынке.

В-четвертых, при экспорте продукции Китай самым широким образом использует бренд ведущих мировых компаний, которые не только передали Китаю свои технологии, но и право пользоваться своей маркой.

В-пятых, масштабному экспорту нужна соответствующая транспортная экспортная сеть как сухопутная, так и морская.

По сухопутному направлению он выдвинул предложение реализовать транспортный проект «Северо-Западный Китай – Западная Европа», через Казахстан и Россию. Здесь Китай решает две стратегические задачи. Первая – завоевывает внешний рынок, вторая – ускорено развивает Синьцзян-Уйгурский автономный район. Т.е. волна индустриализации в Китае движется с Востока на Запад, от высоко развитых районов к менее развитым.

Для морской транспортировки Китай последовал рекомендациям западных геополитиков, разделивших весь мир на «страны Суши и страны Моря». В частности, взгляды американского адмирала Мэхена [5] на геополитический статус государства Китай воспринял, как руководство к действию: географическое положение государств, его открытость моря, возможность

морских коммуникаций с другими странами; «физическая конфигурация» государства, т. е. конфигурация морских побережий и количество портов, на них размещенных. От этого зависит процветание торговли и стратегическая защищенность; протяженность территории (она равна протяженности береговой линии); статистическое количество населения (оно важно для оценки способности государства строить корабли и их обслуживать); национальный характер (способность народа к занятию торговлей, так как морская сила основывается на мирной и широкой торговле), политический характер правления.

И из принципов Мэхена. Море не барьер, а дорога. Владение морем решает дело. По нему, Ганнибал, Наполеон, не понимая важности владения морем, не удержали свои империи, несмотря на военный талант. Морская мощь – путь к владению морем. Основа морской мощи – на суше.

И результат: порты Китая мировые лидеры по грузопереработке; судоходные контейнерные компании Китая – мировые лидеры. Общий итог – Китай мировой лидер по ВВП и мировой лидер по экспорту, по ВВП и т. д. И в этом отношении мы можем учиться у Китая.

Безусловно, у проекта Китая «Один пояс, один путь» будут и противники. Индия уже критически отнеслась к этому проекту. И ее мотивы понятны. Против будут страны Моря (страны НАТО). Они панически боятся консолидации внутренних стран Евразии, считая, что объединенная сила будет неподвластной, непосильной в борьбе для стран Моря.

Они боялись внутриконтинентальных железнодорожных связей. Ведущий западный геополитик Макиндер еще в начале XX века писал: «трансконтинентальные железные дороги изменяют состояние сухопутных держав, и нигде они не работают с большей эффективностью, как в закрытых центральных районах Евро-Азии. Железные дороги совершают в степи невиданные чудеса ... Не закончится еще это столетие, как вся Азия покроется сетью железных дорог. Пространства на территории Российской империи и Монголии столь велики, а их потенциал в плане населения, зерна, хлопка, топлива и металлов столь высок, что здесь несомненно разовьется свой, пусть несколько отдаленный, огромный экономический мир...» [1].

Но и мы должны подходить к проекту «Один пояс – один путь» взвешенно. Есть факты нашей общей истории, которые мы не можем не учитывать. В свое время китайская империя фактически уничтожила Монголию, присоединила Джунгарию, намеревалась захватить и Центральную Азию. И только благодаря России Центральная Азия не попала под правление династии Цин. Только благодаря России, поддержавшей освободительную революцию, Монголия была спасена от полного уничтожения.

Сейчас нужно проанализировать баланс плюсов и минусов для каждого государства, подпадающего под данный проект. Выгоды же Китая очевидны:

- прокладка и расширение новых путей, охват больших территорий расширяет внешний рынок для китайских товаров и соответственно

- усиливает экономику Китая, повышает уровень жизни в Китае, способствует дальнейшему развитию промышленности;
- ускорение доставки грузов из Китая в Европу ускоряет оборот капитала товаропроизводителя и, соответственно, повышает экономический и производственный потенциал китайских товаропроизводителей;
 - выполнение предыдущих пунктов делает китайские товары более дешевыми, более качественными, более конкурентоспособными относительно аналогичных товаров других, в том числе национальных производителей.

В чем минусы для Китая? Их нет.

В чем выгода промежуточных государств? В получении платы за транзит. В чем минусы промежуточных государств? В ускоренном износе транспортной инфраструктуры, нарушении экологической безопасности. Но главное в том, что китайские товары подавят товары национальных товаропроизводителей. Или товарные поезда будут следовать без остановки в промежуточных странах? Но так не бывает.

О китайских инвестициях в строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры промежуточных стран. Еще князь А.Г. Щербатов [4] предупреждал в 1908 г. об опасности излишнего приема иностранных инвестиций, поскольку они делают государство зависимым от воли иностранца. И есть народная мудрость «Кто платит, то и заказывает музыку». Китайские инвестиции предшествуют требованиям Китая на понижение транспортных тарифов. А как иначе, если все в едином экономическом проекте, нацеленном на повышение конкурентоспособности китайских товаров на рынках Евразии. Но самое существенное, если в защиту иностранных инвестиций будет применена военная сила. Что совершенно не исключается. И это может быть проведено под различными надуманными предложениями: как защита от террористов, от националистов (учитывая уйгурский вопрос в пограничных районах Китая и Казахстана). Могут появиться территориальные претензии. Индия же не зря отказалась от проекта в предложенном виде. И здесь самые большие опасности таятся для малых стран. Поэтому должен быть изначально выработан баланс сил и прав.

Т.е. избавив мир от колониализма, с его неэквивалентным экономическим обменом между колониями и метрополией, не нужно впасть в другой не менее негативный неэквивалентный экономический обмен.

Таким образом, консолидация внутренних стран Евразии необходима. Подходить к этому сложнейшему комплексному вопросу необходимо взвешенно. И начальным шагом являлся бы проект общего интегрированного транспортного пространства Евразии, и в первую очередь ее азиатской части, включая Сибирь и Дальний Восток.

Литература / References

1. Классики геополитики: Географическая ось истории <http://politinform.su/geopolitika/8996-klassiki-geopolitiki-geograficheskaya-os-istorii-chast-2.html>
2. Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь». <https://ria.ru/spravka/20170514/1494097368.html>
3. Тавровский Ю.В. Новый Шелковый путь. М.: Эксмо, 2017. 368 с.
4. Щербатов А.Г. Обновленная Россия. М., 1908.
5. Mahan A. T. The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783. – Little, Brown & Co. Boston, 1890. Repr. of 5th ed., Dover Publications, N. Y., 1987.

Грайворонский В.В.*

КИТАЙСКИЙ МЕГА-ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»: МЕСТО И РОЛЬ МОНГОЛИИ

V. Graivoronsky**

CHINESE MEGA-PROJECT “THE ECONOMIC BELT OF THE SILK ROAD”: THE PLACE AND ROLE OF MONGOLIA

Аннотация: Дана краткая общая характеристика китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», его связь с древним Великим шелковым путем, цель, масштабы, направления нового проекта, монголо-китайские отношения, монгольская инициатива «Степной путь», интересы и формы участия Монголии в проекте ЭПШП, Экономический коридор Россия–Монголия–Китай.

Ключевые слова: Китай, Монголия, Россия, Экономический пояс Шелкового пути, монголо-китайские отношения, монгольская инициатива «Степной путь», Экономический коридор Россия–Монголия–Китай.

Abstract: A brief general description of the Chinese initiative “The Economic Belt of the Silk Road” (EBSR), its connection with the old Silk Road’s history, the objective, directions, scale of the new project, Mongol-Chinese relations, the Mongolian initiative of «The Steppe Way», interests and forms of Mongolia’s participation in the project EBSR, Economic corridor Russia–Mongolia–China.

Key words: China, Mongolia, Russia, Economic Belt of the Silk Road, Mongol-Chinese relations, mongolian initiative of «The Steppe way», Economic corridor Russia–Mongolia–China.

Научная и практическая актуальность темы обусловлена, прежде всего, потребностями дальнейшего глубокого, всестороннего изучения, теоретического осмысления и практического использования уже накопленного опыта разработки и реализации этого нового китайского мега-проекта «Пояс и путь» (Экономический пояс Шелкового пути и Морской путь), выдвинутого председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г.

Новая, глобальная инициатива Китая направлена на использование уже имеющегося исторического опыта по созданию и функционированию Великого шелкового пути в прошлом в новых исторических условиях.

* Грайворонский Владимир Викторович – доктор исторических наук, главный научный сотрудник Отдела Кореи и Монголии Института востоковедения Российской Академии наук, e-mail: graiv2000@mail.ru; graivoronsky.v@gmail.com

** Graivoronsky Vladimir Viktorovich – Doctor of Historical Sciences, Chief Researcher of the Department of Korea and Mongolia of the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, e-mail: graiv2000@mail.ru; graivoronsky.v@gmail.com

Великий шелковый путь существовал с II в. до н.э. до XVI в. Следует отметить, что большую роль в функционировании Великого шелкового пути в разные периоды истории, особенно во время Великой Монгольской империи в XIII–XVI вв., сыграли тюркские и монгольские народы, через территорию которых проходили караванные пути. Они обеспечивали торговые караваны рабочей и тягловой силой, караванщиками, проводниками, лошадьми, верблюдами для транспортировки шелка, чая, специй и других товаров из Китая в страны Центральной и Западной Азии и Средиземноморья.

Современный Китай, опираясь на свою растущую экономическую, политическую и военную мощь, стремится использовать этот успешный опыт в новых исторических условиях первой четверти XXI в. с помощью достижений современной науки и техники, прежде всего, современных средств коммуникации и логистики, для достижения своих национальных, экономических и политических интересов. К настоящему времени в этот мега-проект в той или иной степени уже вовлечены десятки стран, миллионы людей, сотни правительственных, международных организаций, бизнес-сообществ.

С течением времени этот мега-проект развивается, расширяется за счет новых стран-участниц Азии, Европы и Африки, новых идей, инициатив и проектов. Предпринимаются попытки совместить этот китайский мега-проект с другими масштабными международными и региональными проектами и объединениями, в том числе ШОС, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), АСЕАН, Большое евразийское партнерство [2,9,11].

Следует также учитывать, что сам по себе мега-проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) представляет лишь только одну часть еще более грандиозной китайской инициативы «Пояс и путь», которая охватывает совокупность всех имеющихся и будущих сухопутных и морских транспортно-логистических и экономических коридоров для расширения экономической экспансии Китая.

В статье предпринята попытка ответить на следующие вопросы, связанные с участием и ролью современной Монголии в этом мега-проекте ЭПШП: В чем главный смысл новой китайской инициативы ЭПШП? Какова политика Китая в отношении Монголии вообще, в том числе в отношении ее участия в этом проекте? Какова позиция Монголии в отношении участия в этом китайском проекте? Насколько выгодно для Монголии ее участие в этом проекте? В какой степени оно соответствует ее коренным национальным интересам? В каких формах Монголия участвует в этом проекте? В чем смысл монгольской инициативы «Степной путь»? Что такое трехсторонний проект «Экономический коридор Россия–Монголия–Китай» и в чем его экономическое и политическое значение?

Экономический пояс Шелкового пути в контексте монголо-китайских отношений

Вопрос об участии Монголии в этом китайском мега-проекте следует рассматривать в общем контексте многовековой истории и современных взаимоотношений между Монголией и Китаем, а также отношений в «треугольнике» Россия–Монголия–Китай.

Монголия – ближайший сосед Китая. Более того, с середины XVII в. до 1911 г. Монголия находилась в составе Цинской империи. Она всегда входила и по-прежнему входит в сферу геополитических, стратегических, экономических интересов и планов Китая, включая и инициативу «Пояс и путь» и мега-проект «Экономический пояс Шелкового пути».

В настоящее время официальные отношения между Монголией и КНР характеризуются как вполне дружественные, добрососедские. Более того, с 2013 г. по взаимной договоренности они были подняты до уровня всеобъемлющего стратегического партнерства [8,18]. Современные руководители КНР в своих официальных заявлениях, как правило, неизменно подчеркивают, что Китай в отношении Монголии искренне стремится установить и поддерживать всесторонние, дружественные, максимально доверительные, политические, торгово-экономические, культурные, гуманитарные отношения, готов и дальше продолжать оказывать всестороннюю помощь, включая экономическую, техническую, материальную, подготовку национальных кадров и др.

В августе 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин совершил государственный визит в Монголию. Он выступил в Великом государственном хурале Монголии (парламенте) с большой, программной речью о состоянии и перспективах развития равноправных, взаимовыгодных китайско-монгольских отношений. Си Цзиньпин образно пригласил монголов занять свое достойное место в китайском поезде совместного развития, в том числе принять активное участие в реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». В частности, он отметил: «Китай готов к сотрудничеству с Монголией в рамках проекта «Экономический пояс Великого Шелкового пути», позитивно и открыто относится к инициативе Монголии «Степной путь» [8,18]. Тем самым, лидер Китая Си Цзиньпин официально поддержал монгольскую инициативу, которая соответствует концепции нового Шелкового пути.

В апреле 2015 г. министр иностранных дел Китая Ван И во время встречи с министром иностранных дел Монголии Л. Пурэвсүрэнгом, в частности, подчеркнул: «Создание трехстороннего экономического коридора является одним из ключевых пунктов инициативы Китая «Экономический пояс Шелкового пути». К тому же реализация этой концепции перекликается с инфраструктурным проектом «Степной путь» монгольской стороны и российской стратегией создания Евразийского транспортного коридора. Мы

надеемся, что взаимодействие Китая, России и Монголии позволит реализовать проект трехстороннего транспортного коридора. Прокладка нового пути, который свяжет три государства, откроет новый канал сотрудничества. Он пересечет европейский и азиатский континенты и создаст новую платформу для совместного развития» [6].

Китайский аналитик Сун Хуэйчжан, специализирующийся на изучении китайско–монгольско–российских отношениях, также отметил, что «Россия, Монголия и Казахстан имеют особое значение для северного маршрута «Шелкового пути». В данном случае под северным маршрутом нового Шелкового пути имеется в виду маршрут, который проходит из Китая в Россию и далее в Европу через территорию Монголии и рассматривается как один из коридоров ЭПШП.

Во время официального визита премьер-министра Монголии Ж. Эрдэнэбата по приглашению премьер-министра КНР Ли Кэцяна в мае 2017 г. был подписан 21 документ, в том числе Памятная записка о взаимопонимании между правительствами КНР и Монголии о сопряжении китайской инициативы «Пояс и путь» и монгольской инициативы «Путь развития» [17]. Обращает на себя внимание, что в ходе монголо-китайских переговоров первичное официальное название монгольской инициативы «Степной путь» было изменено на «Путь развития» и под таким названием она упоминается в официальных двухсторонних и трехсторонних документах. В настоящее время ведется совместная работа по реализации этого соглашения [20].

Вместе с тем, следует также иметь в виду, что в арсенале внешней политики современного Китая по отношению к Монголии имеются не только «пряники», инструменты «мягкой силы», но также и инструменты жесткой силы. Практика современных двусторонних китайско-монгольских отношений показывает, что руководство КНР для достижения своих стратегических и геополитических целей в Монголии предпочитает использовать прежде всего «мягкую силу», включая официальное признание суверенного, независимого государства Монголия, уважение исторического выбора монгольского народа, традиционной дружбы, добрососедства, регулярный обмен визитами на высшем и высоком уровне, заключение межправительственных соглашений о всестороннем сотрудничестве и стратегическом партнерстве, оказание всесторонней помощи, предоставление льготных кредитов, поощрение китайских инвестиций в экономику Монголии, создание совместных предприятий, подготовка национальных кадров и др.

В то же время в современном Китае имеются силы, которые по-прежнему считают Монголию «утраченной территорией Китая» по вине России [3]. В ходе многовекового непосредственного общения с китайцами, монголы издавна и однозначно идентифицируют себя как отдельный, самостоятельный народ, этнос, не признают себя национальным меньшинством единой китайской нации, стремятся сохранить свою национальную идентичность и государственную независимость. В тех случаях, когда Монголия

в своей внешней политике выходит за определенные «красные линии», установленные Китаем, он прибегает к жестким методам, включая политические и экономические санкции. Такой временный кризис в монголо-китайских отношениях произошел совсем недавно, в конце 2016 г. [19]. Несмотря на неоднократные и настойчивые предупреждения руководства Китая о нежелательности посещения Монголии Далай-ламой XIV, в октябре 2017 г. духовный наставник всех буддистов мира, Далай-лама XIV посетил Монголию исключительно с религиозной целью – встретиться со своими приверженцами-буддистами Монголии. При этом монгольская сторона неоднократно информировала руководство КНР о том, что приезд Далай-ламы – это не государственный, а сугубо религиозный визит. Визит Далай-ламы XIV прошел с большим успехом. Многие тысячи монгольских буддистов пришли на встречу со своим наставником, главой буддистов всего мира.

В то же время этот визит стал основной причиной временного острого кризиса в китайско-монгольских отношениях, который сопровождался политическими и экономическими санкциями со стороны Китая. Кризис вскоре был урегулирован и закончился тем, что министр иностранных дел Монголии Ц. Мунх-Очир был вынужден выразить сожаление в связи с недопониманием и ухудшением монголо-китайских отношений и дать обещание, что правительство Монголии не будет приглашать Далай-ламу во время своих полномочий [7,10].

Инцидент, связанный с этим визитом, оставил глубокий след в сердцах всех монголов, независимо от их вероисповедания. Однако в целом не повлиял на мнения руководства и общественности Монголии в отношении к китайскому проекту создания ЭПШП.

Как руководители, специалисты и общественность Монголии относятся к этой китайской инициативе? Следует отметить, что руководители, независимо от их партийной принадлежности, политики, политологи, экономисты, эксперты-международники Монголии единодушно и с большим энтузиазмом встретили эту китайскую инициативу и поддерживают участие Монголии в этом мега-проекте. Недавно министр иностранных дел Монголии Д. Цогтбаатар, выступая (13.03.2018) на первой международной конференции «Группы поддержки Шелкового пути», состоявшейся в марте с. г. в г. Баку, вполне уместно напомнил: «Еще со времени открытия Шелкового пути Монгольская возвышенность была главным каналом поставки караванов лошадей и верблюдов – основного транспортного средства для перевозки грузов и товаров ... В XIII–XIV вв. Шелковый путь достиг пика своего развития, что было связано с тем, что Великая Монгольская империя взяла этот путь под свою защиту» [14]. Касаясь вопроса об отношении современной Монголии к китайской инициативе создания Экономического пояса Шелкового пути, министр Д. Цогтбаатар, в частности, заявил: «Инициатива «Пояс и путь» предоставляет более благоприятные экономические возможности для снижения в определенной степени осложнений и трудностей, вызванных географическим положением Монголии, которая

не имеет выхода к морю, поэтому мы встретили эту инициативу с одобрением... Инициатива «Пояс и путь» возвращает нам утраченные в прошлом возможности. Мы будем прилагать усилия для эффективного использования преимуществ расширяющейся торговли для ускорения развития своей страны» [14].

Монголия не имеет выхода к морю, имеет слабо развитую транспортную инфраструктуру для экспорта своей продукции, особенно горнодобывающей промышленности, которая в начале XXI в. стала основной отраслью экономики страны. Более того, в настоящее время Китай является основным торговым партнером и самым крупным иностранным инвестором Монголии. По данным официальной монгольской статистики, в 2017 г. 87,8% всего экспорта и 41,8% импорта Монголии приходилось на долю КНР [15]. Китай служит основным рынком сбыта многих экспортных товаров Монголии – угля, медного, молибденового и железного концентратов, животноводческой продукции и др. Поэтому монголы рассчитывают, что реализация китайского мега-проекта ЭПШП откроет перед Монголией новые возможности для выхода не только на рынок Китая, но и на рынки третьих стран (Япония, Южная Корея, США, Индия и др.).

Политика Монголии в отношении Китая состоит в том, чтобы, с одной стороны, поддерживать и развивать дружественные, равноправные, взаимовыгодные отношения, торгово-экономическое и всестороннее сотрудничество, привлекать китайские инвестиции, получать помощь в виде льготных кредитов и грантов, а, с другой стороны, проявлять осторожность в отношении получения разнообразных льготных кредитов, которые рано или поздно придется возвращать, отдавать приоритет прямым инвестициям, избегать попадания в чрезмерную, одностороннюю, экономическую зависимость, которая с течением времени может перерасти в политическую зависимость и, в конечном счете, к утрате национального суверенитета и независимости.

Монгольская инициатива «Степной путь» («Путь развития»)

В связи с китайской инициативой возрождения Великого Шелкового пути на новой экономической, политической и технологической основе («Экономический пояс Шелкового пути и путь»), следует несколько более подробно остановиться на монгольской инициативе «Степной путь». Дело в том, что вскоре после того, как Си Цзиньпин выступил с инициативой создания «Экономического пояса Шелкового пути», президент Монголии Ц. Элбэгдорж выступил с инициативой «Степной путь» (монг. «Талын зам»).

Монгольская инициатива «Степной путь» появилась сравнительно недавно, в начале 2014 г., еще до начала российско-китайских переговоров о сопряжении российского проекта создания Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути».

Президент Монголии Ц. Элбэгдорж впервые ознакомил президента России В.В. Путина с содержанием монгольской инициативы «Степной путь» 3 сентября 2014 г., во время рабочего визита российского лидера в Монголию для участия в мероприятиях, посвященных 75-й годовщине победы советско-монгольских войск в войне на р. Халхин-Голе в 1939 г. При этом монгольский президент сделал акцент на таких преимуществах возможной прокладки газопровода из России в Китай через территорию Монголии, как безопасность, краткость пути и степные условия строительства [4].

Первоначально инициатива «Степной путь» представляла собой не законченную, всесторонне проработанную, экономически обоснованную программу, а, скорее всего, набор идей, предложений и некоторых разработок.

Главный замысел монгольской инициативы «Степной путь» состоит в том, чтобы путем активного участия Монголии в широкомасштабном сотрудничестве между Россией и Китаем создать в стране современную транспортную, энергетическую и другую инфраструктуру, способную обеспечить транзитные перевозки грузов из России и Европы в Китай и другие страны Восточной Азии и АТР и в обратном направлении через территорию Монголии. Иными словами, в несколько раз увеличить объем транзитных перевозок и соответственно валютных доходов. Так, существуют планы модернизации УБЖД и увеличения ее пропускной способности с нынешних 22,7 млн т (2017) сначала до 50 млн т, а затем до 100 млн т грузов в год [21].

Для этого Монголия предлагает создать на своей территории транспортную и энергетическую инфраструктуру, состоящую из 5 видов транзитных маршрутов: железные и автомобильные дороги, газопровод, нефтепровод и линия электропередач (ЛЭП) [12]. Из этой инициативы видно, что в нее одновременно включены как уже реально существующие и действующие предприятия и объекты (УБЖД, автомобильная дорога Алтанбулаг–Улан-Батор–Замын-Уд), так и гипотетические, потенциальные (газопровод, нефтепровод, ЛЭП), решения о строительстве которых на высшем уровне еще не приняты. Более того, решение о прокладке нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) с отводом ответвления из России в Китай в обход Монголии было принято уже давно, задолго до появления китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и монгольской инициативы «Степной путь» и строительство этого нефтепровода идет полным ходом. Было также принято решение о прокладке газопровода Россия–Китай через западный участок российско-китайской границы в обход Монголии. Несмотря на это, по просьбе монгольской стороны, эти ее предложения были включены в число инвестиционных проектов, вошедших в Программу создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия, которая была подписана лидерами трех стран на их третьей встрече в Ташкенте в июне 2016 г. [13]. По сообщениям монгольских СМИ, общий объем инвестиций необходимых для реализации монгольской инициативы «Степной путь» приблизительно оценивается в 50 млрд долл. США [12].

Экономический коридор Россия–Монголия–Китай

В мае 2014 г. президент Монголии Ц. Элбэгдорж выступил с инициативой организации отдельной, специальной встречи лидеров Монголии, России и Китая стран для обсуждения назревших вопросов взаимодействия в рамках «треугольника». Эта инициатива получила понимание и одобрение, как со стороны президента России В.В. Путина, так и председателя КНР Си Цзиньпина. Она была реализована в ходе не одной, а трех встреч лидеров этих государств, которые последовательно состоялись в Душанбе (2014), Уфе (2015) и Ташкенте (2016).

Предложения монгольской стороны были приняты и учтены при разработке Программы создания экономического коридора Россия–Монголия–Китай, которая была подписана лидерами этих государств в Ташкенте в июне 2016 г. [5,13].

В программе определены основные направления трехстороннего взаимодействия: транспортная инфраструктура, таможенное и карантинное администрирование, промышленность и инвестиции, защита окружающей среды, гуманитарные обмены и сотрудничество, приграничное и межрегиональное сотрудничество.

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что в настоящее время Монголия не только поддерживает китайский мега-проект «Экономический пояс Шелкового пути», но и активно участвует в его разработке и реализации, в том числе программы создания Экономического коридора Россия–Монголия–Китай. Это участие происходит в следующих формах:

1. Монголия предложила свою собственную инициативу «Степной путь» («Путь развития»), которая учитывает стратегические интересы Монголии, России и Китая и получила одобрение и поддержку со стороны лидеров России и Китая.
2. Представители и специалисты Монголии активно участвуют в разработке и реализации программы сопряжения трех крупных национальных проектов: российского – «Евразийский экономический союз», китайского – «Экономический пояс Шелкового пути» и монгольской инициативы «Путь развития», в том числе Программы создания экономического коридора Россия–Монголия–Китай;
3. В рамках Программы создания экономического коридора Россия–Монголия–Китай Монголия выступила с инициативой создания трехстороннего Центра инвестиционного проектирования в Улан-Баторе, разработала и передала свои предложения российской и китайской сторонам;

4. Монголия активно участвует в модернизации УБЖД, которая выбрана в качестве как центрального железнодорожного коридора Улан-Удэ – Наушки (Россия) – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Уд (Монголия) – Эрлянь – Пекин – Шанхай – Тяньцзин (КНР), а также новой железнодорожной линии Эрдэнэт – Овот– Арцсуурь (Монголия) – Кызыл (Россия, Тыва).
5. Монголия является одним из учредителей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций [1].

По нашему мнению, с точки зрения национальных интересов Монголии участие в создании экономического коридора Россия–Монголия–Китай имеет исключительно важное, экономическое и политическое значение событие. Своевременное подключение Монголии к интенсивному диалогу и сотрудничеству на трехсторонней основе открывает перед страной новые возможности для участия в российско-монгольско-китайском стратегическом партнерстве, расширения торгово-экономического сотрудничества, создания современной транспортно-логистической системы, получения в перспективе нового источника доходов и валютных средств, что будет способствовать преодолению кризисных явлений в экономике, ускорению социально-экономического развития страны и повышению уровня жизни монгольского народа.

На данном этапе разработка и реализация трехсторонней программы создания экономического коридора Россия–Монголия–Китай» полностью соответствует коренным национальным интересам России, Монголии и Китая, успешное ее выполнение принесет всем трем государствам и народам большие геополитические, стратегические, политические, экономические, культурные и гуманитарные дивиденды.

Литература / References

1. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). <http://ria.ru/spravka/20160116/1360198282.html> (дата обращения 26.03.2018)
2. Выступление президента РФ В.В. Путина на пленарном заседании Санкт-Петербургского международного экономического форума 17.07.2017. //URL.: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52178> (дата обращения 26.03.2018)
3. Галенович Ю.М. «Исторический счет» к России и к СССР // История Китайской Народной Республики. М.: Восточная книга. 2014. С. 43, 84–85
4. Заявления президента РФ В.В. Путина и президента Монголии Ц. Элбэгдоржа для прессы по итогам российско-монгольских переговоров. // www.kremlin.ru. 3 сентября 2014 г. (дата обращения 26.03.2018)

5. Китай – Монголия – Россия утвердили программу создания экономического коридора. <http://economy.gov.ru/minec/press/news /201606240>(дата обращения 26.03.2018)
6. Китай надеется на скорейшее создание транспортного коридора с Россией и Монголией. Об этом заявил министр иностранных дел КНР Ван И. <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1873573> (дата обращения 02.04.2018)
7. Монголия сегодня, 23.12.2016
8. Монголия сегодня. 25.08.2014
9. Петровский В.Е. На пути к Большому евразийскому партнерству: вызовы и возможности. // <http://viperson.ru/articles/na-puti-k-bolshomu-evraziyskomu-partnerstvu-vyzovy-i-vozmozhnosti> 27.06.2017 (дата обращения 26.03.2018)
10. Принятие Монголией Далай-ламы с визитом негативно отразилось на китайско-монгольских отношениях // <https://e.mail.ru/attachment/1482715732000000009/0;1>; Монголия сегодня. 23.12.2016 (дата обращения 25.12.2016)
11. Российско-китайский диалог: модель 2017: доклад № 33/ 2017/ [С.Г. Лузянин (рук) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.]; [гл.ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017. С. 59–61 и др.
12. «Степной путь» соединит Монголию с Китаем и Россией. <http://www.moscowmongols.com/2015/06/11/stepnoj-put-soedinit-mongoliyu-s-kitaem-i-rossiej.html> (дата обращения 26.03.2018)
13. Экономический коридор «Россия-Китай-Монголия» открыт. // <http://www.infpol.ru/news/asia/116370-ekonomicheskij-koridor-rossiya-kitay-mongoliya-otkryt/> (дата обращения 26.03.2018)
14. «Бүс ба Зам» санаачилга бидэнд алдсан боломжуудыг эргүүлэн олгож байна гэв («Инициатива «Пояс и путь» возвращает нам утраченные возможности») // <http://montsame.mn/read/83810> (26.03.2018)
15. Гадаад худалдаа (Внешняя торговля). http://1212.mn/stat.aspx?LIST_ID=976_L14 (16.03.2018)
16. Монгол улс өнөөдөр. Монголия сегодня. 09.02.2017 // <https://e.mail.ru/attachment/14873603080000000227/0;1>(22.03.2018)
17. Монгол улсын ерөнхий сайд Ж. Эрдэнэбат, БНХУ-ын төрийн зөвлөлийн ерөнхий сайд Ли Кэчян нар албан ёсны хэлэлцээ хийв (Премьер-министр Монголии Ж. Эрдэнэбат и премьер-министр Государственного совета КНР Ли Кэцян провели переговоры) // <http://www.mfa.gov.mn/?p=40620> (12.05.2017)
18. Монгол Улсын Их Хурлын Хүндэтгэлийн хуралдаанд БНХАУ-ын дарга Си Зиньпиний хэлсэн үг [Выступление председателя КНР Си Цзиньпина на заседании Великого государственного хурала Монголии] <http://www.parliament.mn/news/open/categories/30/pages/15387>(22.03.2018)

19. Ц. Мөнх-Оргил: БНХАУ-ын тал айлчлалуудыг цуцалснаа өчигдөр мэдэгдсэн (Ц. Мунх-Оргил: КНР вчера заявила об аннулировании визитов). //http://www.montsame.mn/дотоод-мэдээ/цмөнх-оргил-бнхау-ын-тал-айлчлалуудыг-цуцал-снаа-өчигдөр-мэдэгдсэн (24.11. 2016)
20. Шин Хаймин: Хятад, Монголын стратегийн иж бүрэн түншлэл хөрш орнуудад жишиг болно (Шин Хаймин: Китайско-Монгольское всестороннее стратегическое партнерство станет примером для соседних стран] //http://montsame.mn/read/84509 (22.03.2018)
21. Монгол улсын засгийн газар (Правительство Монголии) http://zasag.mn/news/view/6725#sthash.yXbej41Y.dpuf (19.08.2014)

Замараева Н. А.*

ИНДИЯ И ПРОЕКТ КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА

Natalia A.Zamaraeva**

INDIA AND THE PROJECT CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

Аннотация: статья «Индия и проект Китайско-пакистанского экономического коридора» посвящена анализу причин противостояния Нью-Дели строительству транспортно-портного коридора, который по ее мнению усиливает экономические позиции в регионе ее основного соперника – Китая. Рассмотрен механизм давления, оказываемый на Исламабад, как союзника Пекина, со стороны США, которые в свою очередь «используют» Индию и Афганистан в экономической и стратегической конкуренции за влияние в Западной и Южной Азии, а также в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Ключевые слова: Китайско-пакистанский экономический коридор, Афганистан, Индия, Пакистан, США, экономическое соперничество, порт Гвадар, Азиатско-Тихоокеанский регион.

Abstract: The article “India and the project China-Pakistan Economic Corridor” is devoted to an analysis of the reasons why New Delhi is against to the construction of the transport corridor. CPEC strengthens Chinese economic position in the region, its main rival. The United States extends its pressure on Islamabad, as an ally of Beijing, “using” India and Afghanistan in economic and strategic competition for influence in South Asia, as well as in the Asia-Pacific region

Key words: China-Pakistan Economic Corridor, Afghanistan, India, Pakistan, USA, economic competition, Gwadar port, Asia-Pacific region.

Список «непримиримых» вопросов между Нью-Дели и Исламабадом пополнился проектом Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) в апреле 2015 г. «Непримиримость» к КПЭК транслировалась по трем уровням: в формате индо-пакистанских отношений, региональном и глобальном.

Несмотря на информационную кампанию в китайских и пакистанских СМИ об инвестиционном проекте во второй декаде XXI в., Индия первоначально не придала ему весомого значения. Однако отрицательно отреагировала на его подписание, обвинив Китай в захвате спорных территорий в Кашмире, дальнейших притязаниях на доминирование в регионе, и в том, что строительство инфраструктуры коридора «может дать дополнительный

* Замараева Наталья Алексеевна – старший научный сотрудник, кандидат исторических наук, Институт востоковедения РАН, olunja@mail.ru

** Zamaraeva Natalia Al. – PhD, Institute of Oriental Studies Russian Science Academy, olunja@mail.ru

импульс трансграничному терроризму» [1]. Пекин отклонял опасения Нью-Дели в адрес КПЭК и пригласил выступить одним из его инвесторов. В мае 2015 г. во время визита премьер-министра Н. Моди в Китай президент Си Цзиньпин подтвердил, что проект ставит целью повышение благосостояния народов и процветание всего обширного региона [2].

Индия в условиях традиционного соперничества с Пакистаном и Китаем расценила КПЭК как дальнейшее наступление на ее позиции в регионе. Пекин, следуя планам расширения экономического пространства через создание современной сети торговых и иных коммуникационных связей в рамках инициативы ОПОП, подрывает, по ее мнению, относительный паритет сил между Индией и Китаем, который поддерживался до 2015 г.

Пекин и Исламабад рассматривают КПЭК в рамках ОПОП как новую форму глобализации и упреждающий ответ на вызовы современности, например, торговой войне между США и Китаем, начавшейся летом 2018 г. Противостояние Вашингтона и Пекина подталкивает США и Индию к тесному стратегическому сотрудничеству с тем, чтобы противостоять расширению и усилению влияния Китая в регионе и на мировом уровне.

КПЭК сразу же перевел Кашмирский конфликт из двустороннего (Индия, Пакистан) в трехсторонний (Индия, Пакистан, Китай). Часть западного трека коридора проходит по территории Гилгит-Балтистана, административного района на севере «пакистанской» части Джамму и Кашмир. Коридор берет начало в китайском Кашгаре в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР), северной точке КПЭК. Далее несколькими нитками проходит по территории четырех провинций вниз на юг Пакистана. Приоритетным маршрутом был определен западный – Кашгар–Гилгит-Балтистан–порт Гвадар. Первый караван многотонных траков прошел по территории Белуджистана еще в декабре 2016 г. до побережья Ормузского пролива. Порт Гвадар считается «южной» точкой КПЭК и одновременно точкой сопряжения сухопутного маршрута и морского пути ОПОП.

Нью-Дели настаивает на позиции, что КПЭК обслуживает исключительно цели экономического развития Китая. Проект является составной частью тринадцатого пятилетнего плана развития Поднебесной. Задачей пакистанской части ОПОП, озвученной Си Цзиньпином на XIX-м съезде КПК 18 октября 2017 г., заявлена «оптимизация архитектоники региональной открытости, увеличение динамики расширения открытости западной части страны» [3]. Реализация КПЭК к 2021 г. предоставит СУАР беспрепятственный выход через порт Гвадар на побережье теплых вод Ормузского пролива (основной водный канал поставок углеводородного сырья Китаю из стран Среднего Востока) и далее на рынки сопредельных континентов – Южной и Центральной Азии и на страны Западной Европы. Но главное – Пекин получает контроль за движением танкеров с сырой нефтью из ближневосточных стран к берегам Америки.

Стратегический и экономический эффект от использования КПЭК огромен. Высокоприбыльная логистика КПЭК «убедила» Пекин вложить

51 млрд долл. в свой первый зарубежный актив. Китай расположен на расстоянии около 13000 км от стран Персидского залива, и расчетное время поставки товаров в среднем занимает 45 дней до введения в эксплуатацию КПЭК. Протяженность наземного маршрута от Кашгара до Гвадара сокращается в пять раз и составляет около 3 тыс. км (до ноября 2016 г. использовался обходной торговый трек протяженностью 16 тыс. км). С вводом КПЭК время в пути сократится до 10 дней (в пять раз), что значительно экономит транспортные расходы. Примерно такой же тайм займет путь от Синьцзяна до Западной Азии и Африки в обход Малаккского пролива в Индийском океане. Экономические преимущества проекта КПЭК для Пекина очевидны [4].

КПЭК предусматривает создание мультимодальных логистических хабов с пропускной способностью до 10 млн тонн грузов, международных интеграционных комплексов с пассажиропотоками до 3 млн человек ежегодно. Пакистанский коридор открывает широкие возможности для Китая увеличить объемы двусторонней торговли со странами Персидского залива (ежегодный торговый оборот в 2016 г. составил 4 млрд долл.).

Особую озабоченность у Нью-Дели вызывает порт Гвадар. В рамках проекта он представляет точку сопряжения сухопутного маршрута КПЭК и морского пути ОПОП. После завершения строительных работ и обустройства инфраструктуры для слива сырой нефти с танкеров в Гвадаре, КПЭК гарантирует поставки углеводородов через Пакистан в Китай (в дальнейшем – центрально-азиатские государства) из стран Персидского залива.

Нью-Дели неоднократно обращал внимание на постоянное присутствие китайских ВМС в пакистанском Гвадаре. Порт, занимая стратегическое положение между Аравийским морем и Персидским заливом, предоставляет Пекину дополнительный пункт контроля за передвижением морских судов, нефтеналивных танкеров, маневрами ВМС сопредельных стран.

США еще в конце 1990-х гг. расценили факт всестороннего и интенсивного развития КНР в качестве главной угрозы своим глобальным позициям в Южной Азии, Южно-китайском море (ЮКМ) и в целом Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Одним из инструментов противостояния растущему могуществу Поднебесной Вашингтон увидел в лице Нью-Дели, планируя использовать ее как ответный удар. Визит президента США Б. Клинтона в Индию в 2000 г. положил начало «развороту в Азию» в американской внешней политике. Разочарованная отношениями с Россией, не успевшей экономически и политически окрепнуть после распада СССР, Индия активно пошла на сближение с Вашингтоном. Корректировка внешней политики в первой декаде XXI в. в сторону большего прагматизма вскоре дала свои дивиденды: в формате американо-индийского ядерного соглашения, стратегического партнерства, расширения торгово-экономических связей, подписания в январе 2015 г. Американо-индийского соглашения об обороне сроком на десять лет.

Победивший на парламентских выборах в 2014 г. в Индии Н. Моди сумел выстроить прочные отношения с президентом США Б. Обамой. Он – первый глава Белого дома, который дважды совершил государственные визиты в 2015 г. в эту южно-азиатскую страну. В 2016 г. он поддержал заявку Нью-Дели для вступления в Группу ядерных поставщиков (ГЯП), способствовал усилению ее влияния в Афганистане, и, соответственно, в регионе [5]. И уже в 2016 г. американский сенатор Дж. Маккейн заявил, что «...не вызывающий сомнений факт роста напряжённости и вызовов в регионе требуют существенного повышения уровня координации и кооперации между Индией и США».

Небольшой город Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе расположен всего в нескольких часах езды на автомашине от границы с Афганистаном. Именно Ваханскому проходу, соединяющему две страны, Китай отводит стратегическую роль исходной точки афганского трека инициативы ОПОП. И эта географическая позиция рассматривается Поднебесной в перспективе как площадка для центрально-азиатского и южно-азиатского промышленного парка и складских сооружений.

Многие годы Пекин блокировал Ваханский проход, опасаясь, что уйгурские боевики хлынут с территории Афганистана и «исламистская волна» докатится до Синдзяна. В дни первого визита в Китай в октябре 2014 г. президент Афганистана А. Гани убеждал власти Пекина открыть проход с коммерческой целью, подтвердив готовность афганской стороны в борьбе Китая против Исламской партии Туркестана (ИПТ), действовавшей в северо-западном Китае. Пекин подумал и отказался.

Президент А. Гани отдавал отчет, что долгосрочная устойчивость экономики Афганистана могла быть обеспечена за счет расширенной интеграции в регионе, инвестиций гигантов – Индии и Китая. В отличие от правительства Х. Карзая, президент А. Гани первоначально сделал ставку на Китай с последующим включением Афганистана в инициативу Шелкового пути. Администрации страны, начиная с 2001 г., благожелательно относились к участию Пекина во многих международных форматах с целью урегулирования внутриафганского кризиса. Они ценили посреднический опыт Поднебесной, который имел две отличительные черты: во-первых, китайцы охватили всех основных игроков, вовлеченных в конфликт как внутри Афганистана, так и в регионе; во-вторых, они проявили максимум нейтралитета ко всем участникам, чем заслужили авторитет даже среди афганских боевиков.

Анонсируя Стратегию США в Афганистане и Южной Азии в августе 2017 г., президент Д. Трамп заявил, что Афганистан является квинтэссенцией внешней политики США. Он корректировал подход, который стал для США инструментом или предлогом, чтобы остаться в восточном регионе мировых держав XXI века – Индии, Китая, России. Их курс на сближение в рамках международных организаций – ШОС, БРИКС, а также экономический рост и укрепление обороноспособности каждой из них, вызывал все большую озабоченность Вашингтона (Белый дом не смущало одновременное

членство Индии и Пакистана в региональной организации, учитывая глубокие разногласия по Кашмирскому кризису).

Одновременно президент Д. Трамп назвал Нью-Дели стратегическим партнером США по безопасности и экономике в регионе. Поддержка Белым домом и курс самой Индии на повышение своей роли в акватории Индийского океана и в целом в АТР усиливали позиции США в противостоянии с Китаем.

Кабул и Нью-Дели в 2016 г. договорились открыть очередную страницу сотрудничества. Стороны инициировали 100 новых проектов развития: снабжение питьевой водой жителей столицы, строительство жилья эконом-класса для возвращавшихся беженцев из Пакистана, прокладка сетей водоснабжения для города Чарикар и поликлиники в Мазари-Шарифе и т. д. Индия направила три млрд долл. индийских инвестиций для реализации социально-экономических проектов страны в области образования, здравоохранения, сельского хозяйства, энергетики, менеджменте и управлении ресурсами. В рамках военно-технического сотрудничества Нью-Дели поставил для ВВС Афганистана три многоцелевых вертолета Ми-35, проводит обучение военнослужащих афганских сил безопасности и сотрудников полиции. США всячески подчеркивали ведущую роль Индии в стабилизации ситуации в Афганистане.

На этом фоне заметны быстро охлаждавшиеся пакистано-американские отношения. Конгресс США отказал в 2017 г. поставить Пакистану истребители F-16 и в финансировании 350 млн долл., обвинив его в недостаточных действиях в антитеррористической кампании.

Провал попыток пакистанской стороны провести переговоры в 2015 г. с представителями лидеров Движения Талибан Афганистана убедили президента А. Гани в 2016 г. расширить число участников Четырехсторонней координационной группы (ЧКГ- Афганистан, Китай, Пакистан, США) до шести, пригласив Индию и Иран. Это противоречило интересам Исламабада.

Очередной удар по китайской инициативе ОПОП был нанесен в мае 2016 г., когда Индия и Иран подписали Соглашение о первой фазе модернизации инфраструктуры иранского порта Чабахар. Расположенный на побережье Ормузского пролива, порт является точкой сопряжения морских путей и строительства сухопутного транспортного коридора Чабахар-Захедан-Зарандж. На развитие портовой инфраструктуры и связанных с ней автодорог и железнодорожных магистралей Нью-Дели выделил 500 млн долл. В марте 2018 г. Тегеран передал порт в оперативное управление Нью-Дели. Чабахар позволит Индии перевозить не только собственные грузы, но и товары для Афганистана (в Пакистане действует запрет на внутренний транзит индийских товаров в Афганистан). Именно иранский порт был выбран лидерами Афганистана и Индии как альтернатива пакистанскому Гвадару, расположенному в 70 км от пакистано-иранской границы.

Выход США из Совместного всеобъемлющего плана действий с Ираном в мае 2018 г. означал поэтапный ввод санкций против Тегерана в августе

и ноябре 2018 г. Опасаясь блокировки финансирования и строительства Индией портовых объектов, США исключили в ноябре 2018 г. иранский порт Чабахар из санкционного списка. Таким образом, Нью-Дели продолжит развивать инфраструктуру порта в рамках нового транспортного коридора, призванного повысить экономику Афганистана. Одновременно Вашингтон согласился на импорт иранских нефтепродуктов в Кабул.

Нью-Дели еще в 2015 г. усилил давление на белуджских сепаратистов в пакистанском Белуджистане, подталкивая их к бойкоту проекта КПЭК. Заявленная в августе 2016 г. премьер-министром Н. Моди моральная поддержка [6] усилила сепаратистские настроения, добавила напряжения в отношения между провинциальными властями Белуджистана и федеральным правительством. Все последующие годы военные и гражданские власти проводят кампании разъяснения, убеждают местное население в том, что именно они являются первым выгодоприоритетателем КПЭК. построив западный маршрут КПЭК по землям Белуджистана.

Реализация КПЭК привела к усилению соперничества в регионе. Проект ставит под сомнение торгово-экономические договоренности и инфраструктурные проекты стран-членов СААРК. Именно меридианные транспортные коридоры открывают кратчайший путь в Афганистан и Иран через территорию Пакистана.

Литература / References

1. CPEC and the Baluchistan factor // – URL: <http://nation.com.pk/columns/25-May-2015/cpec-and-the-baluchistan-factor> (дата обращения - 25.05.2015) , Pakistan eyes 2018 start for China-funded mega dam opposed by India // – URL: <http://nation.com.pk/national/13-Jun-2017/pakistan-eyes-2018-start-for-china-funded-mega-dam-opposed-by-india> (дата обращения: 14.06.2017)

2. CPEC and the Baluchistan factor // – URL: <http://nation.com.pk/columns/25-May-2015/cpec-and-the-baluchistan-factor> (дата обращения: 25.05.2015)
3. Полный текст доклада, с которым выступил Си Цзиньпин на 19-м съезде КПК // – URL: http://russian.news.cn/2017-11/03/c_136726299.htm (дата обращения: 18.10.2017), Opening Ceremony of the Thematic Session on Think Tank Exchanges of the Belt and Road Forum on 14 May 2017 at Beijing // – URL: <http://mofa.gov.pk/pr-details.php?mm=NTAwNw,,> (дата обращения: 14.05.2017)
4. 4 CPEC: The game changer // URL: <http://nation.com.pk/columns/12-Jul-2016/cpec-the-game-changer> (дата обращения: 12.07.2016)
5. 5 Modi vows to work closely with US after Trump invite // URL: <http://www.dawn.com/news/1310640/modi-vows-to-work-closely-with-us-after-trump-invite> (дата обращения: 26.01.2017)

Каменев С. Н. *

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР И ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

S.N. Kamenev

CHINESE-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR AND ISSUES OF REGIONAL SECURITY

Аннотация: В статье рассматривается развитие транспортной инфраструктуры Южной Азии в частности Китайско-пакистанский экономический коридор в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь», носящий, по мнению автора, геостратегический характер. В этой связи автор отмечает существенное расширение инфраструктурных сетей между Китаем и Пакистаном в рамках КПЭК. В статье освещается модернизация порта Гвадар, как главного объекта в модернизации всей производственной инфраструктуры Пакистана, рассматриваются другие инвестиционные проекты Китая в Пакистане, затрагивается проблема обеспечения безопасности проектов и китайского персонала на территории Пакистана.

Так же в статье проводится анализ политического Пакистано-Индийского противостояния в связи с сооружением КПЭК по спорной территории Гилгит-Балтистан. Автор ставит задачу по выявлению возможности нахождения точек соприкосновения. В статье так же рассматривается вопрос создания Индией альтернативных «Пояса и пути» транспортных проектов.

Ключевые слова: Пакистан, КНР, Китайско-пакистанский экономический коридор, развитие, безопасность, Индия.

Abstract: The article considers the development of the transport infrastructure of South Asia in particular the China-Pakistan Economic Corridor within the framework of the China One-Way-One-Way initiative, which, according to the author, is geostrategic in character. In this connection, the author notes a significant expansion of infrastructure networks between China and Pakistan in the framework of the KPEC. The article highlights the modernization of the Gvadar port as the main facility in the modernization of the entire industrial infrastructure of Pakistan, considers other investment projects of China in Pakistan, the problem of ensuring the safety of projects and Chinese personnel in Pakistan is being addressed. The article also analyzes the political Pakistani-Indian confrontation in connection with the construction of the KPEC on the disputed territory of Gilgit-Baltistan. The author sets a task to identify the possibility of finding common ground. The article also considers the issue of the creation by India of alternative “Belt and way” transport projects.

Key words: Pakistan, China, China-Pakistan economic corridor, development, security, India.

Подход Китая к вопросам о сооружении Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), равно как и дальнейшая реализация на практике этого мегапроекта однозначно свидетельствуют о твердом намерении

¹ Каменев Сергей Наумович – ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, заведующий сектором Пакистана, кандидат экономических наук.

Пекина построить этот коридор в сжатые сроки и обеспечить в перспективе его полноценное функционирование, несмотря на периодически возникающие сложности в процессе строительства, включая вопросы безопасности во время его сооружения и дальнейшего функционирования, а также создание препятствий строительству КПЭК со стороны ряда государств. Об этом говорит быстрота действий китайской стороны по принятию конкретных решений на этом направлении и их воплощение в жизнь.

В ходе официального визита в Астану в сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин впервые озвучил идею создания «Нового шелкового пути» и, в частности, подчеркнул, что «...мы можем применять новую модель сотрудничества и общими усилиями сформировать экономическую полосу шелкового пути, что, по моему убеждению, будет очень выгодно народам всех стран на великом шелковом пути... Мы готовы на этой основе вместе со всеми странами активно рассматривать совершенствование трансграничной транспортной инфраструктуры в пользу постепенного создания сети транспорта, соединяющей восточную, западную и южную Азию» [14]. Хотя развитие транспортной инфраструктуры непосредственно в Южной Азии в речи китайского руководителя стоит на последнем месте, дальнейшие события показали, что у Председателя КНР слова не расходились с делом.

Уже через полтора года (в марте 2015 г.) по поручению Госсовета КНР Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство торговли Китая опубликовали развернутый документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века». В преамбуле этого Документа были весьма четко сформулированы общие принципы концепции «Один пояс – один путь», а именно: «Создание «Одного пояса и одного пути» – это системный проект, который требует твёрдого следования принципу совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования. Необходимо активно продвигать согласование национальных стратегий развития государств, находящихся вдоль «Одного пояса и одного пути»... для того, чтобы продвинуть реализацию данной инициативы, возродить древний Великий шёлковый путь, установить более тесные связи между странами Азии, Европы и Африки» [12]. Эти слова в полной мере подтвердили твердое намерение Китая реализовать идею Шелкового пути, а главное – готовность вложить в него значительные финансовые ресурсы – первоначально на эти цели Китай уже тогда намеревался израсходовать приблизительно 1,2 трлн долл. [7]. Забегая несколько вперед заметим, что китайское руководство придает сооружению этого и 4-м другим экономическим коридорам большое политическое значение, что, в частности, подтверждается включением в преамбулу Конституции Китая положения, согласно которому Китай стремится к «строительству сообщества общей судьбы» с другими странами мира, что является частью концепции «Один пояс, один путь», продвигаемой Си Цзиньпином [11].

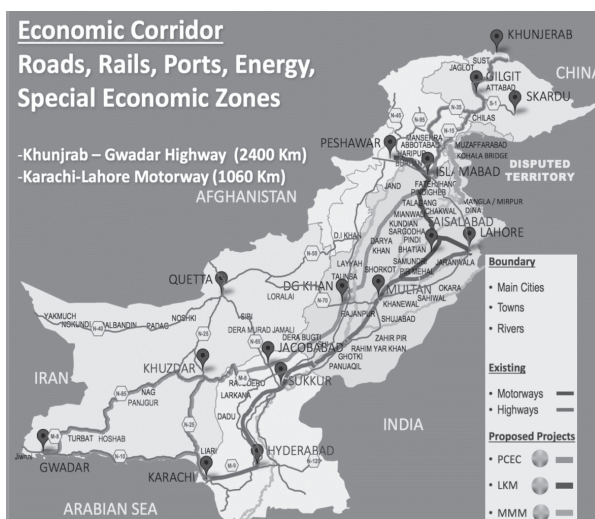
Поэтому неудивительно, что буквально через месяц после опубликования указанного документа Си Цзиньпин совершил официальный визит в Пакистан

(апрель 2015 г.), где были подписаны в общей сложности свыше 50 Соглашений и Меморандумов о взаимопонимании, которые детально регламентировали строительство КПЭК, определяли конкретные сферы деятельности по созданию новых и модернизации уже действующих энергетических сооружений, развитию дорожной и железнодорожной транспортной сети, современным видам связи (преимущественной оптико-волоконной), повышению эффективности работы некоторых других областей производственной инфраструктуры. Общая сумма расходов на эти цели была в предварительном порядке определена в 46 млрд долл. [33], однако постепенно в КПЭК входили новые объекты в указанных сферах производственной инфраструктуры, в результате чего общий размер китайских инвестиций на его сооружение вырос к концу 2017 г. до 62 млрд долл. [30].

Мы не ставим перед собой задачу детально рассмотреть, что представляет собой Китайско-пакистанский экономический коридор (Рис. 1), в какие конкретно объекты уже вкладываются и будут вкладываться китайские капиталовложения – эта тема достаточно подробно рассмотрена как в российской, так и в зарубежной научной литературе и, конечно, в самых разных СМИ, в первую очередь в пакистанских и китайских. Здесь нам хотелось бы выделить лишь монографию российского китаеведа М.В. Казанина «Китай-Пакистан: военно-техническое и экономическое сотрудничество в начале XXI века», в которой самостоятельный раздел посвящен именно сооружению КПЭК[5]. Предпосылки создания этого коридора (как экономические, так и политические) детально проанализированы в расположенной здесь же, в данном выпуске журнала «Восточная аналитика» статье В.Я. Белокреницкого «Предпосылки и начальные этапы китайско-пакистанского экономического взаимодействия», а также в примечаниях к этой статье.

Рисунок 1

Схема китайско-пакистанского экономического коридора



Источник: National Highways Authority – Committed to Excellence. <http://nha.gov.pk/en/>

Следует подчеркнуть, что выделение Китаем этого мегапроекта в отдельный (самостоятельный) двусторонний коридор обусловлено далеко не только традиционно дружественными пакистано-китайскими связями¹. Существенную роль сыграли и другие факторы, носящие геостратегический характер. В первую очередь учитывалось важное географическое расположение Пакистана на стыке регионов Южной и Центральной Азии, Дальнего Востока, а в какой-то степени и Юго-Восточной Азии, которое (расположение) постепенно в силу ряда причин стало носить важный геополитический характер.

Большое значение имеет (и будет иметь в перспективе) демографический потенциал Пакистана – по переписи 2017 г. население страны составило почти 208 млн человек (среднегодовой прирост достигает 2.4%), что ставит эту страну на 6-е место в мире по численности населения после Китая, Индии, США, Индонезии и Бразилии; и на 2-е место в мире по численности мусульманского населения (после Индонезии).

Существенное расширение инфраструктурных сетей между Китаем и Пакистаном в рамках КПЭК вызывает немалое беспокойство у ряда государств, расположенных в разных частях света, но в первую очередь у Индии, в том числе и потому, что имеет место тесное сотрудничество двух ядерных держав (Китай и Пакистан) в самых разных сферах, включая военное. Заметим в этой связи, что по оценкам «Международной кампании за запрещение ядерного оружия», Пакистан имел в 2017 г. примерно 120 ядерных боеголовок (Индия – приблизительно столько же), Китай – 270 [32].

Развивая тему обеспокоенности со стороны Индии строительством КПЭК, отметим, что Дели настороженно относится к заметному расширению сотрудничества между Исламабадом и Пекином в значительной степени по той причине, что КПЭК проходит в Пакистане по спорной территории Гилгит-Балтистан, которую индийская сторона считает своей и незаконно захваченной Пакистаном [39,41]. Отметим при этом, что Пакистан аналогично полагает, что Индия незаконно оккупировала часть Кашмира, где преобладает мусульманское население. Мы здесь не намерены касаться кашмирской проблемы, история которой насчитывает уже 70 лет и выходит далеко за рамки исследования вопросов, поднятых в настоящей статье, поскольку в данном случае нам важно провести анализ политического противостояния двух государств в связи с сооружением КПЭК и выявить возможности нахождения точек соприкосновения, если таковые вообще гипотетически имеются [15].

Справедливости ради следует отметить, что маршрут КПЭК (Каракорумское шоссе), соединяющий Китай и Пакистан, отнюдь не нов. Это шоссе (самая высокогорная международная автомобильная дорога в мире; также входит в 10 самых опасных шоссе в мире) строилось в 1966–1986 гг. и в своей верхней точке достигает высоты в 4.5 км в северо-западной горной системе Гималаев, поэтому технически могло функционировать лишь в течение нескольких

¹ Другие коридоры носят региональный и межрегиональный характер – «Китай–Монголия–Россия», «Китай–Центральная Азия–Западная Азия», «Китай–Индокитай» и «Китай–Бангладеш–Мьянма–Индия» (прим. Авт.).

летних месяцев, когда дорога была свободна от снега и льда. Пекин намерен расширить и укрепить дорожное полотно для использования этого маршрута в течение более длительного промежутка времени. Более того, чисто географически иного пути попасть из Пакистана в Китай (и наоборот) на всем протяжении 520-ти километровой границы между двумя странами просто объективно не существует.

Нельзя не сказать о том, что сооружение КПЭК, включая модернизацию дорожной сети в Пакистане, вызывает крайне настороженное отношение Индии к этому проекту еще и по той причине, что реально это означает существенное расширение как экономического, так и политического влияния Китая, причем не только в Южной Азии, но и в соседних регионах – в Центральной и Западной Азии. Кроме того, на практике постепенное расширение движения китайских товаров и сырья по железным и шоссейным дорогам Пакистана до сухого порта Султ на границе с Китаем означает, что все грузо-пассажирские перевозки будут находиться под защитой Китая; это однозначно сократит надежды Индии на решение вопроса о спорной территории Гилгит-Балтистан в ее пользу до минимума.

Дели с большим вниманием и немалой долей подозрительности наблюдает за тем, как быстро ведется глобальная модернизация пакистанского порта Гвадар [20], в особенности углубление акватории порта с примерно 10 м до 17–20 м, что позволяет использовать его не только гражданским, но и крупным военным судам с большой осадкой. Несмотря на то, что Пекин отрицает просочившиеся в зарубежные СМИ слухи о превращении в перспективе этого порта в базу китайского ВМФ [17], индийское руководство вовсе не исключает возможность постепенной трансформации порта Гвадар в военную базу Китая [31].

Заметим параллельно, что создавая свою первую военно-морскую базу на африканском континенте в Джибути, Китай объяснял это исключительно экономическими интересами, в частности, необходимостью вывоза сырья из внутренних регионов Африки через порт в Джибути (уже построена железная дорога Аддис-Абеба – Джибути) и необходимостью обеспечения безопасности как китайских граждан, так и сохранность товаров, включая защиту их от сомалийских пиратов. Однако, по нашему мнению, создание базы в Джибути (занимающей важное стратегическое положение на африканском континенте и способной контролировать проход из Красного моря в Аденский залив) в большей степени направлено на обеспечение безопасности поставок нефти из мусульманских нефтедобывающих стран в Китай.

Возвращаясь к теме модернизации порта Гвадар, следует подчеркнуть, что китайская сторона взяла его в аренду сроком на 43 года (китайская компания «China Overseas Ports Holding»), получив около 150 га земли в этом порту, и намерена вложить в него как минимум 4,5 млрд долл.; сюда включаются расходы на расширение Свободной экономической зоны, улучшение дорог, сооружение международного аэропорта, расширение гостиничного хозяйства, других областей сферы услуг [9]. Министр планирования и экономического

развития Пакистана Ахсан Икбал подчеркнул, что этот порт является практически главным объектом в модернизации всей производственной инфраструктуры страны [38]. Китайские эксперты подсчитали, в частности, что доставка нефти из стран Персидского залива в Китай через порт Гвадар и далее через Кашгар до места ее перегонки на территории Китая будет занимать примерно 7–10 дней, в то время, как традиционным путем через Малаккский пролив это занимает 35–40 дней. Но пакистанские СМИ обратили в первую очередь внимание на другую, связанную с этим информацию, которую тут же разнесли чуть ли не по всему миру – что новый маршрут через Пакистан (т. е. через КПЭК) позволит сэкономить Китаю 20 млрд долл. в год, а Пакистан получит дополнительную прибыль в размере 5 млрд долл. [21].

Было бы неверным считать, что Китай без должного внимания относится к сооружению объектов в рамках КПЭК, соглашаясь полностью (или почти полностью) с предложениями пакистанского правительства на этом направлении. Весьма показателен в этой связи подход китайского руководства к строительству дорогостоящей ГЭС (свыше 14 млрд долл.) «Диамер-Бхаша (Di Amer-Bhasha) перспективной мощностью 4,5 тыс. МВт. После тщательного обследования района возможного строительства китайские эксперты пришли к выводу о невозможности включения этого проекта в КПЭК в силу, во-первых, его расположения в опасной близости к спорным с Индией территориям (не исключались потенциальные действия индийских террористов), во-вторых, повышенной сейсмичности этого горного района, в-третьих, затопления значительных площадей, а, соответственно, необходимости переселения примерно 30 тыс. жителей района, ряда других причин [4, 46]. В конечном итоге, пакистанское руководство было вынуждено вернуться к прежней идее о сооружении этой ГЭС за счет собственных средств [35].

И китайские, и пакистанские руководители не раз предлагали Индии рассмотреть возможность ее присоединения к КПЭК, упирая в первую очередь на значительные экономические выгоды, которые принесет этот шаг индийскому государству [25, 34, 47]. Однако всегда получали твердый отказ от такого рода предложений.

Реакция Дели здесь вполне понятна – присоединение к проекту КПЭК однозначно означало бы признание Индией территории Гилгит-Балтистан собственностью Пакистана и поставило бы крест на все притязания Индии на пакистанский «Азад Кашмир». Все разговоры Индии о незаконной оккупации Пакистаном этой части Кашмира после этого были бы несостоятельны.

Не говоря уже о том, что практически любое расширение пакистано-индийского экономического сотрудничества в условиях жесткого военно-политического противостояния двух государств пока что объективно невозможно. Достаточно сказать в этой связи, что двусторонняя торговля между Индией и Пакистаном уже не один год топчется практически на одном месте: по официальным данным индийского источника – «Обзор экономики Индии в 2017/18 г.» – товарооборот между двумя странами составил в 2016–2017 гг. около 2.3 млрд долл. (0,5 млрд долл. индийский импорт

и 1,8 млрд долл. – экспорт) [29]. Вместе с тем, неофициальные данные свидетельствуют, что, например, контрабандная торговля между ними превышает 5 млрд долл. Более того, в своем выступлении в марте 2018 г. перед пакистанским бизнес-сообществом посол Индии в Пакистане А. Бисария подчеркнул, что нормализация отношений между двумя странами, устранение необоснованных и завышенных таможенных тарифов однозначно могут привести к росту двустороннего товарооборота до 30 млрд долл. [36]².

Наконец, Дели просто не желает подключаться не только к КПЭК, но и поддерживать саму идею «Один пояс – один путь», поскольку это способствовало бы дальнейшему экономическому проникновению Пекина в южноазиатский регион и ускорению экономического роста Китая в целом. Индийский эксперт подчеркнул в этой связи, что Индия никоим образом не собирается поддерживать экономические притязания своего прямого конкурента на международных рынках [34].

Более того, Индия пытается разработать варианты противодействия сооружению КПЭК и найти союзников среди государств, либо не поддерживающих саму идею «Нового шелкового пути», либо отрицательно к нему относящихся. Эти поиски вылились в четырехстороннее обсуждение (Австралия, Индия, США, Япония) возможности создания и проработки схожего инфраструктурного проекта, который бы мог обеспечить реализацию экономических интересов этих 4-х государств (с возможным подключением других стран) [18]. Однако дальше общих разговоров о желании подумать над таким проектом дело пока что не пошло: сами индийцы признают, что «идея находится в зародыше и пока что рано выносить ее на открытое обсуждение» [48].

Однако настороженное отношение Индии к Китаю по вопросу дальнейшего развития двусторонних отношений не так однозначно, как это могло бы показаться на первый взгляд. Негативно относясь к реализации проекта «Один пояс-один путь» в целом, и особенно к сооружению Китайско-пакистанского экономического коридора, в частности, Дели отнюдь не считает Пекин своим врагом, по крайней мере формально, на словах. Несмотря на войну в 1962 г. и аннексию в результате 38 тыс. км индийской территории, другие столкновения двух стран (в том числе недавнее вооруженное противостояние на плато Доклам), Индия неоднократно заявляла, что стремится иметь дружественные отношения с Китаем. Это, в частности, не раз говорил советник по национальной безопасности Индии Аджит Довал во время переговоров в Дели в конце 2017 г. с китайским государственным советником Янг Цзечи, это неоднократно повторял в своих публичных выступлениях в Китае индийский посол Гаутам Бамбавале: «Мы не соперники, мы – партнеры в общем

² Хотелось бы заметить, что время от времени обе стороны делают некоторые реверансы в отношении друг друга – перед упомянутым выше расписыванием индийским послом гипотетической возможности огромного, в 15 раз увеличения товарооборота двух стран Глава Армии Пакистана Бадхва впервые в истории пакистано-индийских отношений пригласил 23 марта 2018 г. весь военный атташат посольства Индии в Пакистане на парад по случаю празднования Дня Пакистана (Kamran Yousaf. In a first, Indian diplomats attend Pakistan Day parade in Islamabad // The Express Tribune. 23.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1667651/1-first-indian-diplomats-attend-pakistan-day-parade-islamabad/> (Дата обращения – 24.03.2018).

процессе развития наших стран» [13]. Высокоставленный чиновник МИД Индии (попросивший не называть его имя) в беседе с корреспондентов индийской газеты «Хиндустан Таймс» отметил: «Мы не поддерживаем идею многомиллиардного проекта «Один пояс-один путь», но считаем необходимым сосредоточить внимание в первую очередь на достижениях единства в наших отношениях...», при этом он подчеркнул, что не следует лишиться раз упоминать о Далай-ламе, чтобы не раздражать Китай [44].

Отметим, что стремление индийского руководства развивать отношения с Китаем носит вполне обоснованный характер и обусловлено в первую очередь тем, что Китай, несмотря на политическую конфронтацию, является ведущим торговым партнером Индии – достаточно сказать, что индийский импорт из Китая превысил в 2016–2017 финансовом году 61 млрд долл., что составляет 16% всего объема ввоза Индии. А общий объем товарооборота в указанном году между двумя странами достиг 71 млрд долл. из всего объема внешней торговли Индии в размере 660 млрд долл. [3]. Для сравнения укажем, что товарооборот Индии с США составил тогда же 65 млрд долл., а с Россией – лишь 7.8 млрд долл.

Однако, как это не покажется парадоксальным на первый взгляд, противники сооружения КПЭК есть не только за пределами Пакистана, но и внутри самого Пакистана – здесь на первый план выходит некая концепция «колонизации Пакистана Китаем». Или, как образно говорят сторонники этой идеи, «на смену Британской империи идет Китайская империя» [28]. Среди выдвигаемых претензий к Китаю на первый план выходит слабое внимание Пекина к экономическим и социальным нуждам пакистанского общества при сооружении КПЭК; оппоненты этого коридора считают, что Китай в процессе его строительства практически полностью ориентируется на свои собственные экономические интересы, мало заботясь о реальных нуждах страны. При этом широко эксплуатируется дешевая рабочая сила Пакистана при минимальной защите и охране их труда.

Но особенно активно оппоненты КПЭК в Пакистане и за его пределами продвигают мысль о долговой кабале страны, в которую неизбежно попадет Пакистан в результате вложения миллиардных инвестиций в его национальное хозяйство, которые осуществляются преимущественно под предоставление кредитов. По поводу того, каков будет долг Пакистана Китаю и каковы условия его выплаты существует немало точек зрения; часть пакистанских экспертов высказывает мнение, что Пакистану придется выплатить в общей сложности 90 млрд долл. в течение 30-ти лет, начиная с 2020 г. (т. е. ежегодная выплата составит примерно 3 млрд долл.) [45]. Другая часть пакистанских экономистов полагает, что стране придется, начиная с 2022 г., выплачивать Китаю в счет погашения долга ежегодно бóльшую сумму – по 5 млрд долл. [26].

В противовес этим позициям, главный советник премьер-министра по экономическим вопросам Надим Джавайд полагает, что такого рода опасения преждевременны, поскольку не учитывают перспективные поступления в бюджет от существенного увеличения доходов от торговли по КПЭК (налоги,

различные неналоговые сборы и др.). А они, по мнению упомянутого советника значительны, и по предварительным оценкам будут составлять 6–8 млрд долл. в год, что при взаиморасчетах сократит долг Пакистану Китаю [42].

Заметим, однако, что детальных расчетов объема будущих платежей Пакистана по кредитным обязательствам пока в открытом доступе не приводится, и едва ли можно ожидать появления такой информации в обозримой перспективе, поскольку это заметно снизило бы общий уровень эйфории от расширения торгово-экономического сотрудничества с Китаем, в первую очередь от сооружения КПЭК (который, по мнению подавляющего большинства пакистанских экспертов, «принесет неоценимые блага всему пакистанскому народу») [43]. Пакистан, как практически и любое государство, едва ли в состоянии отказаться от гигантских инвестиций, которые буквально сваливаются на него и могут существенно изменить к лучшему состояние экономики страны уже в самой ближайшей перспективе, в то время как расплачиваться за долги надо будет в отдаленной перспективе и не нынешнему правительству.

Автору этих строк довелось участвовать в мае 2017 г. в Международной конференции в Исламабаде по анализу места и роли Китайско-пакистанского экономического коридора в социально-экономическом развитии Пакистана. Высказывавшиеся в ходе Конференции критические замечания относительно сооружения КПЭК и реальной возможности попадания в китайскую долговую кабалу на многие годы, равно как в тесную политическую и экономическую зависимость от Китая буквально тонули в панегириках китайскому руководству и его готовности вкладывать десятки миллиардов долларов в качестве инвестиций в пакистанскую экономику [27]. Показательно в этой связи весьма категоричное высказывание лидера созданной и функционирующей за рубежом организации «Белуджи Пакистана за границей» (Overseas Pakistani Baloch Unity) Джумма Хан Марри по поводу критики КПЭК: «Оппоненты сооружения Китайско-пакистанского экономического коридора, включая порт Гвадар, являются врагами народа Пакистана и особенно Белуджистана» [40].

Не исключено, что Пакистан, исходя из тесных дружественных отношений с Китаем, рассчитывает либо на списание части долгов, либо отсрочку в их погашении на более или менее длительное время (возможно и то, и другое). Исламабад в этой связи хорошо помнит, как в первой декаде нынешнего столетия Пекин шаг за шагом списал долги 49 странам мира, в том числе немалый долг Ирака в размере почти 7 млрд долл. И это несмотря на то, что сам Китай в 2016 г. имел внешний долг в размере 27 трлн долл. при общем объеме ВВП в 12 трлн долл. [6,8,10].

Наконец, весьма вероятный способ сокращения внешних обязательств Пакистана перед Китаем – сдача в аренду того или иного инфраструктурного объекта или конкретной территории, как это произошло, например, с портом Гвадар (выше упоминалось о взятии порта в аренду китайской компанией «China Overseas Ports Holding» сроком на 43 года). В этой связи нельзя не сказать о пакистано-китайских переговорах, проведенных в конце 2017 г., в ходе которых обсуждался вопрос о возможности создания в местечке Дживани

(80 км от порта Гвадар) некоей военной базы для обеспечения безопасности как самого порта Гвадар, так и примыкающих к нему объектов производственной инфраструктуры. И хотя этот вопрос пока что находится в самой начальной стадии обсуждения, нельзя исключать, что эта территория может быть также сдана в аренду. Для примера отметим, что Китай получил в конце 2017 г. в аренду южный порт Хамбантота на Шри Ланке сроком на 99 лет; Пекин выплатит Коломбо в этой связи 1,2 млрд долл. в счет погашения ее долга [1].

Особо следует сказать о проблеме обеспечения безопасности находящихся на территории Пакистана китайских рабочих и инженеров. По оценкам пакистанских экспертов, в Пакистане в 2017 г. находилось около 60 тыс. китайцев; однако прямо или косвенно с сооружением КПЭК были связаны порядка 7 тыс. человек, приехавших из Китая [16]. После 2015 г. на территории Белуджистана, где сосредоточена основная часть китайцев, занятых на строительстве КПЭК, были зафиксированы несколько десятков случаев конфликтов с местным населением, которые носили в большинстве своем криминальный характер (хотя в ряде случаев пакистанцы требовали устранить китайцев, которые якобы незаконно заняли их рабочие места, что уже носило политическую окраску). Для защиты китайских кадров по распоряжению Главы армии Баджвы в 2017 г. начало функционировать специальное армейское подразделение (Special Security Division), численностью примерно 15 тыс. человек; на эти цели правительство Пакистана выделило 5 млрд рупий (45 млн долл.) [19].

* * *

По нашему мнению, Китай не просто продолжит в ближайшие годы сооружение намеченных объектов в рамках КПЭК, но вполне возможно, что включит новые проекты в этот коридор, и общий размер инвестиций превысит уже объявленные 62 млрд долл.. По словам посла Китая в Пакистане, осенью 2017 г. были завершены 19 инфраструктурных объектов общей стоимостью 18 млрд долл., строившиеся в рамках КПЭК. А по утверждению заместителя председателя Плановой комиссии Пакистана Сартадж Азиза только в энергетический комплекс страны в рамках КПЭК было инвестировано к концу 2017 г. 30 млрд долл. [22, 24] На практике это означает, что энергетический баланс страны возрос не менее, чем на 10 тыс. МВт, что по идее должно привести к полному удовлетворению потребностей как всех отраслей национальной экономики страны, так и населения Пакистана в быту. Это положение, однако, вызывает определенные сомнения, поскольку в главном городе Пакистана, Карачи (население – 24 млн человек, второе место в мире) в апреле 2018 г. вновь обозначилось веерное отключение электричества [37].

В конце 2017 г. министр планирования, развития, реформирования и внутренних дел Ахсан Икбал заявил, что страна вступает в новый этап реализации эпохального проекта КПЭК, который насчитывает 3 стадии – до 2020, 2025

и 2030 гг. Мы не будем анализировать детально эти стадии, поскольку формулировки, которые использует пакистанский министр в своем пространном заявлении, весьма расплывчаты, не содержат никакой конкретики, а сводятся преимущественно к общим эйфорическим выводам о резком ускорении развития пакистанской экономики после завершения строительства основных объектов КПЭК [2].

Сомнительно и то, что ввод в строй этого коридора в целом позволит Пакистану достичь в ближайшие 30 лет экономического роста в размере 8–10% в год. Эту точку зрения высказал в апреле 2017 г. Линь Ифу, один из наиболее авторитетных китайских экономистов, бывший шеф-экономист Всемирного банка, которую тут же подхватили пакистанские эксперты, не говоря уже о пакистанских СМИ [23]. Здесь первое, что непонятно, что имел ввиду китайский эксперт, говоря о значительном экономическом росте «в ближайшие 30 лет» – то ли уже в ближайшие годы до 8%, а затем шаг за шагом до 10%? То ли через 30 лет? Действительно, с нашей точки зрения постепенный ввод в эксплуатацию инфраструктурных объектов КПЭК может привести к некоторому росту ВВП, однако едва ли достигнет даже в среднесрочной перспективе увеличения до 8%, учитывая, что в 2016/17 г., например, рост ВВП составил 5.3%, не говоря уже о том, что развитие экономики Пакистана носит неустойчивый характер, она подвержена даже незначительным конъюнктурным колебаниям мирового рынка (особенно на рынке нефти и нефтепродуктов), включая валютно-финансовую сферу. Можно лишь предположить, что при благоприятных условиях рост ВВП Пакистана в ближайшие годы достигнет примерно 6% при условии полноценного функционирования уже построенных объектов Китайско-пакистанского экономического коридора.

Литература / References

1. Бокарев Д.. Китай усиливает влияние на индийских рубежах // «Новое восточное обозрение». 7.01.2018. <https://ru.journal-neo.org/2018/01/07/kitaj-usilivaet-vliyanie-na-indijskih-rubezhah/> (Дата обращения: 12.01.2018).
2. Детали этого заявления содержатся в статье: CPEC: the long-term plan // The News. 20.12.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/258413-cpec-the-long-term-plan> (Дата обращения: 14.04.2018).
3. Исчислено по: Economic Survey 2017–18. Statistical Appendix. Government of India, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, Economic Division, [New Delhi], January 2018. pp. A113-A117, A121-A125.

4. Казанин М.В. Китай-Пакистан: военно-техническое и экономическое сотрудничество в начале XXI века. М., 2017, 103 с. <https://search.rsl.ru/ru/record/01008830592>(Дата обращения: 12.01.2018).
5. Казанин М.В. О некоторых сложных моментах китайско-пакистанского энергетического сотрудничества. 3.12.2017. <http://www.iimes.ru/?p=39573> (Дата обращения – 4.12.2017).
6. Какую опасность представляют китайские долги на \$27 трлн <https://www.rbc.ru/economics/24/05/2017/5925b2db9a7947272c8e67ec> (Дата обращения – 14.04.2018).
7. Китай набрасывает шелковую удавку на Россию и США // «Новости сегодня». 12 мая 2017. <http://news24today.info/kitay-nabrasyvaet-shelkovuyu-udavku-na-rossiyu-i-ssha.html> (Дата обращения – 28.02.2018).
8. Китай списал долги 49 странам. <https://regnum.ru/news/955463.html> (Дата обращения – 14.04.2018).
9. «Новый Дубай»: каким образом пакистанский порт Гвадар угрожает региональной роли ОАЭ? // Imad Annan. NoonPost (Египет), 22.11.2017. <http://www.noonpost.org/content/20915.«ИноСМИ»,> <http://inosmi.ru/politic/20171216/240983209.html> (Дата обращения – 16.12.2017).
10. Пекин списал 80% китайских долгов Ирака. РИА Новости. 2.02.2010. <https://ria.ru/world/20100202/207366336.html> (Дата обращения – 13.04.2018).
11. Полунин А. Китай берет мировую экономику на буксир. Съезд ВСНП дал добро на строительство «сообщества общей судьбы» // «Свободная пресса», 12.03.2017. <http://svpressa.ru/politic/article/195092/?rss=1> (Дата обращения – 6.04.2018).
12. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса шёлкового пути и морского шёлкового пути в XXI веке, март 2015 г. // http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf (Дата обращения – 3.03.2018).
13. Цит. по: Atul Aneja. India and China ‘partners’ not ‘rivals’ in the post-Doklam phase, says Gautam Bambawale // The Hindu. 26.01.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/india-and-china-partners-not-rivals-in-the-post-doklam-phase-says-gautam-bambawale/article22528853.ece> (Дата обращения – 12.04.2018).
14. Цит. по: Выступление Председателя. КНР Си Цзиньпина в «Назарбаев университете», 16 сентября 2013 г. // <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (Дата обращения – 2.03.2018).
15. Цит. по: Замараева Н.А. Китайско-пакистанский экономический коридор и позиция Индии. Институт востоковедения РАН. <http://bsv.ivran.ru/articles?artid=7258> (Дата обращения – 11.03.2018).
16. Afshan Subohi. Chinese influence outpaces influx // The Business and Finance Weekly. 22.01.2018. <https://www.dawn.com/news/1384511/chinese-influence-outpaces-influx> (25.01.2018).

17. Atul Aneja. China says Gwadar naval base report is speculation // The Hindu. 9.01.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/china-says-gwadar-naval-base-report-is-speculation/article22403428.ece> (10.01.2018.).
18. Australia, US, India and Japan in talks to establish Belt and Road alternative: Report // The Times of India. 19.02.2018. <https://timesofindia.indiatimes.com/world/rest-of-world/australia-us-india-and-japan-in-talks-to-establish-belt-and-road-alternativerreport/articleshow/62977736.cms> (10.04.2018).
19. Baqir Sajjad Syed. COAS vows to meet CPEC projects' security challenges // Dawn. 12.03.2017. <https://www.dawn.com/news/1319964/coas-vows-to-meet-cpec-projects-security-challenges> (11.03.2018).
20. China lavishes aid on Gwadar raising suspicions in US, India // The Nation. 19.12.2017. <http://nation.com.pk/19-Dec-2017/china-lavishes-aid-on-gwadar-raising-suspicions-in-us-india> (26.02.2018).
21. China-Pakistan Economic Corridor: An insight // Tariq Mushtaq. Daily Times. 16.02.2017. <http://dailytimes.com.pk/features/16-Feb-17/china-pakistan-economic-corridor-an-insight> (7.04.2018).
22. Chinese firms have already invested \$30b in CPEC projects // The Express Tribune. 13.09.2017. <https://tribune.com.pk/story/1504768/chinese-firms-already-invested-30b-cpec-projects/> (14.04.2018).
23. CPEC dividends: 'Pakistan can attain 8–10pc growth rate over next 30 years' // The News. 5.04.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/196659-CPEC-dividends-Pakistan-can-attain-8-10pc-growth-rate-over-next-30-years> (15.04.2018).
24. CPEC enters early stage of harvest: China // The Nation. 11.09.2017. <http://nation.com.pk/national/11-Sep-2017/cpec-enters-early-stage-of-harvest-china> (15.04.2018).
25. CPEC is not just for Pakistan: Chinese newspaper // The Express Tribune. 10.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1656011/1-cpec-not-just-pakistan-chinese-newspaper/> (9.04.2018).
26. CPEC repayments to hit \$5bn a year, says PM adviser. // Dawn. 11.05.2017. <https://www.dawn.com/news/1332312/cpec-repayments-to-hit-5bn-a-year-says-pm-adviser>. (12.04.2018).
27. CPEC to benefit 3b people: Sartaj Aziz. International conference on CPEC starts at NUML // The News. 11.05.2017. <https://www.thenews.com.pk/print/203704-CPEC-to-benefit-3b-people-Sartaj-Aziz> (11.04.2018).
28. Dr Ejaz Hussain (Head, Department of Social Sciences, Iqra University, Islamabad). Pakistan: a Chinese colony? // Daily Times, 8.04.2018. <https://dailytimes.com.pk/225183/pakistan-a-chinese-colony/> (11.04.2018).
29. Economic Survey 2017–18. Statistical Appendix. Government of India, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, Economic Division, [New Delhi], January 2018, pp. A113-A117, A121-A125.

30. Gwadar holds potential to become the next Dubai, British Newspaper reports // The News. 27.02.2018. <https://www.thenews.com.pk/latest/285874-gwadar-holds-potential-to-become-the-next-dubai-british-newspaper-reports> (28.02.2018).
31. India alarmed by China's plan to deploy warships in Gwadar // The Nation. 3.12.2017. <http://nation.com.pk/03-Dec-2017/india-alarmed-by-china-s-plan-to-deploy-warships-in-gwadar> (15.02.2018).
32. International Campaign to abolish Nuclear Weapons. Arsenals // <http://www.icanw.org/the-facts/nuclear-arsenals/> (3.04.2018).
33. Irfan Siddiqui. China-Pakistan Economic Corridor is Game Changer: // Business Recorder. 3.05.2015. (15.04.2018).
34. Jayadeva Ranade Why China is keen to discuss CPEC with India // The Hindustan Times. 19.02.2018. <https://www.hindustantimes.com/analysis/why-china-is-keen-to-discuss-cpec-with-india/story-PIGORH5q6oRMnmKfh7E7xK.html> (20.02.2018.)
35. Khaleeq Kiani. National water policy awaits formal approval // Dawn, 10.01.2017. <http://www.dawn.com/news/1307496/national-water-policy-awaits-formal-approval> (7.04.2018).
36. Khalid Hasnain. Indian envoy says trade with Pakistan can rise to \$30bn // Dawn. 31.03.2018. <https://www.dawn.com/news/1398641/indian-envoy-says-trade-with-pakistan-can-rise-to-30bn> (8.04.2018).
37. Khurram Husain. Load-shedding returns to Karachi // Dawn. 12.04.2018. <https://www.dawn.com/news/1401133/load-shedding-returns-to-karachi> (15.04.20218).
38. Major infrastructure development being done in Gwadar: Ahsan // Business Recorder. 9.04.2018. <https://www.brecorder.com/2018/04/09/410324/major-infrastructure-development-being-done-in-gwadar-ahsan/> (Дата обращения – 9.04.2018).
39. Open to talk with India on CPEC: China. New Delhi has objected to the corridor which passes through Pakistan-occupied Kashmir, as violation of its sovereignty // Atul Aneja. The Hindu. 30.01.2018. <http://www.thehindu.com/todays-paper/tp-national/open-to-talk-with-india-on-cpec-china/article22581796.ece> (4.04.2018).
40. Opponents of Gwadar Port, CPEC are enemies of state: OPBU founder // The Express Tribune. 7.04.2018. <https://tribune.com.pk/story/1679616/1-opponents-gwadar-port-cpec-enemies-state-opbu-founder/> (12.04.2018).
41. Pakistan suspects India may target CPEC installations: Dawn report // The Hindu. 5.02.2018. <http://www.thehindu.com/news/international/pakistan-suspects-india-may-target-cpec-installations-dawn-report/article22659126.ece?homepage=true> (Дата обращения 7.02.2018).

42. Pakistan's repayments on CPEC to peak at \$5b in 2022: chief economist // The Express Tribune. 10.05.2017. <https://tribune.com.pk/story/1406335/pakistans-repayments-cpec-peak-5b-2022-chief-economist/> (9.04.2018).
43. Parvez Jabri. CPEC to bring prosperity in region // Business Recorder. 25.10.2016. <http://www.brecorder.com/pakistan/business-a-economy/324901-cpec-to-bring-prosperity-in-region.html> (13.04.2018).
44. Prashant Jha. India working to 'recalibrate' ties with China, but will not sign on to Belt and Road Initiative // The Hindustan Times. 25.03.2018. <https://www.hindustantimes.com/india-news/india-working-to-recalibrate-ties-with-china-but-will-not-sign-on-to-belt-and-road-initiative/story-iTunr71mCRbXkVvHcxo29K.html> (12.04.2018).
45. Salman Siddiqui. Pakistan will be paying China \$90b against CPEC-related projects // The Express Tribune. 12.03.2017. <https://tribune.com.pk/story/1352995/pakistan-will-paying-china-90b-cpec-related-projects/> (12.04.2018).
46. Shahbaz Rana. After much delay Diamer-Bhasha dam wins approval // The Express Tribune. 20.03.2018. <https://tribune.com.pk/story/1664431/2-much-delay-diamer-bhasha-dam-wins-approval/> (8.04.2018).
47. Syed Irfan Raza. India asked to review short-sighted approach to CPEC // Dawn. 23.03.2018. <https://www.dawn.com/news/1397018/india-asked-to-review-short-sighted-approach-to-cpec> (10.04.2018).
48. US backs India's stand in China-Pakistan Economic Corridor // The Hindu. 4.10.2017.

Пале С. Е.*

ТУВА КАК СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ КОРИДОРЕ РОССИЯ–КИТАЙ–МОНГОЛИЯ

S. Pale

TUVA AS CONNECTING LINK IN RAIL-CORRIDOR RUSSIA–CHINA–MONGOLIA

Аннотация: В статье рассматривается проект строительства первой железной дороги в Республике Тыва (РФ) Кызыл – Курагино, появление которой, в перспективе, поможет получить железнодорожный доступ в самые удаленные страны Азии. Автор считает, что дорога Кызыл – Курагино концептуально соотносится с китайским проектом Экономический пояс Шелкового пути, который подразумевает транзитный коридор для экспорта китайских товаров в Европу. Появление железной дороги совместно с разработкой новых месторождений обещает увеличить доходы в бюджет Тувы, обеспечить тувинцам рост рабочих мест. При условии успешной реализации строительства железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино Тува станет важным звеном в торгово-инфраструктурном альянсе России, Монголии и Китая, а так же даст российской железнодорожной сети конкурентное преимущество на евроазиатском рынке транзитных услуг.

Ключевые слова: Республика Тыва, Экономический пояс Шелкового Пути, транзитный коридор, экономические выгоды.

Abstract: The article deals with the project of construction of the first railway in the Republic of Tyva (Russian Federation) Kyzyl – Kuragino, the appearance of which, in the long term, will help to get rail access to the most remote countries of Asia. The author believes that the road Kyzyl-Kuragino conceptually corresponds to the Chinese project Economic belt of the Silk Road, which implies a transit corridor for the export of Chinese goods to Europe. The appearance of the railway together with the development of new deposits promises to increase revenues to the budget of Tuva, to provide jobs for Tuvans. Given the successful implementation of the construction of the Kyzyl-Kuragino railway, Tuva will become an important link in the trade and infrastructure alliance of Russia, Mongolia and China, and will also give the Russian rail network a competitive advantage in the Euro-Asian market of transit services.

Key words: Republic of Tyva, Economic belt of the Silk Road, transit corridor, economic benefits.

В 2018 г. в Республике Тыва начнется строительство железной дороги Кызыл (столица Тувы) – Курагино (Красноярский край) длиной 410 км, с грузооборотом около 15 млн тонн в год и стоимостью не менее 190 млрд рублей. Окончание строительства планируется через 4,5 года, в 2022 г. Осуществляться проект будет под государственные гарантии. Дорога Кызыл – Курагино будет

¹ Пале София Евгеньевна – кандидат исторических наук, научный сотрудник Центра изучения Юго-Восточной Азии, Австралии и Океании Института востоковедения Российской Академии наук

иметь выход на российскую Транссибирскую магистраль. В перспективе планируется продлить путь в Западную Монголию, до китайского Урумчи, а оттуда ветка может быть направлена в Пакистан или Индию. Таким образом, Россия может получить железнодорожный доступ в самые удаленные страны Азии, что позволит ей значительно увеличить свой товарооборот.

До сих пор в Туве нет железных дорог: лишь в рамках проекта Кызыл – Курагино впервые на территории республики будет проложен путь протяженностью 123 км, который пройдет через Аржаан и Ээрбек к Элегетскому угольному месторождению, расположенному в центре республики (в 25 км от Кызыла), с запасами более 1 млрд тонн коксующегося угля.

В ближайшие несколько лет Минэкономики Республики Тыва планирует увеличить добычу полиметаллических руд; освоить новые участки золотодобычи; построить угледобывающий комплекс; а также осуществить разведку и добычу меди, молибдена и попутных компонентов [2].

Следовательно, строительство железной дороги Кызыл – Курагино более чем оправдано, поскольку Южсиб (Междуреченск – Абакан – Тайшет), Транссиб и БАМ уже эксплуатируются сверх нормы и будут неспособны справиться с перевозкой тувинского сырья с учетом роста его добычи.

Появление железной дороги вкупе с разработкой новых месторождений обещает увеличить доходы в бюджет Тувы не менее чем в 3 раза (с 10 млрд руб. в настоящее время до 30 млрд руб. через 5–7 лет) и обеспечить тувинцам как минимум 10 тыс. рабочих мест (всего в республике проживает 322 тыс. чел.).

Впервые проект строительства железнодорожного коридора Курагино – Кызыл был запущен в 2011 г., но по финансовым причинам, частично связанным с общемировым экономическим кризисом, был построен лишь один километр дороги около столицы Тувы.

В 2014 г. на заседании правительства РФ министр обороны Сергей Шойгу (уроженец Тувы) выступил с предложением о строительстве железнодорожного коридора Кызыл – Курагино совместно с монгольской и китайской сторонами [7]. Глава республики Шолбан Кара-оол поддержал это предложение, подтвердив, что «логическим продолжением дороги должна стать магистраль до монгольской границы, чтобы соединиться с сетью Монголии и Китая» [5].

В июне 2016 г. на саммите Шанхайской организации сотрудничества в Ташкенте представители России, Китая и Монголии подписали «Программу создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия», включающего в себя два железнодорожных проекта: Западный (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Урумчи) и Северный (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Эрдэнэт – Пекин – Тяньцзинь).

Монгольская сторона стремительно приступила к делу, в том же году проведя изыскания и завершив проектную документацию по строительству железной дороги из Кызыла в Улан-Батор (расстояние между двумя городами составляет около 300 км). Уже в январе 2017 г. на территории Монголии началось строительство ветки от города Эрдэнэт до угольной шахты Овоот протяженностью 547 км, которая станет новым выходом к российской границе [1].

Однако для обсуждения вопросов по строительству железной дороги глава Тувы совершает регулярные визиты гораздо чаще в КНР, чем в Монголию. Дело в том, что за спешкой со стороны Монголии стоят деловые круги Китая, заинтересованные в том, чтобы как можно быстрее добраться до тувинских ресурсов по железной дороге. В частности, транспортный коридор через Монголию крайне важен для тех китайских инвесторов, которые уже занимаются разработкой полиметаллического месторождения в Туве.

Важность железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино для Тувы сложно переоценить. В апреле 2017 г. в Тувинском институте комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения РАН состоялся круглый стол для обсуждения перспектив республики при создании экономического коридора «Россия – Монголия – Китай». В мероприятии приняли участие глава Тувы Ш. Кара-оол, члены правительства и местные представители бизнеса. По оценкам ученых, запасы месторождений в Туве оцениваются в 4 триллиона долларов [6], но их освоение невозможно без железной дороги.

В мае 2017 г. состоялся первый ознакомительный визит китайского представителя в Республику Тыва: посол КНР в России Ли Хуэй и глава республики Ш. Кара-оол на личной встрече обговорили вопросы сотрудничества в экономике, культуре и образовании. При этом ключевой целью визита Ли Хуэя стала работа крупнейшего в Туве Кызыл-Таштыгского горно-обогательного комбината, который запустила китайская компания «Лунсин», принадлежащая китайскому гиганту Zijin Mining Group. По словам посла, «китайское правительство уделяет работе этого предприятия огромное внимание и заботу» [3].

Итак, при условии успешной реализации строительства железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино Тува станет важным звеном в торгово-инфраструктурном альянсе России, Монголии и Китая. Во-первых, проект позволит освоить богатейшую минерально-сырьевую базу республики. Во-вторых, Транссибирская магистраль получит «выход» по новому маршруту в Монголию и Китай, достигнув протяженности 800 км. Это даст российской железнодорожной сети конкурентное преимущество на евроазиатском рынке транзитных услуг. По оценке специалистов, совокупное промышленное производство в примыкающем регионе на территории России и его экспорт увеличатся не менее чем вдвое [4].

В свою очередь, благодаря интегрированному взаимодействию России, Монголии и Китая Республика Тыва сможет получить значительную экономическую выгоду за счет транзитных перевозок китайских грузов через свою территорию в европейском направлении: именно этот отдаленный, но вполне реалистичный вариант обсуждают на своих регулярных переговорах глава Тувы и представители КНР.

Следовательно, дорога Кызыл – Курагино концептуально соотносится с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути», который подразумевает транзитный коридор для экспорта китайских товаров в Европу. Интеграция восточных территорий России в китайские транспортные сети

успешно произойдет благодаря экономическому коридору России, Монголии и Китая, где ключевым полем для взаимодействия станет Республика Тыва. Как заявил еще весной 2014 г. министр иностранных дел КНР Ван И, эта инициатива будет означать объединение китайского проекта «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и российской идеи Трансъевразийского транспортного коридора (подразумевает создание автодорог, железных дорог, телекоммуникационных сетей, трубопроводов и др. от Лондона через Москву, Красноярск, Иркутск, Хабаровск до Владивостока) [8].

В заключение хотелось бы отметить исключительную выгоду, которую несут в себе торгово-инфраструктурные инициативы трех государств – России, Монголии и Китая, которые упали на благодатную почву Республики Тыва и будут успешно на ней процветать.

Литература / References

1. В Монголии начали строительство железной дороги, которая соединит РФ и КНР // Regnum, 21 июня 2017 г. Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2290854.html> (дата обращения 26.02.2018)
2. Официальный портал Министерства экономики Республики Тыва // Режим доступа: <http://www.mert.tuva.ru/directions/investment-policy/investment-projects/> (дата обращения 26.02.2018)
3. Перспективы сотрудничества Тувы и Китая. В Кызыл прибыл посол КНР Ли Хуэй // Телеканал Россия1, 2 мая 2017 г. Режим доступа: https://www.youtube.com/watch?v=BwUmkdev_z4&t=1s (дата обращения 26.02.2018)
4. Россия и Китай создают новый экономический ландшафт Евразии // Информационное агентство REX, 18 декабря 2017 г. Режим доступа: <http://3mv.ru/101960-rossiya-i-kitay-sozdayut-novyyu-ekonomicheskiiy-landshaft-evrazii.html> (дата обращения 26.02.2018)
5. Строительство железной дороги Курагино – Кызыл может возобновиться в 2018 году // ТАСС, 7 сентября 2017 г. Режим доступа: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4540732> (дата обращения 26.02.2018)
6. Тува ищет свое место в коридоре Россия – Монголия – Китай // Федерал пресс. Республика Тыва, 10 апреля 2017 г. Режим доступа: <http://fedpress.ru/article/1770621> (дата обращения 26.02.2018)
7. Шойгу предложил построить железную дорогу между Тывой и Индией // Росбалт, 3 апреля 2014 г. Режим доступа: <http://www.rosbalt.ru/russia/2014/04/03/1252417.html> (дата обращения 26.02.2018)
8. Wang Yi meets with Lavrov on global issues, cooperation // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1251976.shtml (дата обращения: 20.10.2015)

Самусева О. А.*

ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ УЧАСТИЯ РАЗЛИЧНЫХ СТРАН ЕВРАЗИИ В ПРОЕКТЕ «ПОЯС И ПУТЬ»

*O. Samuseva***

EVALUATION AND ANALYSIS OF THE INTEGRITY OF PARTICIPATION OF VARIOUS EURASIAN COUNTRIES IN THE PROJECT «BELT AND WAY»

Аннотация: В данной статье автор ставит целью с помощью кластерного анализа, факторного анализа и теории графов выявить целесообразность участия различных стран Евразии в проекте «Пояс и путь». Данная тема особенно актуальна для отечественной науки по причине физико-географического расположения России – между КНР и странами Европейского Союза, что естественным образом создает условия для рассмотрения возможности реализации одного из основных маршрутов Нового шёлкового пути по территории России. Возможно, в дальнейшем близость к Североамериканскому континенту позволит создать на территории России полноценный логистический хаб мирового уровня, а перспектива Арктического водного маршрута также увеличивает шансы данного предложения.

Ключевые слова: проект «Пояс и путь», КНР, Россия, ЕС, кластерный анализ, факторный анализ, теория графов.

Abstract: In this article, the author aims to identify, with the help of cluster analysis, factor analysis and graph theory, the expediency of participation of various countries of Eurasia in the Belt and Road Initiative. This topic is especially relevant for Russian science due to the physico-geographical location of Russia – between the PRC and the countries of the European Union, which naturally creates the conditions for considering the possibility of implementing one of the main routes of the New Silk Road across Russia. Perhaps in the future, proximity to the North American continent helps creating a full-fledged global logistics hub on the territory of Russia, and the prospect of the Arctic water route also increases the chances of this proposal.

Key words: the Belt and Road Initiative, PRC, Russia, EU, cluster analysis, factor analysis, graph theory.

Китай является неотъемлемой и ведущей частью мировой экономики. В Восточной Азии он вытеснил Японию с позиции регионального центра. Задача закрепления завоеванных позиций требует от Поднебесной усиления собственного влияния в мире, в том числе за счет глобальных проектов.

Анализируя реализацию и перспективы проекта «Пояс и путь» в русле отношений Китая с внешним миром в начале XXI в., не стоит ограничиваться

* Самусева Ольга Александровна – Институт стран Азии и Африки МГУ им. М.В. Ломоносова, Кафедра политологии Востока, аспирант.

** *Samuseva Olga Alexandrovna* – Institute of Asian and African Studies, M.V. Lomonosov Moscow State University, Department of Political Science of the East, graduate student.

китаецентричной или россиецентричной точками зрения или их симбиозом [1]. Ведь и Казахстан, и Иран, и Германия и другие страны Евразии имеют как свои причины для наиболее активного участия в рамках данного проекта, так и ряд опасений национального характера относительно возрастающей привязки к КНР из-за вовлечения в проект «Пояс и путь».

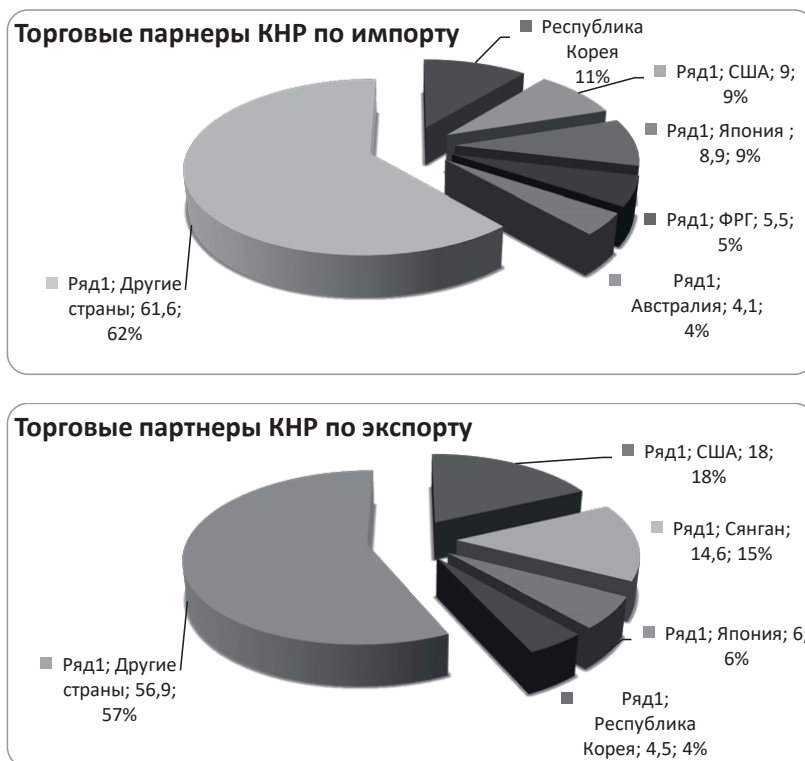
На данный момент можно наблюдать переход мирового экономического лидерства из США в КНР, что ставит перед Поднебесной задачу усиления собственного влияния в мире, в том числе за счет глобальных проектов.

На мой взгляд, целесообразно рассмотреть взаимоотношение КНР и других стран мира на примере стран-партнеров по реализации проекта «Пояс и путь», начиная с анализа торговых отношений.

Для начала нужно охарактеризовать основных торговых партнеров КНР (Рис. 1). В 2016 г. основными торговыми партнерами КНР были: по импорту – Республика Корея (11%), США (9%), Япония (9%), ФРГ (5%), Австралия (4%); по экспорту – США (18%), Сянган (15%), Япония (6%), Республика Корея (4%) [5]. Таким образом, основными торговыми партнерами КНР за 2016 г. были США, Япония и Республика Корея, а экономика ЕС занимала лишь 5% в структуре экспорта КНР.

Рисунок 1

Основные торговые партнеры КНР в 2016 г. [4]



Естественно предполагать, что КНР занимает значительную долю в экспорте и импорте стран ЕС, но при более детальном рассмотрении можно выделить следующие показатели китайского импорта и экспорта среди стран ЕС:

- Менее 5% в структуре импорта китайские товары и услуги занимают в следующих странах ЕС: Словакия, Мальта, Ирландия, Бельгия, Румыния, Кипр и Эстония.
- От 5 до 10% – Франция, Словения, Греция, ФРГ (7,3%), Италия, Испания, Польша, Чехия, Венгрия.
- Более 10% – Великобритания, Люксембург и Нидерланды (14,5%).

В географии экспорта стран ЕС КНР фигурирует лишь в Британии (6%), ФРГ (6%), Финляндии (4,7%) и Дании (4,2%). Кроме того, в географии импорта и экспорта Португалии, Австрии, Литвы, Латвии, Хорватии и Болгарии Китай занимает менее 4%.

В результате можно констатировать, что китайская «экономическая экспансия» отчасти преувеличена для Европы, так как китайские товары в ЕС в основном представлены в сфере потребления и «наглядны» для потребителя, но их мало в нише высокотехнологической продукции, которая в основном скрыта от глаз обывателя.

Кроме того, при анализе географии импорта и экспорта основных торговых партнеров КНР можно выявить следующие моменты: КНР для Республики Кореи является ключевой (20,7% импорта и 20% экспорта), как и для Австралии (23% импорта и 32,2% экспорта); для США и Японии КНР – ключевой партнер в сфере импорта – 21,5% и 24,8% соответственно, но уже в области экспорта рынок Китая для США занимает 3-е место (7,7%), а для Японии 2-е место (17,5%). При этом для ФРГ как ключевой страны ЕС Китай в географии импорта и экспорта занимает 3-е (7,3%) и 5-е место (6%) [6] соответственно.

Место КНР в экспорте и импорте стран-участниц Центрального маршрута проекта «Пояс и путь» различно. Так, в импорте Киргизии (56,4%), Таджикистана (42,3%), Пакистана (28,1%), Узбекистана (20,8%) и Турции (12%) китайский производитель занимает первое место. В структуре экспорта первое место китайский рынок занимает в вывозе из Туркменистана (68%), Ирана (22,2%), Казахстана (15,1%). Но для вышеперечисленных стран в структуре импорта КНР занимает 2-е – 3-е места. КНР занимает 5-е место в импорте в Афганистан – 6%, а китайский ввоз в Азербайджан и вовсе составляет менее 5% [4].

Интересная ситуация сложилась в торговле КНР и Грузии, где место Поднебесной в импорте – 3-е (7,6%), а в экспорте – 6-е (5,7%) [5], что указывает на сбалансированность грузинской торговли по отношению к Китаю. Но данная ситуация определяется не сильной экономикой Грузии, а скорее геополитическим положением Грузии на Кавказе.

Критически «привязанными» странами мира к экономике КНР (экспорт или импорт составляет более 20%) являются Туркменистан, Киргизстан,

Таджикистан, Австралия, Пакистан, Япония, Иран, США, Узбекистан и Республика Корея.

В наиболее амбициозном и глобальном проекте под руководством КНР в XXI в. можно выделить основной – Северный маршрут, который пролегает главным образом по территории России. Наиболее короткий маршрут расположен по линии «КНР–Россия–Беларусь–Польша–Германия».

Центральный маршрут пролегает через страны Центральной Азии (среднеазиатские постсоветские страны), Южной Азии (Пакистан), Ближнего и Среднего Востока (Иран, Ирак, Турция) и Закавказья (Азербайджан, Грузия). В данном маршруте можно указать несколько ключевых стран, которые будут задействованы по физико-географическим и логистическим (Иран и Турция) или политическим причинам – Пакистан (как главный союзник КНР в соперничестве с Индией в Южной Азии). Другие страны Центральной Азии и Ближнего Востока могут быть взаимозаменяемыми государствами на пути следования данного проекта. Тут будут играть роль как физико-географические препятствия, наличие нестабильной политической обстановки в стране (например Афганистан), геополитическая выгода, уровень развития инфраструктуры и т. д.

Южный маршрут официально своей конечной целью декларирует рынок Индии. Учитывая, что Индия граничит с КНР, но при этом между двумя самыми населенными странами Азии «зажаты» две горные страны Бутан и Непал, возможен вариант их вовлечения для усиления влияния КНР в них.

Вторая важная ветка проекта «Пояс и путь» – Морской шелковый путь XXI в. – связывает Тихий и Индийский океаны. Через первый осуществляется связь Китая с США как главным торговым партнером КНР [4]. Дополнительно через Тихий океан КНР стремится укрепить торговые отношения с Японией, Южной Кореей, Сингапуром, Индонезией и Австралией. Через Индийский океан КНР намерена способствовать укреплению своих торговых отношений со странами Африки.

Важно, что два основных пути – Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь – дублируют друг друга. При этом основной конкурент КНР, Индия, возрождая утерянные со временем наиболее ценные формы сотрудничества и используя опыт прошлого и современные механизмы «мягкой силы», намерена предложить комплекс проектов широкого сотрудничества и через воды океана связать 39 стран Африки, Арабского мира и Азиатского континента, придать новый импульс развитию торговли, межкультурных, коммуникационных и иных взаимосвязей. Среди индийских проектов – «Mausam», «Spice Road», «Sagar Mala» и «Cotton Routes» [3].

Для научного анализа оптимальным является Центральный маршрут проекта «Пояс и путь», пролегающий через Азербайджан, Афганистан, Грузию, Иран, Казахстан, Киргизию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан. Этот выбор обусловлен доступностью статистических данных, логистической целесообразностью и системным подходом, а также разнообразием исследуемых объектов. Для анализа потенциала участия стран

Центрального маршрута в проекте «Пояс и путь» были выбраны кластерный и факторный анализы. Оба анализа были проведены с помощью программы Minitab 16¹.

Объектами анализа являются следующие страны: Азербайджан, Афганистан, Грузия, Иран, Казахстан, Киргизия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан. Среди них выделяются Пакистан, Иран и Турцию, так как данные страны образуют кратчайший путь от КНР к Средиземноморью, или к границе с ЕС. Но при этом стоит отметить, что граница КНР Пакистана проходит через Гилгит-Балтистан, один из контролируемых Пакистаном районов спорной территории Джамму и Кашмир.

Среди параметров для анализа были выбраны следующие данные:

- площадь страны. Данные по размерам территории позволяют оценить возможности развития инфраструктуры, создания производственных мощностей и наличия природных ископаемых. При этом чем больше страна по площади, тем теоретически больше стран-соседей, что довольно выгодно для реализации проекта. Но существует ряд исключений – незначительная по площади Новая Каледония, которая имеет значительные запасы никеля, или Кувейт, который обладает большими запасами нефти, а также США и Австралия – четвертая и шестая страны по площади в мире, но последняя вовсе без стран-соседей, а первая имеет только две страны-соседа. Но в то же время это скорее исключение, которое подтверждает вышеуказанную закономерность.
- демография страны. К данной категории автор отнес общее население страны, а также фактическое наличие населения трудоспособного возраста. Использование этих данных вызвано необходимостью определить потенциальный рынок рабочей силы и потенциальный рынок потребления китайских товаров. Использование двух различных статистических показателей обусловлено достаточно молодой структурой населения стран Западной Азии.
- экономика страны. В данной категории автор выделяет ВВП страны, экспорт, импорт и внешний долг страны. Первый показатель указывает на экономическую сторону потенциального рынка сбыта китайской продукции, а также на общий уровень развития страны при учете населения страны и уровня ВВП на душу населения. Величина экспорта и импорта указывает на вовлеченность страны в мировую экономику, что важно для реализации проекта «Пояс и путь». Величина внешнего долга страны, особенно при сравнении его с ВВП указывает на ее экономическую устойчивость.

¹ Minitab является пакетом программ для обработки статистических данных. Данная статистическая программа совершенствуется с каждым выпуском новой ее версии/ Minitab Help Examples. <http://www.minitab.com/en-us/academic/teaching-resources/lessons-from-minitab-help/>; Знакомство с Minitab 15 для Windows®. Январь 2007. Minitab Inc – 152 с.

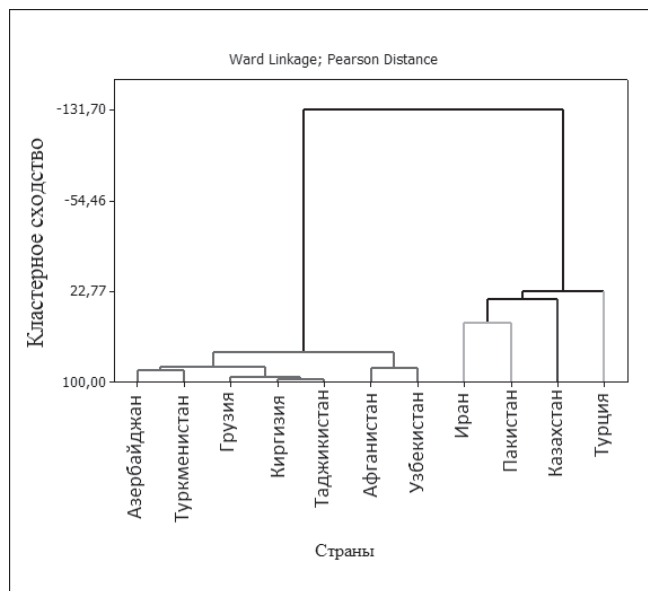
- транспорт и логистика страны. К данной категории автор отнес количество аэропортов, длину железнодорожного полотна и длину автомобильных дорог. Первый показатель указывает на «мобильность» населения, величину доходов населения и как результат вовлеченность страны в мировую экономику. Протяженность железнодорожного полотна и длина автомобильных дорог являются ключевыми факторами для развития проекта «Пояс и путь» в странах региона;
- информационные коммуникации страны. К данной категории автор отнес количество мобильных телефонов и количество подключений к Интернету в странах. Данные факторы указывают одновременно на вовлеченность населения стран в мировую экономику, «мобильность» населения и развитие информационной инфраструктуры в стране. Все эти возможности являются важными факторами для реализации проекта «Пояс и путь» в регионе.

Статистической базой данных служит сайт общедоступной статистики с единой методологией подсчета – сайт The Central Intelligence Agency [5].

При проведении кластерного анализа выделены четыре группы стран (Рис. 2):

Рисунок 2

Кластерное дерево стран-участниц Центрального маршрута проекта «Пояс и путь»



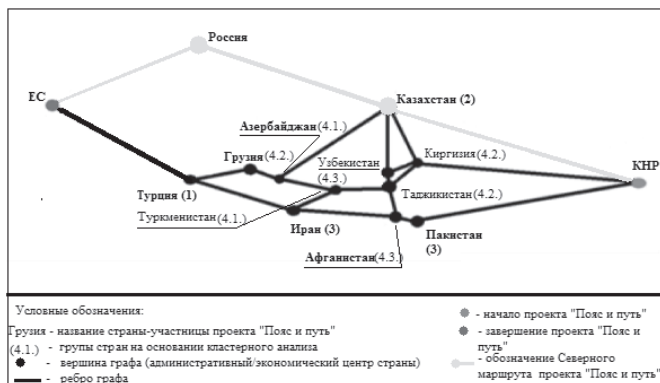
- наиболее перспективные страны (1-я группа): Турция. В данной группе представлена лишь одна страна. По многим критериям Турция является

- одной из наиболее развитых стран Западной Азии (возможно, за исключением Израиля и Кипра);
- наиболее перспективная центральноазиатская страна (2-я группа) – Казахстан. Страна входит в десятку самых крупных государств мира по площади, а по запасам ряда природных ископаемых может конкурировать с множеством стран мира. Демографические показатели Казахстана указывают на потенциал роста потребительского рынка и рынка рабочей силы. Таким образом, Казахстан с учетом наличия общей границы с Россией и Китаем может выступать логистическим хабом [2] относительно Центрального и Северного маршрутов проекта «Пояс и путь»;
 - страны–«среднячки» (3-я группа). К данной категории относятся Иран и Пакистан. Данные страны являются наиболее подготовленными для реализации проекта «Пояс и путь» на своей территории, как по абсолютным, так и по относительным показателям, а вместе с Турцией позволяют объединить КНР и страны ЕС;
 - наименее развитые и подготовленные страны для реализации проекта «Пояс и путь» на собственной территории (4-я группа): Азербайджан, Туркменистан (создают собственную подгруппу – 4.1); Грузия, Киргизия, Таджикистан (создают собственную подгруппу – 4.2); Афганистан и Узбекистан (создают собственную подгруппу – 4.3). Данные страны отличаются как сложностями в области полноценного контроля над собственной территорией – Грузия, Афганистан и Азербайджан, так и обладают наличием закрытого типа социально-экономической модели развития – Узбекистан и Туркменистан. Выделение подгрупп на основании кластерного анализа программой Minitab 16 было произведено на основании доступной статистики по данным странам.

Для выявления пространственных закономерностей нанесем принадлежность столиц стран-участниц Центрального маршрута проекта «Пояс и путь» с выявленными в результате проведенной типологии таксонами на графах Евразии. При этом красным цветом отмечено ребро графа и вершина графа, который соответственно символизирует торговый путь в ЕС, а вершина вследствие значительно децентрализации ЕС указана автором как Франкфурт-на-Майне, который и является «финансовой столицей» Европейского Союза. Зеленым цветом указана вершина графа, который обозначает начало проекта «Пояс и путь» и находится на месте Пекина – столицы КНР. Иные вершины графов соответствуют административным центрам (столицам) стран-участниц Центрального маршрута проекта «Пояс и путь». Результаты приведены на рис. 3. Применение данного метода позволяет в достаточной мере формализовать результаты проведенного районирования. Собственно конфигурация графа позволяет выявить ромбообразную форму логистической модели данного проекта.

Рисунок 3

Графы соседского положения стран-участниц Центрального маршрута проекта «Пояс и путь» в сочетании с кластерной классификацией данных стран



При этом вследствие интеграции методов графа и результатов кластерного анализа обозначения вершин графов соответствуют той или иной столице/стране/союзу, цифровыми показателями, которые в свою очередь демонстрируют ту или иную группу, выделенную с помощью кластерного анализа. Данные результаты можно наблюдать на рис. 3 и выявить оптимальное направление для Центрального маршрута проекта «Пояс и путь» – Китай–Пакистан–Афганистан–Иран–Турция–ЕС. Включение в данную логистическую цепочку Афганистана позволит увеличить шансы стабилизации геополитической ситуации как в самой стране, так и в Центрально-азиатском регионе в целом. Также исходя из схемы графов, можно определить, что Казахстан (2 группа) – главный логистический хаб вследствие наличия наибольшего количества ребер в соответствующей вершине графа. С ним может конкурировать только Киргизия (подгруппа 4.2), но вследствие более низкой подготовленности инфраструктуры для реализации проекта «Пояс и путь» по сравнению с вышеупомянутым Казахстаном, данная центральноазиатская республика будет явно проигрывать в «логистической битве». Турция (группа 1) и Иран (группа 3), как видно с логистической модели (рис. 3) также являются ключевыми странами на пути прохождения торговых потоков по Центральному маршруту из КНР в ЕС.

На данный момент российско-китайские отношения развиваются под влиянием «санкционного» противостояния России и стран Запада.

Как результат, прохождение торгового пути «Пояс и путь» по территории России позволит усилить роль РФ в Евразии. Активное обсуждение «санкционного» противостояния России и стран Запада затронуло не только политический и научный истеблишмент, но и общество России. При этом тема развития и активизации контактов России и КНР является некой альтернативой Западу.

К потенциальным существенным изменениям автор относит и эффект «черного лебедя», к которому можно отнести не только пока мало предсказуемое поведение на мировой арене Дональда Трампа, но и ещё малопонятный процесс выхода Великобритании из ЕС.

Россия является наиболее крупным государством на пути следования товаров из КНР в ЕС. Крупным государством она характеризуется не только по масштабам территории, но и влиянию в мире, а также наличию качественного демографического потенциала (значительное количество населения с высшим образованием в сочетании с аутентичными научными школами в России) по сравнению с населением других стран-участниц проекта «Пояс и путь».

Рисунок 4

Графы соседского положения стран-участниц Центрального и Северного маршрутов проекта «Пояс и путь»



Также, используя теорию графов, автор создал логистическую модель (рис. 4) стран-участниц Центрального и Северного маршрутов проекта «Пояс и путь». Красными линиями проложены ребра графов, которые ведут от России (самая верхняя вершина графа) и Турции (параллельная вершина графа России). Иные вершины графов соответствуют странам-участницам Центрального маршрута исследуемого проекта, которые обозначены на рис. 3. С помощью данной модели (рис. 4) можно выявить, что оптимальный путь из КНР (обозначен зеленым цветом – вершина графа) до рынка ЕС (красным цветом обозначены вершина графа и два ребра, прилегающие к нему) лежит через территорию России, которая граничит с КНР, но с возможным использованием территории Казахстана. Использование территории главной центральноазиатской страны (Казахстана) позволит снять гипотетический вопрос возможной «китайской угрозы» для Дальнего Востока России и тем самым повысит роль Казахстана в качестве логистического хаба при учете того, что руководство КНР будет действовать прагматично и не будет использовать лишь один путь для реализации проекта.

Реализация проекта «Сила Сибири» в сочетании с реализацией проекта «Пояс и путь» взаимно дополняют друг друга. Данная взаимодополняемость

в двухсторонних отношениях КНР и других стран мира при реализации «Пояс и путь» не наблюдается.

Российско-китайские отношения на данном этапе являются наиболее приближенными к статусу «равнозначных» и «партнерских» в отличие от взаимоотношений КНР со странами Центральной Азии, хотя на практике официальными лицами и провозглашается формальность равнозначных и партнерских взаимоотношений. Но в то же время стремительно формирующийся образ КНР как одного из мировых центров современной ойкумены не оставляет объективного шанса соизмеримости китайской экономики и демографического потенциала китайской нации по отношению ко многим странам Азии (Монголии, странам Центральной Азии).

Таким образом, оптимальный путь из КНР в страны ЕС лежит через Россию, даже с учетом использования территории Казахстана – это будет более стабильный и безопасный путь с точки зрения наличия геополитических рисков, чем использование территории стран Ближнего Востока и стран Центральной Азии. Оптимальность пути через Россию и Казахстан основывается не только на наличии меньшего количества ребер графов на пути к ЕС, но и прохождения меньшего количества таможенных барьеров и т. д.

После выявления групп и подгрупп среди стран-участниц Центрального маршрута в проекте «Пояс и путь» на основании кластерного анализа, а также интеграции его результатов с теорией графов, проведен факторный анализ для выявления основных факторов, которые оказывают положительное и негативное влияние на данный проект.

Таблица 1

Определение факторов процесса «Пояс и путь»

Показатели	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3	Фактор 4	Фактор 5
ВВП (млрд долл. США)	0,336	-0,062	0,002	-0,281	-0,085
Автодороги (км)	0,335	-0,084	0,201	0,031	0,22
Мобильная связь (млн абон)	0,312	0,3	0,083	0,137	0,207
Внешний долг (млрд долл. США)	0,244	-0,482	0,107	0,313	-0,031
Население (млн чел)	0,272	0,407	0,191	0,235	0,333
Экспорт (млрд долл. США)	0,289	-0,379	0,013	-0,242	0,064
Рабочая сила (млн)	0,285	0,375	0,172	0,217	-0,093
Импорт (млрд долл. США)	0,291	-0,362	0,194	-0,108	0,294
Площадь (тыс, км, кв)	0,17	-0,043	-0,806	0,161	0,391
Аэропорты	0,243	0,285	-0,25	-0,66	-0,02
ж.д. (км)	0,3	-0,027	-0,347	0,392	-0,517
Интернет (млн абон.)	0,341	0,049	0,062	-0,128	-0,52

Источник: Рассчитано автором с помощью программы Minitab 16.

При факторном анализе стоит указать, что привлечение стран-среднячков и наименее подготовленных стран для реализации проекта «Пояс и путь» является геополитическим решением или долговременной стратегией

по вовлечению данных стран в орбиту влияния КНР. При этом факторный анализ показал разнонаправленную характеристику заданному объекту. При проведении процедуры варимаксного вращения осей координат была получена матрица факторной нагрузки, которая дает возможность интерпретировать следующие факторы (таблица 1).

Первый фактор можно назвать экономико-логистическим. Данный фактор является положительным и важным для начального этапа реализации проекта «Пояс и путь» в странах региона, так как указывает на логистические и инфраструктурные возможности страны, а также на потенциальный объем внутреннего рынка и возможность обмена информацией между населением и китайскими специалистами в странах региона с помощью мобильных телефонов.

Второй фактор – торгово-демографический, так как он включает в себя экспорт, импорт и величину внешнего долга, а также общее население и количество рабочей силы. Данный фактор характеризуется разнонаправленностью: позитивное влияние оказывают общее население страны и показатель величины рабочей силы, а негативное – экспорт, импорт и величины внешнего долга страны. Последние три показателя можно интерпретировать как фактор возможной неустойчивости национальной экономики, а также наличие значительной конкуренции для китайских производителей в стране при высоком экспорте. Количество рабочей силы и величина населения страны это одни из основных критериев успешности вовлеченности страны в проект «Пояс и путь».

Третьим фактором является площадь государства. Но данный фактор оказывает негативное влияние. Этот фактор требует дополнительных инвестиций в инфраструктуру страны при значительной протяженности Центрального маршрута проекта «Пояс и путь».

Четвертый фактор включает в себя единственный показатель – количество аэропортов. Данный фактор оказывает негативное влияние по причине логики самой концепции проекта «Пояс и путь», которая подразумевает интеграционное и последовательное развитие стран региона в единой цепочке без возможностей иметь транспортное серьезное сообщение с отдаленными территориями мира.

Пятый фактор включает в себя общую протяженность железнодорожного полотна и показатель количества подключений к интернету. Данный фактор оказывает негативное влияние. Это можно объяснить более выгодным развитием автомобильного сообщения для реализации проекта «Пояс и путь», чем железнодорожного сообщения, которое является менее логистически гибким для такого проекта. Ярким примером превосходства автомобильного транспорта над железнодорожным является логистическая подоплека Верденской мясорубки. Подключение к интернету может иметь негативное влияние по причине незаинтересованности китайской стороны в данной «опции» для реализации в своем мировом проекте.

Разнонаправленное влияние факторов свидетельствует о сложностях реализации китайского проекта «Пояс и путь». И они же, равно как и сам проект, обуславливают потребность в гибкой политике в отношении китайского проекта у стран-участниц и стран-соседей КНР.

Возможность прохождения Центрального маршрута в обход российской территории создаёт угрозу инфраструктурной безопасности России, повышает влияние КНР на Среднюю Азию и Ближний Восток и уменьшает влияние Российской Федерации в этих регионах.

Важная роль Казахстана в проекте «Пояс и путь» способна в перспективе внести раскол в Таможенный союз Евразийского экономического союза, куда входят Россия, Казахстан и Белоруссия.

Таким образом, проект КНР «Пояс и путь» двойственен. Его положительные стороны заключаются в интенсификации транспортных потоков и улучшении инфраструктуры. Отрицательные стороны данного проекта заключаются в угрозах безопасности Российской Федерации и превращении Китая в главную державу Евразии.

Для обеспечения особого статуса России желательно развивать Северный маршрут проекта «Пояс и путь» как противовес Центральному маршруту. Также желательно действовать сообща с Казахстаном, чтобы именно через территории Евразийского экономического союза – территории России и Казахстана – прошла основная ветвь Центрального маршрута.

Проведенное научное исследование может послужить более глубокому пониманию особенностей реализации проекта «Пояс и путь», а также роли России в данном проекте.

Литература / References

1. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: ИВ РАН, 2017, 216 с.
2. Астана становится крупным логистическим хабом Центральной Азии. – URL: <http://mir24.tv/news/economy/14655721> (дата обращения 20.02.2018)
3. Лебедева Н.Б. Китайские инициативы ЭПШП и МШП vs индийские проекты «Mausam», «Spice Road», «Sagar Mala» и «Cotton Routes» // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2015. № 26. С. 26–57.
4. China / The World Factbook // The Central Intelligence Agency – URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>. (дата обращения 23.02.2018)
5. The Central Intelligence Agency – URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (дата обращения 22.01.2018)

*Серенко И. Н.**

КИТАЙСКО-ПАКИСТАНСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР В АФГАНСКОМ ВЕКТОРЕ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

*I.N. Serenko***

THE CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR IN THE AFGHAN VECTOR OF INTERSTATE RELATIONS

Аннотация: В статье рассматривается вопрос возможного расширения межгосударственного проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК, 2015) за счет привлечения к участию в нем третьего актора – соседнего с Китаем и Пакистаном Афганистана. Создание укрупненного трехстороннего сотрудничества государств в рамках условно называемого Китайско-пакистано-афганского экономического коридора (КПАЭК) позволяет одновременно говорить и о перспективе их военно-технического сотрудничества для обеспечения безопасности этого многопланового проекта в условиях сохраняющейся здесь зоны повышенной конфликтности (при создании на первоначальном этапе военно-морской базы Китая в пакистанском портовом городке Дживани (80 км от Гвадара и 34 км от границы с Ираном) и высокогорной – в афганском Бадахшане). Такое сотрудничество в целях устойчивого развития государств-участниц КПАЭК и обеспечения их безопасности может в конечном итоге способствовать процессу урегулирования афганской проблемы и достижению стабильности в регионе, хотя и при явном усилении в нем экономического и военно-политического влияния Китая, что вызывает нарастающие озабоченности у США и Индии, но не противоречит интересам России, которая использует китайский вектор сотрудничества на афгано-пакистанском направлении в формате двустороннего и многостороннего взаимодействия на площадке ШОС.

Ключевые слова: Афганистан, Китай, Пакистан, КПЭК, КПАЭК, ШОС.

Abstract: The article covers the issue of the potential expansion of the interstate project known as China-Pakistan Economic Corridor (CPEC, 2015) by means of inclusion in it a third actor – the neighbouring to China and Pakistan Afghanistan. The creation of an enhanced trilateral states cooperation within the framework of the so called China-Pakistan-Afghanistan Economic Corridor (CPAEC) gives an opportunity to speak also about the prospect of their military-technical cooperation so as to ensure the security of this multifaceted project situated in the conflict affected zone (with the initial creation of the China naval base in the Pakistani port town Jiwani (80 km from Gwadar and 34 km from the border with Iran) and a high-altitude one-in the Afghan Badakhshan). Such cooperation so as to ensure the sustainable development and security of the CPAEC state-members may ultimately contribute to the process of resolving the Afghan problem and achieving stability in the region, although with the substantial increase of the China economic and military-political influence in it, which causes the growing concerns in the United States

* *Серенко Ирина Николаевна* – старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, кандидат педагогических наук.

** *Serenko Irina Nickolaevna* – Senior Research Scholar, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Ph.D.

and India, but does not contradict to the interests of Russia, which uses the Chinese vector of cooperation in both bilateral and multilateral interaction format with Afghanistan and Pakistan on the SCO platform.

Key words: Afghanistan, China, Pakistan, CPEC, CPAEC, SCO.

Новая стратегия США в Афганистане и Южной Азии, провозглашенная американским президентом Д. Трампом в августе 2017 г., которая была направлена на решение афганской проблемы силовыми методами с приданием большей значимости в ее урегулировании индийской стороне в противовес Пакистану, изменила расстановку сил в регионе, способствовала усилению вектора регионализации во внешней политике Китая, Пакистана и Афганистана, постепенному сближению интересов этих государств-соседей, несмотря на имеющиеся сложности в афгано-пакистанских отношениях, связанных с коллизией вокруг межгосударственной границы, трансграничным терроризмом, наркотрафиком и т. д. [1,2].

Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК, 2015), ставший пилотным проектом выдвинутой Пекином в 2013 г. межконтинентальной инициативы «Один пояс – один путь», рассматривается всеми тремя сторонами в качестве экономической альтернативы новой американской стратегии силы в регионе. Мирное решение затяжного афганского вооруженного конфликта они связывают с созданием укрупненного трехстороннего сотрудничества своих стран в рамках условно называемого Китайско-пакистано-афганского экономического коридора (КПАЭК). Формирование их взаимодействия в трехстороннем формате наметилось не так давно. В июне 2017 г. «челночная дипломатия» Поднебесной во время визитов Министра иностранных дел КНР Ван И в Кабул и Исламабад способствовала разработке механизма их тройственного взаимодействия в налаживании политического диалога, взаимовыгодного экономического сотрудничества и совместной борьбы с терроризмом [5].

Первый совместный трехсторонний диалог глав МИД этих соседних государств состоялся 26 декабря 2017 г. в Пекине. На этой исторически важной для стран-участниц встрече китайская сторона выступила в качестве миротворца по пакистано-афганскому примирению, формированию взаимного доверия между Исламабадом и Кабулом, убеждая пакистанцев и афганцев забыть старые обиды для достижения мира и стабильности в регионе, реализации совместными усилиями различных экономических проектов. В первую очередь речь шла о поиске «эффективных подходов взаимосвязанности и экономической интеграции трех стран», подключении их к китайской инициативе «Один пояс – один путь» [12]. Сторонами предусматривается расширение КПЭК с последующей трансформацией его в КПАЭК, что потребует большой предварительной работы по согласованию тройственным альянсом намеченного плана, детали которого пока полностью не раскрываются. Частично они были озвучены пакистанским федеральным министром внутренних дел, планирования, развития и реформ Ахсаном Икбалом во время его выступления

21 марта 2018 г. в Исламабаде на международном семинаре «Пакистан – страна возможностей для республик Центральной Азии». Он, в частности, заявил, что Китай и Пакистан рассматривают два возможных проекта расширения КПАК в ближайшие годы через Афганистан в центрально-азиатском векторе продвижения транспортных коридоров: Пешавар – Кабул – Таджикистан и Кветта – Герат – Туркменистан. Их строительство, по мнению пакистанского министра, «не только обеспечит взаимосвязанность Центральной Азии, но и распространит ее на Российскую Федерацию» [6].

Стоит сказать, что в ходе первой трехсторонней встречи глав МИД Китая, Пакистана и Афганистана между странами была также достигнута договоренность о создании на постоянной основе пяти специальных рабочих групп для совместного обсуждения вопросов политики, экономики, военно-технического сотрудничества, обмена разведанными для борьбы с терроризмом и решения проблемы беженцев. Они призвали афганских талибов незамедлительно включиться в процесс примирения для прекращения насилия в Афганистане и запланировали провести свою следующую диалоговую встречу в надежде на его успешное развитие уже непосредственно в Кабуле в текущем 2018 г. [9].

При разработке трехстороннего формата сотрудничества страны планируют учитывать уже имеющийся положительный опыт китайско-пакистанского двустороннего сотрудничества в рамках КПАК с постепенным вводом в строй ряда его объектов. Одним из последних показательных примеров тому может служить введение в эксплуатацию 29 января 2018 г. первой фазы свободной экономической зоны порта Гвадар, где в торжественной обстановке был открыт индустриальный парк с современным выставочным центром [8].

Следует отметить, что в настоящее время большая часть торговли между Пакистаном и Китаем (16 млрд долл.) осуществляется морским путем (97%), на авиаперевозки приходится 2% грузопотоков, а наземным транспортом доставляется лишь 1% грузов. Модернизация транспортной инфраструктуры и строительство Китайско-пакистанского экономического коридора позволят существенно увеличить наземные перевозки при значительном сокращении времени доставки грузов. Большое внимание транспортной сопряженности и трансформации уделяется в национальном Плане стратегического развития «Пакистан 2025: одна нация – одно видение», нацеленного на устойчивое развитие государства и превращение его в очередного «азиатского тигра» с конкурентоспособной наукоемкой экономикой. Акцент делается в первую очередь на развитие транспорта, на долю которого приходится до 10% ВВП страны. В транспортной отрасли задействовано более 6% всех трудовых ресурсов пакистанского государства [13, Р. 88]. Пакистан, можно сказать, постепенно превращается в одну большую строительную площадку. Планируется значительное увеличение доли экологически чистого железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирских наземных перевозках (с текущих 4% до 20%), проведение модернизации глубоководного международного порта Гвадар, на территории которого идет строительство крупного

железнодорожного узла и аэропорта для обеспечения взаимосвязанности всех видов транспорта (наземного, морского и воздушного) [13, Р. 103].

Совместным китайско-пакистанским долгосрочным планом развития КПЭК (2017–2030) предусматриваются интеграционные процессы не только в области транспорта, но и в энергетике (строительство 12 энергетических станций, включая объекты с использованием энергии ветра и солнца), в промышленности, сельском хозяйстве, образовании, науке, туризме и других сферах гуманитарного сотрудничества. Намечено создание в Пакистане 9 свободных экономических зон во всех 4 провинциях страны, а также на территориях Гилгит Балтистана и Азад Кашмира, в зоне племен, на столичной территории Исламабада и Карачинском металлургическом заводе. Запланирована прокладка оптико-волоконной магистральной линии связи Хунджаб-Равалпинди общей протяженностью 820 км. и т. д. [14, Р. 462].

Модернизация транспортной инфраструктуры, создание эффективной интегрированной системы коммуникаций рассматривается пакистанским руководством как важнейший компонент экономического роста страны и динамичного развития ее региональных связей на многосторонней основе со своими партнерами по Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и двустороннем выстраивании своих отношений с непосредственными соседями (Афганистаном, Ираном, Индией и Китаем), а также странами Ближнего Востока, Южной и Центральной Азии. Пакистан благодаря строительству разветвленной сети наземного железнодорожного и шоссейного транспорта, а также увеличивающихся мощностей порта Гвадар может обрести статус транспортного и торгового транзитера для стран Шанхайской Организации Сотрудничества, полноправным членом которой он вместе с Индией стал 9 июня 2017 г. на очередном саммите стран ШОС в Астане.

При этом возобновление на ее площадке усилиями России и Китая работы контактной группы «ШОС-Афганистан» (2005 г.), прерванной в 2009 г., может открыть возможность экономического развития для афганского государства при поддержке региональных игроков-членов ШОС, где Афганистан пока имеет статус страны-наблюдателя. Ее деятельность, по мнению спецпредставителя президента РФ по Афганистану Замира Кабулова, «сыграет конструктивную роль во внутриафганском национальном примирении», что позволит создать необходимые условия для экономического возрождения страны [3].

Говоря о наметившемся трехстороннем экономическом сотрудничестве Китая, Пакистана и Афганистана можно проследить подвижки и в их военно-техническом взаимодействии. По некоторым данным, для обеспечения безопасности инфраструктурных объектов и обслуживающего персонала КПЭК в пакистанском портовом городке Дживани (80 км от Гвадара и 34 км от границы с Ираном) планируется создание военно-морской базы Китая. Этот вопрос обсуждался на состоявшейся здесь встрече китайских и пакистанских высокопоставленных военных чинов 18 декабря 2017 г. [10, 11].

Кроме того, в конце декабря 2017 г. после первой пекинской диалоговой трехсторонней встречи в китайской столице состоялись также и двусторонние

переговоры министров обороны Афганистана и Китая, где между сторонами была достигнута договоренность о наращивании военного сотрудничества, в частности, строительстве военной базы на высоте 3840 метров над уровнем моря в труднодоступном горном уезде Вахан северной провинции Бадахшан, где страны имеют общую 76-километровую границу. Инициатива создания горно-стрелковой базы уже к концу 2018 г. исходила от китайской стороны, которая взяла на себя все расходы по финансированию ее строительства и функционирования, включая обеспечение солдат вооружением и обмундированием, военной техникой, обучение военных кадров. По сообщениям пакистанской прессы, появление китайских военных и их совместное патрулирование с афганскими пограничниками границы в уезде Вахан было замечено проживающими там афганскими этническими киргизами еще в 2016 г. Китайские военные снабжали их продовольствием и теплой одеждой, тем самым завоевывая у местного населения хорошее отношение к себе [4]. Правда, 25 января текущего года Министерство обороны Китая опровергло опубликованные рядом местных и иностранных СМИ сообщения о строительстве Пекином военной базы в Бадахшане, назвав их беспочвенными, но, признав при этом сам факт китайско-афганского военного сотрудничества, оказания помощи Афганистану в борьбе с терроризмом и укреплении его обороноспособности [7]. Однако, как представляется, эти заявления были сделаны в большинстве своем для видимости. Возможно, Китай не хочет вызывать раздражение у США появлением неконтролируемой американцами военной базы на территории Афганистана. Но данный проект, думается, все же будет реализован, хотя и с соблюдением мер секретности, что несложно, учитывая труднодоступность этого высокогорного района. Оказывая военно-техническую поддержку Кабулу, Китай тем самым пытается решить проблему проникновения уйгурских боевиков из афганского Бадахшана по Ваханскому коридору на свою территорию, а также предотвратить возможные теракты на строящихся объектах инфраструктуры своей межконтинентальной инициативы «Один пояс-один путь», пилотным проектом реализации которой стал КПЭК.

Таким образом, как показывает проведенный анализ современного этапа межгосударственного взаимодействия Китая, Пакистана и Афганистана, географическая близость и региональная взаимосвязанность этих стран диктуют необходимость их совместного экономического сотрудничества. Здесь просматривается перспектива расширения изначально двустороннего межгосударственного проекта КПЭК уже в трехстороннем формате за счет подключения к нему Афганистана (КПАЭК). Оно подкрепляется и постепенным налаживанием военно-технического сотрудничества трех стран при создании военно-морской базы Китая в пакистанском портовом городке Дживани и высокогорной – в афганском Бадахшане для обеспечения безопасности КПЭК и КПАЭК в условиях сохраняющейся здесь зоны повышенной конфликтности. Такое межгосударственное взаимодействие в целях устойчивого развития государств-участниц КПАЭК и обеспечения их

безопасности может, как представляется, в конечном итоге способствовать процессу урегулирования афганской проблемы и достижению стабильности в регионе, хотя и при явном усилении в нем экономического и военно-политического влияния Китая, что вызывает нарастающие озабоченности у США и Индии, но в целом не противоречит интересам России, которая использует китайский вектор сотрудничества на афгано-пакистанском направлении в формате двустороннего и многостороннего взаимодействия, в том числе и на региональной площадке ШОС.

Литература / References

1. Белокреницкий В.Я. Афгано-пакистанская граница: история и современное значение вопроса. // Пакистан, Южная Азия, исламский мир, Восток. Избранные публикации 2008–2016 гг. М., 2016, с. 308–326.
2. Белокреницкий В.Я. Пакистан и афганский кризис. // Пакистан, Южная Азия, исламский мир, Восток. Избранные публикации 2008–2016 гг./ Институт востоковедения РАН. М.: ИВ РАН, 2016, с. 327–343. Субботин И. Китай поможет России вернуться в Афганистан. 19.07.2017. [Электронный ресурс] // URL: <http://afghanistan.ru/doc/112376.html> (дата обращения 26.03.2018).
3. Beijing in talks over military base in remote Afghanistan: officials [Электронный ресурс] //URL: <https://tribune.com.pk/story/1624513/3-china-talks-military-base-remote-afghanistan/> (дата обращения 26.03.18).
4. China-Afghanistan-Pakistan Agree To Dialogue Mechanism. 26 June 2017. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.tolonews.com/afghanistan/china-afghanistan-pakistan-agree-dialogue-mechanism> (дата обращения 24.03.2018).
5. CPEC to benefit Pakistan and CARs: Interior Minister. [Электронный ресурс] //URL:<http://www.specinfo.com/news/cpec-to-benefit-pakistan-and-cars-interior-minister/NTAxOA==> (дата обращения 25.03.2018).
6. Defense Ministry's Regular Press Conference on January 25. Ministry of National Defence. 2018–01–26. [Электронный ресурс] //URL: http://eng.mod.gov.cn/focus/2018-01/26/content_4803345.htm (дата обращения 03.04.18).
7. Gwadar Free Zone inaugurated. [Электронный ресурс]// URL: <http://www.specinfo.com/news/gwadar-free-zone-inaugurated/NDc5MQ==> (дата обращения 26.03.2018).
8. Joint Press Release of the 1st China-Afghanistan-Pakistan Foreign Ministers` Dialogue 2017/12/26. [Электронный ресурс] //URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1522147.shtml (дата обращения 21.03.2018).

9. Lawrence Sellin. Change Is Coming: China Is Accelerating Its Plan For A Military Base In Pakistan. [Электронный ресурс] // URL: <http://dailycaller.com/2018/03/03/change-is-coming-china-is-accelerating-its-plan-for-a-military-base-in-pakistan/> (дата обращения 16.03.18).
10. Minnie Chan. First Djibouti ... now Pakistan port earmarked for a Chinese overseas naval base, sources say. 05.01.18. [Электронный ресурс] //URL: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2127040/first-djibouti-now-pakistan-port-earmarked-chinese> (дата обращения 16.03.18);
11. The 1st China-Afghanistan-Pakistan Foreign Ministers` Dialogue Convenes 2017/12/26. [Электронный ресурс] // URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wshd_665389/t1522541.shtml (дата обращения 20.03.2018).
12. Pakistan 2025: One Nation – One Vision. Ministry of Planning, Development & Reform. Government of Pakistan. Islamabad, 2014.
13. Pakistan Economic Survey 2016–2017. Government of Pakistan, Finance Division, Economic Adviser’s Wing. Islamabad, 2017.

Федулов И. В.*

ИРАН И «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

I. V. Fedulov**

IRAN AND «ECONOMIC BELT OF THE SILK ROAD»

Аннотация: Проект «Нового Шелкового пути» отвечает интересам Ирана и с точки зрения экономических, и с точки зрения геополитических интересов. Иран в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» может быть включен и как часть сухопутного коридора, и как часть морского пути, и как часть энергетического моста. Участие Ирана в проекте «Шелкового пути» позволит модернизировать свою транспортную инфраструктуру и окажет положительное влияние на развитие экономики страны и усилит его позиции в регионе.

Ключевые слова: Иран, экономика, транспортная система, свободные экономические зоны, железные дороги.

Abstract: The project of the «New Silk Road» meets the interests of Iran in terms of both economic and geopolitical interests. Iran within the framework of the Economic part of the «Silk Road» can be included both as part of the land route, and as part of the sea route, and as part of the energy bridge. Iran's participation in the «Silk Road» project will help it to modernize its transport infrastructure and will have a positive impact on the development of the country's economy and will strengthen its position in the region.

Keywords: Iran, economy, transport system, free economic zones, railways.

Расширение и модернизация разных видов транспортной системы Ирана отвечает его стремлению стать одним из региональных центров силы. Экономическая политика Ирана, включая бюджетное планирование, направлена не только на улучшение транспортного обслуживания внутренних потребностей страны, но и на повышение транзитного потенциала. В каждый исторический период акценты делались на развитие разных видов транспорта. Если во второй половине XX века наибольшее внимание уделялось, как и в других странах, развитию автомобильного транспорта, строительству шоссейных дорог, то в уже в начале XXI века стало заметным стремление модернизировать железнодорожную систему. В последнее десятилетие транспортные проблемы, главным образом, проблемы развития железнодорожного транспорта, вошли в число наиболее приоритетных направлений Шестого пятилетнего плана развития Ирана (2017–2021 г.), а также бюджетных планов на 2017/18 г. и на 2018/19 г.

* Федулов Илья Викторович – к.т.н., заведующий Научно-издательским отделом ИВ РАН. kashan@online.ee

** Fedulov Ilya Viktorovich – PhD of Engineering, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences.

Кроме этого направления, Иран стал значительно уделять внимание развитию своих морских портов, помимо нефтяных терминалов. Оба эти направления транспортной политики удачно сочетаются с реализацией нового проекта «Нового шелкового пути», предложенного Китаем.

Китай в последние годы значительно усилил свое присутствие в Иране, воспользовавшись введенным в середине 2000-х годов санкционным режимом в отношении Ирана, и уходом с иранского рынка наиболее крупных западных компаний. После заключения СВПД появились новые возможности для работы в Иране западных и российских компаний, но и открылись новые перспективы для Китая. В участии в новом проекте «Шелкового пути» Иран, безусловно, заинтересован. Еще до подписания всеобъемлющего Соглашения с «шестеркой» Иран в апреле 2015 г. подал заявку о членстве в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, главной целью создания которого является финансирование проектов «Экономического пояса Шелкового пути». И в числе 57 стран подписал Соглашение о создании этого банка в июне 2015 г., став одним из его акционеров (около 16 тысяч акций на 1,58 млрд долл.).

Иранские официальные лица неоднократно заявляли, что Ирану даже в силу своего географического положения необходимо принимать участие в переформатировании региона и в возрождении «Шелкового пути».

«Шелковый путь» рассматривается в Иране как «выгодный» проект – и с точки зрения экономических, и с точки зрения геополитических интересов, включая проблемы безопасности. Иран в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» может быть включен и как часть сухопутного коридора, и как часть морского пути, и, конечно, как часть энергетического моста.

В процессе реализации этого проекта Иран сможет:

1. использовать свой транзитный потенциал;
2. увеличить экспортно-импортный потенциал;
3. восстановить связи, утраченные в результате санкционного режима;
4. увеличить присутствие в энергетических проектах, т. к. экспорт энергоресурсов продолжает оставаться главным источником получения валютных доходов.

Для России чрезвычайно важно подключение Ирана к проекту через МТК «Север–Юг», т. к. в перспективе это может обеспечить соединение МТК «Север–Юг» и транспортной инфраструктуры стран ЕАЭС с экономическим поясом «Шелкового пути» [1, с. 168]. В 2018 г. вводится в эксплуатацию мост через Астару, как часть МТК, который соединит железнодорожные сети Ирана, Азербайджана и России. В Москве 9 марта 2017 г. Иран, Россия и Азербайджан договорились о снижении до 50% тарифов на транзитные перевозки по железным дорогам, являющимся частью МТК «Север–Юг» [8].

08.11.2017 года Правительство РФ своим распоряжением № 2469-р утвердило Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года. В числе механизмов реализации этой Стратегии является формирование

международного транспортного коридора МТК «Север–Юг», а так же «сопряжение развитие транспортного и транзитного потенциала России, в том числе Каспийского региона, с китайской инициативой «Один пояс – один путь»[5].

Еще в конце 2014 г. был введен в эксплуатацию участок МТК «Север–Юг»: Иран – Туркменистан – Казахстан (около 1 тыс. км), который объективно может рассматриваться как часть «Шелкового пути» или проекта «Один пояс – один путь».

Через Иран идет также транспортный коридор «Трасека», или Азия–Европа (от Китая до Германии). Возможно и целесообразно продление транспортного коридора, соединяющего Южную и Восточную Азию, который идет от границ Ирана и Турции через Пакистан и Индию, до Бангладеш и далее в Юго-Восточную Азию. Возможно также подключение к «Шелковому пути» строящегося транспортного коридора Иран–Ирак. Иран планирует завершить иракский участок (550 км) – в 2018/19 г.

Иран рассматривает перспективы участия в проекте Шелкового пути через СЭС, создаваемые Ираном по периметру своих границ, главным образом, на побережье Каспия и Персидского залива. В настоящее время фактически под «Шелковый путь» создаются две новые свободные зоны – в Джаске и Бушере. В Джаске планируется создать второй по объему в стране терминал по экспорту нефти и газа после терминала Харк.

В Иране морской транспорт обеспечивает более 80% внешнего товарооборота, поэтому проект «Шелкового пути» предполагает их максимальное использование. На побережье Персидского залива создаются специальные промышленные зоны, к которым подводятся дороги и трубопроводы, а морские порты и терминалы – модернизируются.

Важнейшим пунктом на «Шелковом пути» становится морской порт Чахбахар, в котором главным инвестором в настоящее время является Индия. В расширение мощностей терминалов этого порта вкладывает средства и Китай. Находящиеся недалеко друг от друга порты Гвадар в Пакистане и Чахбахар в Иране рассматриваются как два крупнейших хаба на «Шелковом пути». Чахбахар соединен через систему железных дорог со странами Центральной Азии, что увеличивает его транзитный потенциал. В 2016 г. Иран подписал соглашение с государственной индийской компанией IRCON о строительстве 500-километровой железнодорожной линии от порта и свободной экономической зоной Чабахар до Захедана, столицей провинции Систан-Белуджистан, в 1,6 млрд долл. в рамках создания транзитного коридора в Афганистан. Правительство Ирана также выделяет 125 млн долл. для строительства этой дороги [7, с. 44]. После завершения строительства железнодорожной магистрали из Чабахара в Захедан, железная дорога будет связана с городом Зарандже в Афганистане. Когда афганские грузы будут прибывать в Захедан, они смогут транспортироваться по железной дороге в Чабахар, а затем отправляться в Индию. Индия уже поставляет рельсы на 175 млн долл. для строительства этой железнодорожной линии.

Планы Китая по строительству скоростных железных дорог в рамках проекта Южной ветки «железнодорожного шелкового пути», который планируется проложить через Иран и страны Центральной Азии, отвечает интересам. Пущенная в эксплуатацию железная дорога через пограничный переход Инче-Барун связывает Иран с Туркменистаном, Казахстаном и далее с Китаем. Министр дорог и городского строительства Ирана Аббас Ахунди заявил о строительстве железной дороги Хаф – Герат, которая связывает Иран с Афганистаном. Предполагается ее связать также с железными дорогами Таджикистана, Кыргызстана и Китая, завершив формирование одного из железнодорожных маршрутов «Шелкового пути».

В январе 2016 г. состоялся официальный визит главы КНР в Тегеран, по итогам которого было подписано 17 документов [3, с. 18]. Стороны объявили о Всестороннем стратегическом партнерстве и договорились укреплять совместную борьбу с экстремизмом и терроризмом. Среди подписанных документов следует отметить заявление о поддержке Пекином вступление Ирана в ШОС на правах полноценного участника, межправительственный меморандум о взаимопонимании в целях поощрения и установления морского «Шелкового пути 21 века» и экономического пояса Иран–Китай в рамках этого проекта [6, с. 217].

Участие в проекте «Нового Шелкового пути», несомненно, увеличивает шансы Ирана на вступление в члены ШОС. Полноправное участие в ШОС и включенность в «Шелковый путь» увеличит для Ирана возможность не только восстановить нефтяной экспорт в Китай и Индию, но и увеличить экспортный потенциал иранского газа.

Особенный интерес представляет для Ирана завершение строительства газового трубопровода «Мир» для начала поставок газа в Пакистан. Из-за антииранских санкций Пакистан долго оттягивал строительство своего участка газопровода, хотя на иранской территории газопровод доведен до пакистанской границы [2, с. 61; 4]. Китай заявил о своей готовности финансировать (выделить 46 млрд долл.) строительство пакистанской ветки этого газопровода (от Ассалуе до Навбахша) с перспективой продления его до китайской границы. В пакистанском порту Гвадар предполагается начать строительство завода по производству СПГ на базе поставок иранского газа.

Литература / References

1. Дунаева Е.В. Перспективы сотрудничества России и Ирана с третьими странами и международными организациями. РСМД. Доклад № 29/2017 Партнерство России и Ирана: текущее состояние и перспективы развития. М., 2017. С. 163–171.

2. Ивин А.В. Энергетическая политика Исламской республики Иран. М., 2018.
3. Мамедова Н.М. Экономические связи Ирана и Запада – состояние и проблемы. Азия и Африка сегодня. 2017. № 3(716). С. 17–20.
4. Масумова Н.Р. Современное состояние трубопроводной системы Ирана и перспективы развития / Н.М.Мамедова, Н.Р.Масумова, Е.А.Васильева // Трубопроводный транспорт [теория и практика]. 2016. № 3 (55). С. 52–56.
5. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года // Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/zACqKSgh6AdU2bWZahEb92qpLifBzJlr.pdf> (дата обращения: 17.03.2018)
6. Федорова И.Е. Китай-Иран. Особые отношения? Иран в мировой политике. XXI век. М., 2017.
7. Федулов И.В. Новые транспортные проекты в постсанкционном Иране. Восточная аналитика. 2016. № 4, С. 38–46.
8. Iran, Russia, Azerbaijan Agree on 50% Cut in Transit Tariffs // Financial Tribune. 09.03.2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/61098/iran-russia-azerbaijan-agree-on-50-cut-in-transit-tariffs> (дата обращения: 09.03.2017).

Цветкова Н.Н.*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И ПРОЕКТ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

N. Tsvetkova**

INTERNATIONAL ECONOMIC INTEGRATION AND THE PROJECT OF «THE ECONOMIC BULLETIN OF THE SILK ROAD»

Аннотация: задача статьи состоит в том, чтобы рассмотреть проект ЭПШП с точки зрения теоретических предпосылок развития региональной экономической интеграции, в контексте процессов международной экономической интеграции. Анализируется географическая структура экспорта и импорта КНР на 2016 г. и место в ней России, стран Центральной Азии и других стран СНГ.

Ключевые слова: предпосылки региональной экономической интеграции, Китай, Россия, Центральная Азия, экспорт, импорт

Abstract: The aim of the article is to consider the Economic Belt of the Silk Road project from the point of view of theoretical prerequisites of regional economic integration in the context of actual processes of international economic integration. The geographical structure of exports and imports of China is analyzed, and the place of Russia and Central Asia in it is shown.

Key words: prerequisites of regional economic integration, China, Russia, Central Asia, exports, imports.

Важной чертой современной мировой экономики стали рост взаимозависимости экономики разных стран, развитие интеграционных процессов. Регионализацию определяют как хозяйственное сближение стран на региональной основе, принимающее форму экономической интеграции [2, с. 377], в основе которого лежат глубокие и устойчивые связи между предприятиями этих стран.

Существуют разные подходы к оценке места региональной интеграции и ее соотношения с глобализацией. В экономической литературе некоторые авторы противопоставляют региональную интеграцию глобализации, другие, например, Н.Н. Ливенцев, справедливо утверждают, что регионализация – важный компонент глобализации, а не ее сегментация [2, с. 382]. Региональная интеграция приобретает в условиях глобализации все большее значение. Страны развивают торговое, экономическое сотрудничество не равномерно со всеми подряд, а, нередко, прежде всего с соседними странами. Хотя это и не всегда так: многие страны Африки, например, были ориентированы в своей внешней торговле на развитые страны, прежде всего западноевропейские, отсюда же они в основном получали помощь и прямые иностранные инвестиции. Региональная интеграция призвана способствовать созданию

более емкого, чем рынки отдельных стран, общерегионального рынка, повысить привлекательность стран объединения для иностранных инвестиций, давая возможность осуществления крупномасштабных проектов.

В отечественной экономической литературе выделяются условия и предпосылки развития международной экономической интеграции. Это 1) «уровень экономического развития стран; 2) интеграция развивается более успешно тогда, когда экономика стран находится на подъеме; 3) географическая близость стран участниц; 4) политическая воля руководства интегрирующихся стран; 5) создание уже на первых порах структур, которым страны постепенно должны передавать, делегировать отдельные полномочия, инструменты для их осуществления; 6) создание иницилирующего центра из одного-двух государств, которые должны спланировать страны-партнеры; 7) демонстрационный эффект; 8) эффект домино» [1, с. 21].

Н.Н. Ливенцев подчеркивает, что интегрирующиеся страны должны обладать сходным уровнем развития и зрелости рыночной экономики. Еще одним условием может являться не просто географическая близость, но наличие исторически сложившихся экономических отношений. Третьим фактором он называет «назревание в группе стран экономических проблем, решение которых требует совместных усилий» [2, с. 380]. Еще нередко говорят о важности наличия культурно-исторической общности (например, общего европейского наследия).

Оценивая каждый проект региональной интеграции, следует, прежде всего, анализировать существующие для него предпосылки. Вместе с тем, не следует абсолютизировать их значение. За исторической и географической общностью может скрываться история войн и конфликтов (тех же Германии и Франции, сегодня тесно сотрудничающих). Географическая близость может быть сведена «на нет» отсутствием транспортной инфраструктуры. Многие страны Африки имели с колониальных времен хорошие дороги, которые вели в порты, для экспорта и импорта товаров метрополии, но отсутствуют дороги для связей с соседними странами.

Даже наличие общей истории (она может интерпретироваться по-разному, пример тому – отношения России и Украины), тесной промышленной кооперации (пример тех же России и Украины) не является залогом развития интеграции. Важнейшей предпосылкой для успешного развития региональной экономической интеграции выступает политическая воля государств-участников.

Региональная интеграция развивается на макроуровне: это создание межгосударственных интеграционных объединений – таких, как Евросоюз, АСЕАН и т. д., и на микроуровне, в этом случае речь идет о сотрудничестве предприятий, прямых иностранных инвестициях и неакционерных формах организации международного производства, глобальных цепочках стоимости. Высокая доля взаимной торговли электронными компонентами (79% в 2013 г.) в регионе Восточной и Юго-Восточной Азии свидетельствует об углублении региональной интеграции на уровне микроэкономики, о расширении сотрудничества

предприятий, о развитии подетального, постадийного разделения труда, производственной кооперации предприятий, хотя она и не всегда вписывается в рамки региональных объединений (АСЕАН, Китай+АСЕАН (КАФТА), Южная Корея+АСЕАН) (из них исключен Тайвань). Существует тесная интеграция КНР и стран Восточной и Юго-Восточной Азии на уровне микроэкономики, глобальных цепочек стоимости по производству товаров ИКТ.

К середине 2010-х гг. резко интенсифицировались процессы региональной экономической интеграции. На повестку дня было поставлено создание мега-группировок. Например, Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства (ТТИП) с участием США, с одной стороны, и Евросоюза – с другой. В Евросоюзе достигнут наиболее высокий уровень интеграции: взаимный экспорт в 2014 г. составил порядка $\frac{2}{3}$ от всего экспорта, высокой была и доля взаимных инвестиций. К мега-проектам и по числу участников, и по их доле в мировом ВВП и, особенно, в мировом населении может быть отнесен и проект Регионального всеобъемлющего экономического партнерства (РВЭП) между 16 потенциальными участниками: 10 странами АСЕАН, а также Японией, Южной Кореей, Австралией, Новой Зеландией, Китаем и Индией. Переговоры о его создании продолжаются. Это проект с участием Китая.

Но есть в АТР и другие проекты, участие Китая в которых не предусматривалось. В 2016 г. был подписан договор о создании Транстихоокеанского партнерства (ТТП) с участием 12 стран: США, Японии, Австралии, Новой Зеландии, Сингапура, Брунея, Вьетнама, Малайзии, Канады, Мексики, Чили, Перу. Такой показатель, характеризующий реально достигнутый уровень региональной интеграции, как доля взаимного экспорта в общем экспорте составил в 2014 г. у 12 стран, вошедших в ТТП, – 47,5%, это означает, что между странами уже существуют достаточно развитые экономические связи. Для сравнения: доля взаимного экспорта у стран АСЕАН (в нее входят Сингапур, Малайзия, Филиппины, Индонезия, Бруней, Таиланд, Мьянма, Вьетнам, Камбоджа, Лаос) в 2014 г. составляла 25,3%. На взаимный экспорт стран-членов СААРК (Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии – Индии, Пакистана, Непала, Бутана, Бангладеш, Шри-Ланки, Мальдивских островов и Афганистана) приходилось только 6,7% [3, с. 54].

С 2017 г. обозначились проблемы в развитии региональной интеграции. Немалые трудности переживает сегодня Евросоюз: это проблемы, связанные с предстоящим выходом из него Великобритании, миграционный кризис. Кризисные явления в Евросоюзе опровергают положения о двух предпосылках, которые называются важными и даже критичными для успешного развития региональной интеграции, – наличии в организации страны гегемона (в ЕС на эту роль претендует Германия), и о необходимости деятельности развитых наднациональных институтов (чье развитие в ЕС достигло апогея).

Транстихоокеанское партнерство (ТТП) называли «регионализмом XXI в.», в котором повысилось значение таких категорий, как торговля – инвестиции – услуги – защита интеллектуальной собственности, глобальные цепочки

создания стоимости, в то время как регионализм XX в. ограничивался, прежде всего, созданием зон свободной торговли.

Однако одним из первых указов президента США Дональда Трампа стал указ о выходе США из Транстихоокеанского партнерства. Неравномерность в распределении доходов в США была ключевым вопросом в дебатах президентской кампании в 2016 г. Трамп дал обещания способствовать возвращению в США рабочих мест и выйти из договора о ТТП. Он выполнил последнее обещание притом, что другие свои обещания, например, о нормализации отношений с Россией, отнюдь не стал выполнять. Результатом стало закрепление нового изоляционизма США. Без США соглашение о ТТП оказалось в подвешенном состоянии. Чтобы оно вошло в силу, его должны ратифицировать 6 стран, на которые приходится не менее 85% ВВП всех стран ТТП (без США это невозможно). Необходим пересмотр условий соглашения [7].

Застопорились и переговоры о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнерстве (ТТИП) (планируемое соглашение о свободной торговле между Европейским Союзом и США).

Но процессы развития межрегиональной интеграции продолжаются. В 2016 г. было подписано соглашение о создании Зоны свободной торговли Канада – Евросоюз [4].

В июле 2017 г. было объявлено о заключении соглашения о Зоне свободной торговли между Японией и Евросоюзом. Соглашение предусматривает существенное снижение таможенных пошлин, сотрудничество в вопросах стандартизации и взаимное открытие для компаний из стран ЕС доступа к тендерам на государственные закупки в Японии и наоборот. Япония ожидает снижения пошлин на экспорт автомобилей в ЕС, а европейские импортеры – снижения импортных пошлин на вино, сыр, молочные продукты. Снижение тарифов начнется после окончательного подписания соглашения и будет проходить постепенно на протяжении 15 лет. Соглашение должно вступить в силу в начале 2019 г. [9].

Пока ратифицировали соглашение о ТТП только Япония и Новая Зеландия. Однако не исключено, что проект ТТП сохранится и без участия США, место лидера в нем не прочь занять Япония. На совещании 11 стран «на полях» АТЭС в ноябре 2017 г. были согласованы основные элементы нового соглашения. В январе 2018 г. была достигнута договоренность, что переговоры по новой версии ТТП пройдут в марте 2018 г. в Чили [10].

Долгое время проект Транстихоокеанского партнерства подспудно предусматривал принцип – «против кого дружить будем?» Разумеется, этот принцип официально не декларировался. Однако и Китай, и Индия, и Россия остались в стороне от этого интеграционного проекта. В январе 2017 г. Трамп вышел из ТТП, буквально «хлопнув дверью». Хотя до выхода США из ТТП многие исследователи сходились во мнении, что проект ТТП отвечает прежде всего интересам крупнейших американских ТНК. Статьи договора предусматривают, например, механизм урегулирования споров между инвестором и принимающим государством. ТНК вправе подать в суд на государство,

в котором расположен ее филиал, если это государство приняло законы об экономическом регулировании (о лицензиях, об экологических требованиях, о валютных ограничениях, об ограничениях импорта), в результате действия которых филиал ТНК будет нести убытки. Решать же вопрос должен будет арбитражный суд. Естественно эти правила дают большой простор для действий ТНК, которые могут вести судебное преследование государственных органов за почти любые меры (а в их распоряжении находятся весьма опытные юристы) [7].

В число статей ТТП входят и статьи об ограничении недобросовестной конкуренции со стороны государственных торговых компаний. Они, естественно не выгодны КНР, в экономике и внешней торговле которой большую роль играют государственные компании. Статья о государственных закупках содержит требование о равном допуске к тендерам компаний всех стран-членов партнерства. Хотя трудно себе представить, чтобы контракт на поставки Пентагону получила российская или китайская компания. Большое внимание уделяется в ТТП защите прав интеллектуальной собственности (читай: патентов крупнейших ТНК). Сейчас стали говорить о возможности привлечения Китая в ТТП. Однако выгодно ли это соглашение для Китая?

Таков международный контекст развития региональной экономической интеграции. В условиях, когда формируются мега-блоки, страны, оставшиеся в стороне от этих трансрегиональных и внерегиональных интеграционных группировок, еще больше заинтересованы в объединении, пусть и не в столь совершенной форме. На фоне создания мега-группировок с участием развитых стран Китай активизирует свои интеграционные проекты, и в том числе проект «Экономический пояс Шелкового пути».

Любопытно, Э. Петерсен и П. Лодисина (эксперты консультационной компании АТ Керни) рассматривают создание ТТП и ТТИП как важный составной элемент глобализации. А вот переговоры по созданию Всестороннего регионального экономического партнерства (ВРЭП), усиление ШОС, в которую вступили новые члены, и создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций они оценивают как проявление поляризации мировой экономики, рост экономического национализма со стороны КНР [8]. И здесь налицо двойные стандарты!

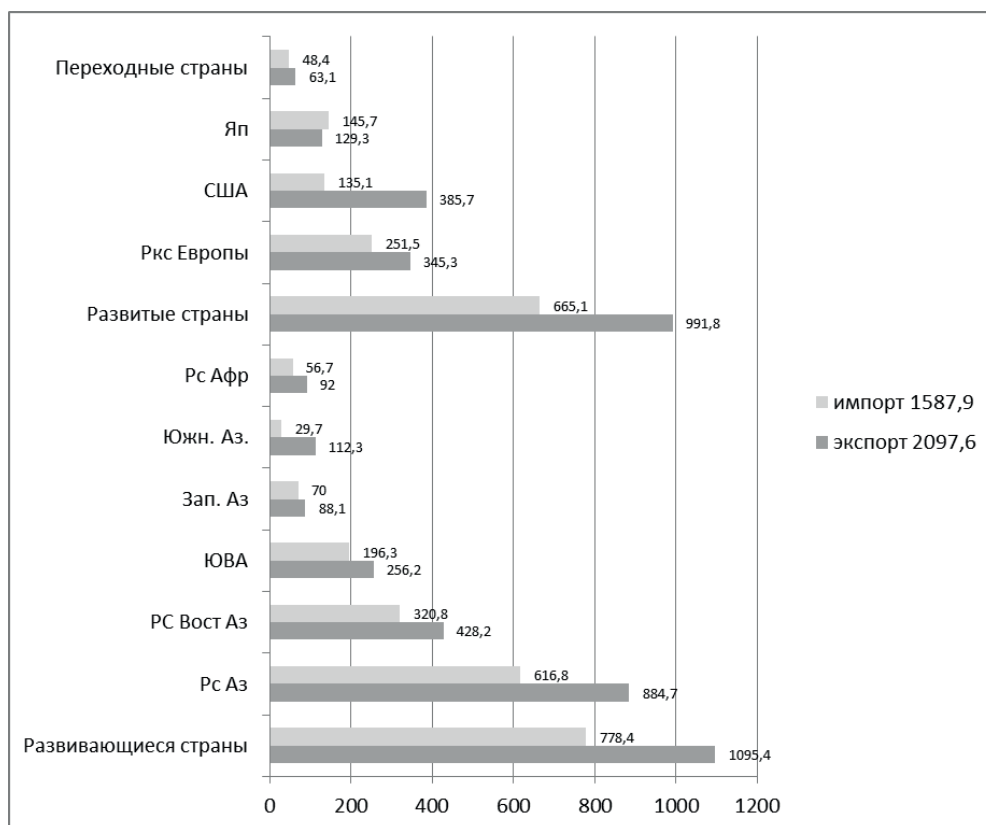
Китай – ведущий мировой экспортер (2 трлн долл. в 2016 г., уже при снижении экспорта). Одним из основных внешнеторговых партнеров для Китая является Евросоюз, поэтому наличие налаженных сухопутных и морских перевозок с Европой чрезвычайно важно для КНР.

Основными торговыми партнерами Китая по экспорту в 2016 г. были развивающиеся страны (52% экспорта товаров), и в первую очередь развивающиеся страны Восточной и Юго-Восточной Азии (соответственно 20,4% и 12,2% экспорта), и развитые страны (47% экспорта), среди последних – США (крупнейший торговый партнер, 18,4% экспорта), развитые страны Европы (16,5% экспорта). Такая же географическая структура была характерна и для импорта КНР: 49% импорта поступало из развивающихся

стран, 41,9% – из развитых стран (кроме того, может иметь место «неклассифицированный» импорт и экспорт) (подсч. по рис. 1).

Рисунок 1

Экспорт и импорт КНР, 2016 г. (млрд долл)



Составлено по: Merchandise trade matrix – product groups, exports in thousands of dollars, annual, 1995–2016; Merchandise trade matrix – product groups, imports in thousands of dollars, annual, 1995–2016. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: 20.01.2018)

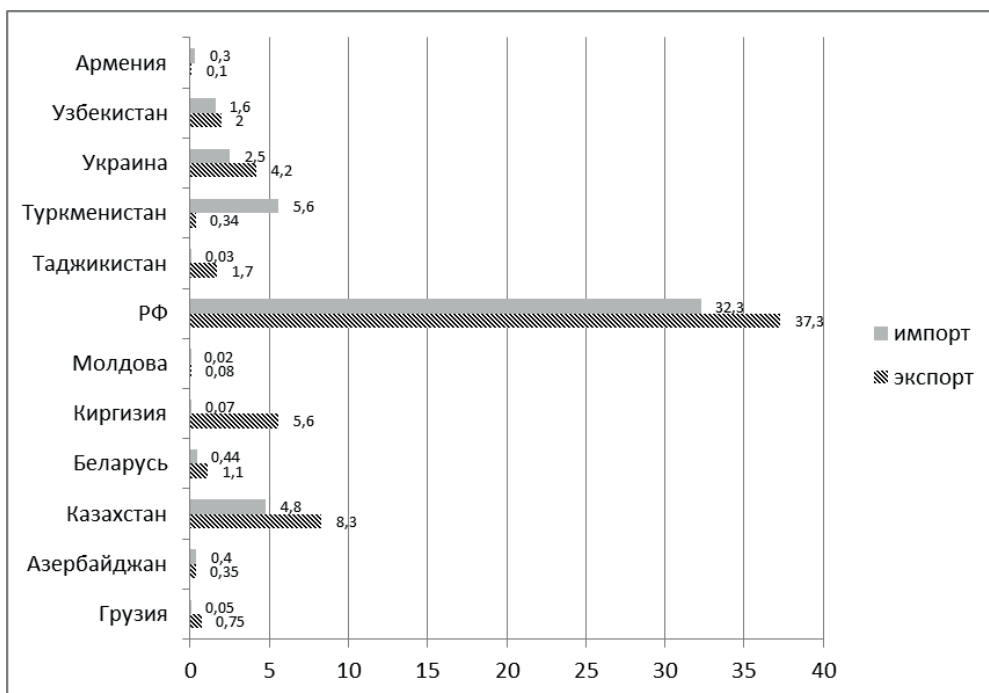
На все переходные страны (включая СНГ и страны Юго-Восточной Европы, не входящие в Евросоюз – Сербию, Черногорию, Албанию и т. д.) в 2016 г. приходилось по 3% экспорта и импорта Китая. Доля России в экспорте Китая составляла 1,8%, в импорте – 2,0%. Однако и импорт из РФ в КНР и экспорт КНР в РФ многократно превышали соответствующие показатели стран СНГ.

Импорт в КНР из Туркменистана в 2016 г. составлял 5,5 млрд долл., Казахстана – 4,8 млрд долл., Украины – 2,6 млрд долл., Узбекистана – 1,6 млрд долл. У Беларуси, Азербайджана, Кыргызстана, Грузии, Армении, Молдовы импорт

из КНР был ниже 1 млрд долл. (с 20 млн у Молдовы до 440 млн у Беларуси). (Рис.2)

Рисунок 2

**Экспорт КНР в страны постсоветского пространства
и импорт КНР из этих стран, 2016 г. (млрд долл.)**



Составлено по: Merchandise trade matrix – product groups, exports in thousands of dollars, annual, 1995–2016; Merchandise trade matrix – product groups, imports in thousands of dollars, annual, 1995–2016. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: 20.01.2018)

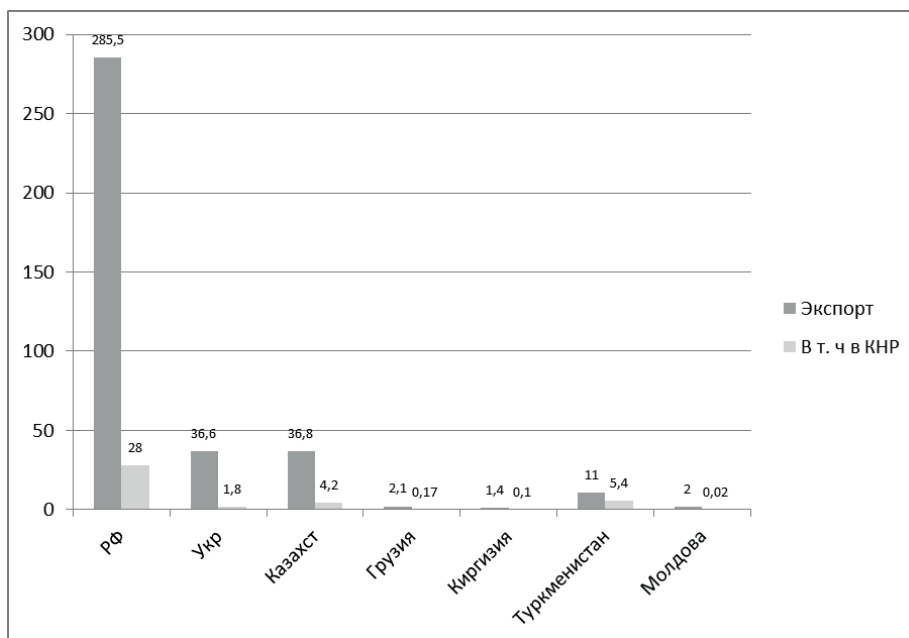
Экспорт КНР в РФ достиг в 2016 г. 37,3 млрд долл., в Казахстан – 8,3 млрд долл., в Кыргызстан – 5,6 млрд долл., в Украину – 4,2 млрд долл., в Узбекистан – 2 млрд долл., в Таджикистан – 1,7 млрд долл. Сегодня трудно (скорее, невозможно) найти на рынке которой не продавались бы китайские товары. Тем более что на рынках стран с невысоким ВВП на душу населения могут сбываться те товары, которые невозможно было бы продать на рынках богатых стран. Для Китая процентная доля рынков стран постсоветского пространства в официальном экспорте минимальна (есть еще и «серый» импорт). Но для принимающих стран эта торговля весьма значима. Есть заинтересованность в сотрудничестве с этими странами и у КНР.

Для контрагентов КНР доля Китая во внешней торговле была более значительна, чем торговли с ними для самого Китая. В Китай в 2016 г. направлялось

49% экспорта Туркменистана, 11,4% – Казахстана, 9,8% – России, 8,1 – Грузии, 7,1 – Кыргызстана, 4,9% экспорта Украины и 1% экспорта Молдовы (подсч. по рис. 3).

Рисунок 3

Экспорт товаров, в т. ч. экспорт в КНР, 2016 г. (млрд дол.).



Составлено по: Merchandise trade matrix – product groups, exports in thousands of dollars, annual, 1995–2016; Merchandise trade matrix – product groups, imports in thousands of dollars, annual, 1995–2016. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: 20.01.2018)

Маршрут Нового Шелкового пути, идущий в Западную Европу, имеет значение, прежде всего, для транспортировки китайских товаров на этот важный рынок сбыта (16,5% экспорта товаров из Китая). Страны постсоветского пространства не являются для Китая крупными экспортными рынками: даже на Россию в 2016 г. приходилось только 1,8% экспорта товаров из КНР, а экспорт КНР в страны Центральной Азии, Украину, Беларусь многократно ниже. Однако думается, что Китай не пренебрегает никакими рынками сбыта своих товаров. Важную роль в проекте ЭПШП играют геополитические соображения, создание и закрепление сфер влияния, а также использование промышленного потенциала Китая (недогруженных производственных мощностей), аккумулированного им опыта (например, строительства скоростных железнодорожных магистралей) в зарубежных проектах для расширения своих позиций в странах Центральной Азии, Закавказья, всего постсоветского пространства.

Предпосылки для осуществления проекта региональной интеграции ЭПШП имеются: это, прежде всего, политическая воля стран-участниц (хотя у ряда партнеров Китая и наличествуют определенные опасения). Есть и материальные предпосылки – возможность инвестиций, например, через Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, аккумулированные Китаем технологии, оборудование, производственные ресурсы. Есть демонстрационный эффект – успехи Китая для стран Центральной Азии, да и для России.

Значение проекта ЭПШП состоит и в том, что, хотя важной предпосылкой региональной экономической интеграции считается территориальная близость стран-участниц, сближает страны не столько географическое соседство, сколько хорошая транспортная инфраструктура.

Литература / References

1. Мантусов В.Б. Международная экономическая интеграция в современных мирохозяйственных отношениях. М: Юнити – Дана, 2011.
2. Международные экономические отношения. Под ред. Н.Н. Ливенцева, М.: Проспект, 2008.
3. Цветкова Н.Н. Новые тенденции в глобализации: регионализация и усиление протекционизма // Труды Института востоковедения РАН, Вып. 4: Экономические, социально-политические, этно-конфессиональные проблемы афро-азиатских стран /отв. ред. выпуска О.П. Бибикина, Н.Н. Цветкова. М.: ИВ РАН, 2017.
4. EU and Canada sign Ceta free trade deal. <https://www.theguardian.com/business/2016/oct/30/eu-canada-sign-ceta-free-trade-deal-trudeau-juncker/> (дата обращения: 10.03.2017).
5. Merchandise trade matrix – product groups, exports in thousands of dollars, annual, 1995–2016; <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> (дата обращения: 20.01.2018)
6. Merchandise trade matrix – product groups, imports in thousands of dollars, annual, 1995–2016. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> (дата обращения: 20.01.2018)

7. New Life for the TPP? <https://thediplomat.com/2017/05/new-life-for-the-tpp/> (дата обращения: 10.10.2017).
8. Peterson E.R., Laudicina P.A. Global Business Policy Council, A.T. Kearney. From Globalization to Islandization. https://www.atkearney.com/gbpc/thought-leadership/detail/-/asset_publisher/03_JmqNRaRZj7/content/from-globalization-to-islandization/10192/ (дата обращения: 10.03.2017).
9. The Japan-EU deal is a political win for Abe and a repudiation of Trump-style protectionism. By A. Fensom. July 08, 2017. [with-eu-deal-japan-sends-powerful-message-on-free-trade/](https://www.theguardian.com/world/2017/jul/08/japan-eu-trade-deal) (дата обращения 10.10.2017).
10. Trans-Pacific Partnership revived after 11 nations agree to trade deal – without US. <https://www.theguardian.com/world/2018/jan/24/trans-pacific-partnership-revived-after-11-nations-agree-to-trade-deal> (дата обращения: 27.01.2018).

Болдырев А. В.*

К ВОПРОСУ О ГЕОГРАФИИ СТАМБУЛЬСКОГО КАНАЛА

A. Boldyrev**

TO THE QUESTION ABOUT THE GEOGRAPHY OF THE ISTANBUL CANAL

Аннотация: Примечательным явлением в сфере морских транспортных коммуникаций в наше время стало расширение узловых глобальных коридоров. В июле 2015 г. была введена в строй вторая ветка Суэцкого канала, построенного в 1869 г. Через год, в июне 2016 г., заработала вторая линия Панамского канала, построенного в 1920 г. Теперь настала очередь Босфора. Параллельно ему турецкое правительство намерено проложить Стамбульский канал, который должен принять первые суда в 2023 г. – к 100-летию со дня основания Турецкой Республики. В настоящей статье рассматриваются различные аспекты, связанные с географией маршрута канала.

Ключевые слова: маршрут Стамбульского канала, канал «Стамбул», стамбульский проект, археологическое наследие, экологические и сейсмические риски, проблема водоемов, конвенция Монтрё.

Annotation: A remarkable phenomenon in the sphere of Maritime transport communications in our time the expansion of the global hub corridors has become. In July 2015, the second branch of the Suez Canal was opened (built in 1869). In June 2016, the second line of the Panama Canal was launched (built in 1920). Now it was the turn of the Bosphorus. In parallel, the Turkish government intends to build the Istanbul Canal, which will take the first courts in 2023 – the 100th anniversary of the founding of the Republic of Turkey. This article discusses various aspects related to the geography of the route for Canal.

Key words: the route of the Istanbul Canal, Istanbul Canal, Istanbul project, archaeological and heritage, risks, the problems of water sources, Montreux Convention.

Общая характеристика канала «Стамбул»

15 января 2018 г. министр транспорта и морских коммуникаций Турции Ахмет Арслан заявил, что в 2018 г. будет проведен тендер на строительство Стамбульского канала, после чего начнутся землеустроительные работы. Длина Стамбульского канала составит 45,2 км, ширина 400 м, глубина 25 м (согласно другим данным, ширина канала составит от 250 м до 600–1000 м – в зависимости от того, где будут расположены доки¹). Общая площадь канала составит

* Болдырев Андрей Викторович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока Института востоковедения РАН, boldirew.andrei2011@yandex.ru.

** *Andrey Boldyrev* – Doctor of Philosophy, History, Senior Scientific Associate of the Center for Middle and Near East Studies of the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, boldirew.andrei2011@yandex.ru

¹ İstanbul'un 19 ilçesi adalı olacak! 6 köprü ile birbirine bağlanacak! URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbulun-19-ilcesi-adali-olacak-6-kopru-ile-birbirine-baglanacak-40719953>.

Turkey reveals route for new canal to ease Bosphorus shipping. By Ali Kucukgocmen. URL: <https://www.reuters.com/article/us-turkey-canal/turkey-reveals-route-for-new-canal-to-ease-bosphorus-shipping-idUSKBN1F422I>.

30 млн кв. м.² Канал будет проложен западнее пролива Босфор (восточнее со стороны Мраморного моря), от озера Кючукчекмедже через водохранилище Сазлидере и водоем Дурусу до пункта Карабурун – на черноморского побережье (см. Рис. 2). Ахмет Арслан сообщил, что в районе строительства были проведены необходимые экологические исследования: оценка потенциальных рисков землетрясений и степени воздействия на канал волн, ветра и глубоководных течений Черного и Мраморного морей³. При строительстве канала предполагается учитывать опыт создания подводного железнодорожного туннеля «Мармара», который был открыт в октябре 2013 г., поскольку этот проект вызывает меньше нареканий со стороны экологов⁴. Планируется, что Стамбульский канал станет главным логистическим узлом, обслуживающим Черное море. По предварительным подсчетам, Стамбульский канал сможет пропускать в сутки до 160 судов⁵. «Новый пролив» призван принять на себя львиную долю судоходного трафика. Поэтому сюда, по планам турок, будут перемещены грузовые суда, которые сейчас проходят по проливу Босфор. Действие же ныне существующей конвенции Монтрё на искусственный канал распространяться не будет. Каждый год около 53000 судов, проходят через Босфор, в котором 12 поворотов и как минимум дважды в год нефтяные танкеры терпят крушение в Босфоре, загрязняя воды пролива и берега крупнейшего города страны⁶. Ширина Босфора – 700 м в самом узком месте, глубина фарватера Босфора составляет 33–80 м. Протяженность Босфора – 30 км. Для сравнения ширина Суэцкого канала – 350 м, а глубина – 20 м. Панамский канал предполагалось расширить до 530 м при глубине в 30 м. При этом лишь 12000 и 17000 кораблей соответственно проходят через Панамский канал и Суэцкий канала⁷.

Кроме того, после ввода в строй Стамбульского канала, судам не придется проходить большое расстояние под подвесными мостами Босфора. На берегах канала будут возведены новые жилые комплексы (общей площадью 45 млн кв. м), со стороны Черного моря построят марину – специально оборудованную стоянку для яхт, катеров и других малотоннажных судов, на которой экипажам будут предоставлены различные услуги⁸. Через канал будет перекинуто от 6 до 10 мостов (см. Рис. 4), а в местах выхода к морям предполагается насыпать три искусственных острова (как это уже

² İstanbul'un 19 ilçesi adalı olacak! 6 köprü ile birbirine bağlanacak! URL: <http://seafarers.com.ua/kanal-istanbul-project/14043/>

³ Турция начинает строить Стамбульский канал. URL: <http://seafarers.com.ua/kanal-istanbul-project/14043/>.

⁴ Kanal İstanbula marmarayı modeli. URL: <http://www.sabah.com.tr/ekonomi/2017/04/11/kanal-istanbula-marmarayı-modeli>.

⁵ Турция начинает строить Стамбульский канал. URL: <http://seafarers.com.ua/kanal-istanbul-project/14043/>

⁶ Петров Е. Чем пахнет мечта Эрдогана. Турция решила начать самую грандиозную стройку в своей истории. URL: <http://fellowtraveler.ru/kanal-stambul-budushhij-turisticheskij-centr>

⁷ Will Istanbul's Massive New Canal Be an Environmental Disaster? URL: <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>

⁸ Канал «Стамбул» – начинается строительство проекта. URL: <http://turkeytravelweb.com/kanal-stambul/>

реализовано в Дубаи (ОАЭ). Рядом с устьем канала, выходящим в Черное море, на территории европейской части Стамбула в настоящее время уже ведется строительство Третьего (Нового) аэропорта, первая очередь которого вошла в строй 29 октября 2018 г. Предполагается, что этот аэропорт станет самым большим в мире и будет обслуживать около 150 млн пассажиров ежегодно⁹. Таким образом, после завершения строительства Стамбульский канал возьмет на себя функции интегратора морских туристических возможностей, обеспечив комплексную работу еще трех проектов: Галатапорта в Каракёй – припортовом районе в историческом центре Стамбула, круизного порта в Еникапы – на входе в Босфор со стороны Мраморного моря и нового стамбульского аэропорта. Третий аэропорт должен обеспечить инвестиции в проект, а новый круизный порт в Еникапы создать благоприятные условия для инвестиций и роста круизного туризма¹⁰. Открытие Стамбульского канала должно состояться в знаменательном для Турецкой Республики 2023 году.

Рисунок 1

Последний вариант маршрута Стамбульского канала



Источник: URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbulun-19-ilcesi-adali-olacak-6-kopru-ile-birbirine-baglanacak-40719953>

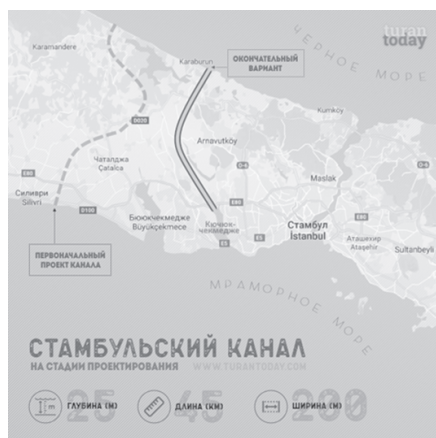
⁹ Ныне действующий аэропорт Ататюрка после полного ввода в эксплуатацию Нового аэропорта (2028 г.) будет закрыт.

¹⁰ Канал Стамбул и новые объекты инфраструктуры. URL: <http://fellowtraveler.ru/kanal-stambul-budushhij-turisticheskij-centr>.

Маршрут Стамбульского канала – альтернативы и перспективы

Рисунок 2

Первоначальный (слева) и последний (справа) варианты маршрута Стамбульского канала



Источник: URL: <https://www.turantoday.com/2018/01/kanal-istanbul.html>

Впервые маршрут Стамбульского канала был анонсирован в 2011 г. Построить его планировалось к северо-западу от Босфора западнее города Силиври (в турецкой Фракии), поскольку расположенные ближе к Стамбулу районы густо населены¹¹. Однако мощная общественная критика проекта, прежде всего, со стороны экологов вынудило правительство Турции скорректировать прежний вариант¹². В конце февраля 2015 г. в проект были внесены некоторые изменения. В феврале 2016 г. было решено, что новый маршрут должен пройти много западнее первоначального маршрута. Были скорректированы и чисто технические детали проекта. Отныне длина канала должна была составлять от 45 до 50 км. Расходы на строительство Стамбульского канала были оценены в \$20 млрд¹³. В середине апреля 2017 г. Ахмет Арслан заявил, что его министерство приступила к выработке окончательного варианта пути¹⁴. 15 января 2018 г. глава Министерства транспорта и морских коммуникаций анонсировал окончательный вариант маршрута. «Мы пройдем через Кючукчекмедже

¹¹ Турция построит канал в обход Босфора «The Associated Press», США, 28 апреля 2011. URL: <http://imperiya.by/news.html?id=64311>.

¹² О непроработанности маршрута говорил, прежде всего, перенос сроков строительства канала на более раннее, по сравнению с первоначальными планами, время (с 2015 г. на 2013 г.) В результате общественности он был представлен еще в явно «сыром виде».

¹³ Istanbul Channel's route can be changed. URL: <http://en.trend.az/world/turkey/2490239.html>.

¹⁴ Bridges to be built first in Kanal Istanbul project. URL: <https://www.dailysabah.com/economy/2017/04/12/bridges-to-be-built-first-in-kanal-istanbul-project>.

(между районами Стамбула Эсенюрт и Авджиляр (на европейской стороне Мраморного моря – А. Б.) и водохранилищем Сазлидере и выйдем к Черному морю южнее дамбы Теркос» – цитировало его слова агентство Anadolu¹⁵. Таким образом, часть города отделялась от остального Стамбула, превратившись в «турецкий Манхеттен». 19 из 35 районов Стамбула окажутся на острове¹⁶. Это исторический центр города.

«Принимая во внимание уровень сейсмической активности, геологические данные местности, подземные ресурсы и окружающую морскую среду, характер почв, объем строительных работ, длину канала, проблему изъятия земельных участков и изменение городской инфраструктуры, исследования продолжались по пяти маршрутам», – сказал Арслан¹⁷. По его словам, выбор окончательного маршрута был сделан после тщательной проработки пяти альтернативных вариантов¹⁸ (см. Рис. 3). До недавнего времени официальная сумма проекта составляла \$20 млрд однако на сегодняшний день согласно турецким СМИ общая стоимость Стамбульского канала составляет 65 млрд лир¹⁹ (\$14,12 млрд.) Данная сумма весьма условна, поскольку Ахмет Арслан лишь отметил, что проект будет «гораздо более дорогим», чем другие проекты²⁰, включая самый дорогой проект – Третий аэропорт Стамбула (общая стоимость – \$22 млрд). По словам министра, точная оценка стоимости проекта может быть представлена только после завершения самого строительства²¹.

Маршруты не анонсировались – обществу был представлен лишь окончательный вариант. Неопределенность географии строительства не раз служила причиной массовых земельных спекуляций²². По данным газеты Cumhuriyet, после объявления об окончательном варианте маршрута, дочерняя инвестиционная компания правительственного жилищного агентства (ТОКІ) Emlak Konut Real Estate Investment Trust, разместила на своем веб-сайте карту 33 жилищных проектов. Это заставляет предположить, что подлинная причина столь долгой тайны маршрута Стамбульского канала заключалась в стремлении ТОКІ извлечь для себя дополнительные прибыли²³. К примеру,

¹⁵ Турция создаст Кючукчекмеджийский пролив. URL: <http://vestikavkaza.ru/news/Turtsiya-sozdast-Kyuchyukchekmedzhskiy-proliv.html>.

¹⁶ İstanbul'un 19 ilçesi adalı olacak! 6 köprü ile birbirine bağlanacak! URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbulun-19-ilcesi-adali-olacak-6-kopru-ile-birbirine-baglanacak-40719953>.

¹⁷ Transportation minister unveils final 45-kilometer route of Kanal Istanbul project. URL: <https://www.dailysabah.com/business/2018/01/15/transportation-minister-unveils-final-45-kilometer-route-of-kanal-istanbul-project>.

¹⁸ Kanal İstanbul'un ÇED süreci başladı, güzergahı belli oldu. URL: <https://www.evrensel.net/haber/339856/kanal-istanbulun-ced-sureci-basladi-guzergahi-belli-oldu>.

¹⁹ «Kanal İstanbul» hazır: ihale süreci başladı, sondaj çalışması için ilk kazmavuruldu. URL: <http://www.diken.com.tr/kanal-istanbul-hazir-ihale-sureci-basladi-sondaj-calismasi-icin-ilk-kazma-vuruldu/>

²⁰ «Most appropriate» route announced for 'crazy' Istanbul canal. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-announces-route-of-contentious-canal-istanbul-project-125741>.

²¹ Transportation minister unveils final 45-kilometer route of Kanal Istanbul project. URL: <https://www.dailysabah.com/business/2018/01/15/transportation-minister-unveils-final-45-kilometer-route-of-kanal-istanbul-project>.

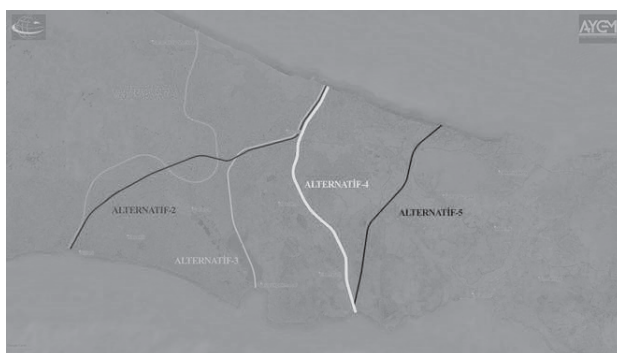
²² Turkey Canal Istanbul project lots of dreaming. URL: <http://www.al-monitor.com/pulse/originals/2017/02/turkey-canal-istanbul-project-lots-of-dreaming.html>.

²³ Istanbul Canal _provides_ rich_ pickings for Emlak_ Konut. URL: <http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/>

согласно заявлению, опубликованному 20 июня 2017 г. на веб-сайте сайте www.sahibinden.com, одном из ведущих бесплатных сайтов рекламы в Турции, населенные пункты Кючукчекмедже, Башакшехир, Эсенюрт и Арнавуткёй (упомянутые впоследствии на маршруте стамбульского проекта), были включены в число перспективных районов города. В результате, средняя цена кв. м. жилья в Башакшехир достигла наивысшего уровня за три года. За то же время средняя цена кв. м. в Кючукчекмедже выросла на 51,52%, тогда как средняя цена кв. м. для квартир в Арнавуткёй выросла на 56,41%²⁴.

Рисунок 3

Альтернативные маршрута Стамбульского канала (вариант № 4 – последний вариант маршрута)



Источник: URL: <http://i.hurimg.com/i/hurriyet/75/0x0/5a5c5e770f254426b800a5d6>

На сегодняшний день детальный проект маршрута в целом известен. Первые семь километров проходят через Кючукчекмедже, 3,1 километра проходит через Авджылар, через Башакшехир – 6,5 км, а основная 28,6-километровая часть маршрута проходит через Арнавуткёй²⁵. Маршрут канала затронет плотину Сазлидере (12 км), пройдя через районы Алтыншехир и район Шахинтепеси к Дурусу (вблизи Черного моря, восточнее озера Теркос). Не менее 1 км пути приходится на лесной массив. Канал сильно затронет жилой район Шахинтепеси, где проживает 35000 чел²⁶. Из 45 км пути 23 км будут в собственности правительства (строительство предполагается осуществить по смешанной модели «строительство-эксплуатация-передача»)²⁷. Будет выкопано около

english/936703/Istanbul_Canal_provides_rich_pickings_for_Emlak_Konut.html.

²⁴ Property prices increase around proposed Canal Istanbul route. URL: <http://bazaarmix.com/property-prices-increase-around-proposed-canal-istanbul-route/>

²⁵ Route of contentious Kanal Istanbul project finalized. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/route-of-contentious-kanal-istanbul-project-finalized-123664>.

²⁶ «Kanal İstanbul» hazır: ihale süreci başladı, sondaj çalışması için ilk kazmavuruldu. URL: <http://www.diken.com.tr/kanal-istanbul-hazir-ihale-sureci-basladi-sondaj-calismasi-icin-ilk-kazma-vuruldu/>

²⁷ Схема «строительство-эксплуатация-передача» (Build-Operate-Transfer, BOT) – соглашение, по которому инвестор обязуется финансировать, осуществлять строительство, эксплуатацию и обслуживание инфраструктурного объекта (аэропорта, порта, электростанции и т. п.) на протяжении определенного

115 млн кубометров земли²⁸. Выкопанная земля будет использована для создания трех групп островов в Мраморном море. Площадь первой группы составит около 186 га, вторая – 155 га, а третья – 104 га. Оставшаяся неиспользованной земля будет использована для нужд сельского хозяйства²⁹, а также строительства новой прибрежной зоны к востоку озера Теркос (данная мера должна предотвратить создание оползней после прорытия канала). В рамках проекта в Мраморном море и на Черном море будут построены грузовые порты (длина порта в Черном море составит 4,8 км) и логистический центр (площадью 500 га). Третий Стамбульский аэропорт будет подключен к проекту по железной дороге. Кроме того, на берегу озера Башакшехир будут построены два причала для 200 и 860 яхт³⁰. Предполагается также построить шесть мостов, в том числе для железнодорожного транспорта, и шесть дополнительных мостов для пропуска диких животных. В канале будут созданы аварийные пулы (бассейны), в Мраморном и Черном море маяки и зоны ожидания³¹. Такова в целом география местности и перспектива развития инфраструктуры будущего канала.

Рисунок 4

Шесть проектируемых наземных и железнодорожных мостов через Стамбульский канал



Источник: URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/istanbulun-19-ilcesi-adali-olacak-6-kopru-ile-birbirine-baglanacak-40719953>

периода времени до его передачи государству. Срок такого соглашения обычно достаточен для того, чтобы инвестор смог окупить затраты на строительство за счет тарифа или платы за пользование, взимаемого на протяжении всего периода эксплуатации объекта.

²⁸ «Kanal İstanbul» hazır: ihale süreci başladı, sondaj çalışması için ilk kazma vuruldu. URL: <http://www.diken.com.tr/kanal-istanbul-hazir-ihale-sureci-basladi-sondaj-calismasi-icin-ilk-kazma-vuruldu/>

²⁹ Turkey reveals route for new canal to ease Bosphorus shipping. By Ali Kucukgocmen. URL: <https://www.reuters.com/article/us-turkey-canal/turkey-reveals-route-for-new-canal-to-ease-bosphorus-shipping-idUSKBN1F4221..>

³⁰ «Kanal İstanbul» hazır: ihale süreci başladı, sondaj çalışması için ilk kazma vuruldu. URL: <http://www.diken.com.tr/kanal-istanbul-hazir-ihale-sureci-basladi-sondaj-calismasi-icin-ilk-kazma-vuruldu/>.

³¹ Last details about the Istanbul Canal Project. URL: <http://www.rimainvestment.com/blog/32/281/last-details-about-the-istanbul-canal-project.html>.

Сейсмические риски, проблема переселения и археологические раскопки

Тендер на строительство канала власти намерены провести в 2018 г. «Мы стремимся завершить процесс тендера до конца года, и поэтому землеустроительные работы могут начаться уже в 2018 году», – сказал Арслан³². Уже к моменту объявления окончательного варианта маршрута Стамбульского канала были произведены «пилотные» раскопки. Арслан заявил, что к концу 2017 г. завершено 17000 м бурения³³. Он подчеркнул, что Главным управлением инфраструктурных инвестиций его министерства и соответствующими учреждениями, начиная с августа 2017 г. была проделана тщательная работа по подготовке торгов и организации консультационных услуг. В результате к началу 2018 г. в зоне строительства были завершены все работы, в том числе оценка угрозы землетрясений, цунами, ветровой и волновой активности, а также геологические изыскания. По словам министра, было получено одобрение специалистов таких ведущих университетов Турции, как Стамбульский технический университет (İTÜ), Университет Богазычи (Boğaziçi), Ближневосточный технический университет (ODTÜ) и Университет Гази, а также международных экспертов, с которыми руководители стамбульского проекта продолжают работать в тесном контакте³⁴.

Подобного рода уверения являются обычной практикой министерств и ведомств Турции. Еще ранее, выступая 11 апреля 2017 г. по поводу строительства Стамбульского канала, Ахмет Арслан сообщил, что его Министерство работает с университетами и профессорами, «которые специализируются в этом вопросе... а не только с несколькими преподавателями»³⁵. Правительство обещает, что «дноуглубительные работы» не повлияют на грунтовые воды (в свое время было даже сделано сообщение, что таковые отсутствуют на маршруте)³⁶. Однако ученые-геологи – академик Хакан Алп и доктор Халук Эйидоган, сообщают о наличии трех «активных» линиях разлома в районе озера Кючукчекмедже (со смещением пород по поверхности разлома), предупредив о серьезной опасности в случае землетрясений³⁷. Опасность землетрясений угрожает маршруту и в случае землеустроительных работ

³² Most appropriate' route announced for 'crazy' Istanbul canal. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-announces-route-of-contentious-canal-istanbul-project-125741>.

³³ «Kanal İstanbul» hazır: ihale süreci başladı, sondaj çalışması için ilk kazma vuruldu. URL: <http://www.diken.com.tr/kanal-istanbul-hazir-ihale-sureci-basladi-sondaj-calismasi-icin-ilk-kazma-vuruldu/>

³⁴ Transportation minister unveils final 45-kilometer route of Kanal Istanbul project. URL: <https://www.dailysabah.com/business/2018/01/15/transportation-minister-unveils-final-45-kilometer-route-of-kanal-istanbul-project>.

³⁵ Bridges to be built first in kanal Istanbul project. URL: <https://bridges-to-be-built-first-in-kanal-istanbul-project>.

³⁶ Transportation minister unveils final 45-kilometer route of Kanal Istanbul project. URL: <https://www.dailysabah.com/business/2018/01/15/transportation-minister-unveils-final-45-kilometer-route-of-kanal-istanbul-project>.

³⁷ Об этой опасности Хакан Алп писал еще в 2014 г.

в районе озера Кючукчекмедже, поскольку в этой точке маршрута предполагается изъять до 3 млн тонн земли³⁸. Строительство канала планируется в одной из наиболее опасных сейсмических зон и предупреждения геологов не могут быть проигнорированы.

Другая проблема – археологические раскопки. На берегу озера Кючукчекмедже, находится археологическая сокровищница: Батоней – развалины древнего византийского портового города. В случае строительства Стамбульского канала, большая часть Батоней может оказаться под водой. К северу от Кючукчекмедже вдоль запланированного маршрута лежит еще более древний археологический участок: пещера Ярымбургаз, территория одного из старейших городов Европы. Президент Турции Реджеп Эрдоган не раз сетовал на археологические раскопки вдоль маршрута проекта³⁹. Поэтому, что будет дальше с этим культурными памятниками – не известно. Неизвестно и как решится вопрос о переселения людей из населенных пунктов, оказавшихся на предполагаемом маршруте. Ахмет Арслан заявил, что вопрос о судьбе деревень Арнавуткёй и Дурусу, оказавшихся на маршруте Стамбульского канала будет поставлен на повестку дня. Некоторым землевладельцам может не повезти, если их участки окажутся в зоне строительства. Правительство, возможно, будет конфисковать их землю в том случае, если владельцев не устроит цена компенсаций⁴⁰. Поэтому отношение населения «проблемных» деревень к стамбульскому проекту неоднозначно. С одной стороны, по сообщению турецких СМИ, ряд жителей, проживающих на маршруте Стамбульского канала, выразили протест против строительства, опасаясь ликвидации своих домов. В ходе встречи, состоявшийся 27 марта 2018 г. по инициативе властей, разъяснявших цели Стамбульского канала⁴¹, между частью населения и полицией произошли столкновения. С другой стороны, жители деревни Дурусу, не возражая против самого строительства, заявили, что не покинут родные места⁴². Таким образом, судебные разбирательства будут неизбежны.

³⁸ Kanal İstanbul Projesi'nin güzergahında 3 faycıktı. URL: <http://www.denizhaber.com.tr/kanal-istanbul-projesinin-guzergahinda-3-fay-cikti-haber-80257>.

³⁹ Outdoing Panama: Turkey's «Crazy» Plan to Build an Istanbul Canal. By James Helicke // ORIGINS Current Events in Historical Perspective. Vol. 4, issue 11 – august 2011. URL: <http://origins.osu.edu/article/outdoing-panama-turkey-s-crazy-plan-build-istanbul-canal/page/0/1>.

⁴⁰ Петров Е. Чем пахнет мечта Эрдогана. Турция решила начать самую грандиозную стройку в своей истории). URL: <http://www.fergananews.com/articles/9751>.

⁴¹ Kanal İstanbul ısrarın nedeni belli oldu: Emlak Konut'un rant projeleri ortaya çıktı. URL: http://www.cumhuriyet.com.tr/haber/cevre/936258/Kanal_istanbul_ısrarin_nedeni_belli_oldu__Emlak_Konut_un_rant_pr_ojeleri_ortaya_cikti.html.

⁴² Çok konuşulan o köy havadan görüntülendi! Yatırımcı akın etti. URL: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/cok-konusulan-o-koy-havadan-goruntulendi-yatirimci-akin-etti-40712447>.

Экологические риски, проблема с источниками пресной воды и конвенция Монтрё

Как уже отмечалось, новый проект, который соединит между собой Мраморное и Черное море, предполагает, что с момента запуска канала «Стамбул» большие танкеры не смогут использовать водное пространство Босфора для навигации. Воды Босфора наполнят круизные суда и яхты, что существенно снизит уровень загрязнения в проливе. Однако независимые экологи в один голос говорят о том вреде, который канал нанесет окружающей среде, как изменится водная среда Мраморного и Черного морей, о сейсмической опасности. Многие специалисты сомневаются в целесообразности строительства искусственного водного пути при наличии естественного Босфора⁴³. Говорить так у экспертов есть все основания.

Главным доводом защитников проекта является обеспечение экологической безопасности исторической столицы Турции путем разгрузки Босфора от нефтеналивных танкеров. Однако именно здесь и возникает серьезная проблема. Желание Анкары перенаправить транспортные потоки через проектируемый пролив отнюдь не означает, что это намерение будет реализовано. Действие конвенции Монтрё, согласно которой торговые суда имеют право практически бесплатного прохода через Босфор (в отличие от планируемого платного трафика через Стамбульский канал), никто не отменял и в случае постройки нового пролива Анкара столкнется с серьезным сопротивлением стран-транзитеров – и, прежде всего, России. Об этом уже давно предупреждают свое правительство турецкие и зарубежные эксперты⁴⁴, однако в Анкаре предпочитают не реагировать на это. Между тем в конвенции Монтрё гарантирована свобода мореплавания (ст. 28), а изменение какого-либо постановления (за исключением военных статей) может произойти только при *единогласном* одобрении всеми участниками конвенции⁴⁵. Рубежом в этом отношении может стать 2021 г., поскольку именно в этом году Анкара должна объявить (до 9 августа) о денонсации статей, касающихся Босфора. Это демарш, однако, должен быть поддержан еще двумя державами-подписантами, в противном случае, действие конвенции будет пролонгировано ещё на пять лет⁴⁶. Сомнительно, чтобы Анкара пошла на это. По всей видимости, турецкое правительство будет стараться скорректировать транзит через проливы, не выходя чрезмерно за рамки Монтрё. Несмотря на то, что в этом

⁴³ Саетов И.Г. Остров Стамбул. Новый Босфор – национальный проект Эрдогана для «новой Турции». URL: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2018/02/05/75391-ostrov-stambul>.

⁴⁴ Болдырев А.В. Проект Стамбульского канала: политика, экономика, экология // Эпоха правления в Турции Партии справедливости и развития: промежуточные итоги и прогнозы. [2002–2015]. М.: ИВ РАН, 2017. С. 90, 93.

⁴⁵ Конвенция о режиме проливов. 20 июля 1936 г., Монтрё (Швейцария) // Турция между Европой и Азией. М.: Крафт+ ИВ РАН, 2001. С. 528.

⁴⁶ Конвенция о режиме проливов. 20 июля 1936 г., Монтрё (Швейцария) // Турция между Европой и Азией. С. 528.

плане у Турции большой опыт⁴⁷, Анкара имеет все шансы получить обратный эффект – вместе с Босфором получить загруженным и новый пролив. В этом случае помимо дополнительных экологических проблем могут добавиться и проблемы чисто военного характера. По мнению научного сотрудника ИВ РАН И.Г. Саеова, Стамбульский канал создаст проблемы для обороноспособности Турции⁴⁸.

Экология – ахиллесова пята стамбульского проекта. Канал длиной в 45 км будет проходить от Мраморного моря через озеро Кючукчекмедже к Черному морю – т. е. путь Стамбульского канала лежит через леса, поля и источники пресной воды. Надо отдать должное министру транспорта морских дел и коммуникаций Ахмету Арслану. В отличие от своего предшественника – Бинали Йылдырыма (нынешнего премьер-министра Турции) он предпочитает не отмахиваться, а учитывать мнение экологического и научного сообщества (при том, что после неудачной попытки переворота 15 июля 2016 г. ситуация для критиков стамбульского проекта крайне усложнилась). Министр часто проводит встречи с научной общественностью, широко привлекает к оценке над проектом специалистов ведущих научных и исследовательских центров (то, что до него не практиковалось). Не в последнюю очередь, благодаря Арслану были усилены меры экологической безопасности – в частности, решение в максимальной степени учитывать при постройке канала положительный опыт строительства туннеля «Мармара» (об этом говорилось выше). Все это не убеждает критиков проекта прямо называющим проект Стамбульского канала «проектом «кошмара»⁴⁹ и «экоцидом»⁵⁰. Власти в лице Арслана обращают внимание на создание в ходе проекта дополнительных «зеленых» зон, проведение экологических оценок, тщательном исследовании маршрута. Министерство транспорта приняло заявку, подготовленную инженерной и консультационной компанией Çınar Mühendislik, потребовавшей экологического отчета (ÇED) – документа, юридически необходимого для проектов урбанизации⁵¹. Однако уверения об экологической экспертизе не могут удовлетворить противников Стамбульского канала, поскольку исследовать почвы вдоль запланированного маршрута поручено ТОКІ – правительственному агентству по развитию жилья, заинтересованному в положительной оценке проекта⁵². В декабре 2017 г. Палата инженеров-экологов Стамбула публично

⁴⁷ В 1994 и 1998 гг. Турция практически навязала черноморским государствам собственный регламент судоходства через проливы.

⁴⁸ Саеов И.Г. Остров Стамбул. Новый Босфор – национальный проект Эрдогана для «новой Турции». URL: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2018/02/05/75391-ostrov-stambul>.

⁴⁹ Route of contentious Kanal Istanbul project finalized. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/route-of-contentious-kanal-istanbul-project-finalized-123664>.

⁵⁰ Istanbul's megaprojects may threaten the city itself – National Geographic. URL: <https://ahvalnews.com/environment/istanbuls-megaprojects-may-threaten-city-itself-national-geographic>.

⁵¹ Route of contentious Kanal Istanbul project finalized. URL: <http://www.hurriyetdailynews.com/route-of-contentious-kanal-istanbul-project-finalized-123664>.

⁵² Istanbul turkey grand canal plan Recep Tayyip Erdogan. URL: <http://www.politico.eu/article/istanbul-turkey-grand-canal-plan-recep-tayyip-erdogan/&prev=search>.

потребовала, чтобы Министерство транспорта опубликовало полный отчет о воздействии Стамбульского канала на окружающую среду. Однако, несмотря на это давление, а также заявления, что работы по постройке канала начнутся в течение 2018 г., полностью отчет еще не опубликован. Арслан лишь заявил, что его министерство уже пересмотрело все экологические и климатические факторы, в том числе влияние ветров и глубоководных течений при входе в Черное и Мраморное моря⁵³.

Экологи утверждают, что проект погубит последние лесные массивы севернее Стамбула, которые нередко называют «легкими» Стамбула⁵⁴. В Стамбульской палате инженеров-геологов считают, что первоначальный вариант отчета не учитывал ряд важных факторов, которые делали проект нежизнеспособным. По мнению этой организации, проект может серьезно повлиять на климат, баланс минералов и питательных веществ в Черном море и прилегающих районах, истощая уровень кислорода в Мраморном море⁵⁵. В том же духе высказался и председатель Стамбульского филиала палаты архитекторов Акиф Бурак Атлар, отметивший, что с экологической точки зрения, канал не имеет смысла, поскольку только усилит неконтролируемый рост городских предместий в ущерб окружающей среде и местному населению⁵⁶. Столь же категоричны в своих оценках были и члены профессиональных и общественных организаций, встречи которых прошли в Стамбуле и в муниципалитете Арнавуткёй 27 марта 2018 г.⁵⁷ По общему мнению, проект Стамбульского канала – это большие планы без экологической оценки.

С проблемой экологии тесно связан вопрос о водоемах. По данным американского журнала «National Geographic», на сегодняшний день, около 40% воды в Стамбуле поступает с европейской стороны города, которая в соответствии с экологическими оценками самого правительства будет сильно затронута строительством канала и Третьего аэропорта⁵⁸. В этом случае прокладка маршрута Кючукчекмедже – Сазлидере – Дурусу может полностью уничтожить источники пресной воды к западу от Стамбула. Плотина Сазлидере расположенная к северу от озера Кючукчекмедже, исчезнет, поскольку после открытия канала будет заполнена водой. «Около 13 районов

⁵³ Kanal İstanbul: Erdoğan's drive to build a new strait. By Eva Grey. URL: <https://www.ship-technology.com/features/kanal-istanbul-erdogans-drive-build-new-strait/>

⁵⁴ Сам канал лишь частично затронет «Северный лес». Однако планируемый третий аэропорт Стамбула должен быть построен в самом сердце лесного массива (между населенными пунктами Еникёй и Акпынар). Десятки озер и естественная лесная среда могут быть разрушены для того, чтобы освободить место для аэропорта, который инфраструктурно должен быть соединен с устьем Стамбульского канала.

⁵⁵ Turkey reveals route for new canal to ease Bosphorus shipping. By Ali Kucukgocmen. URL: <https://www.reuters.com/article/us-turkey-canal/turkey-reveals-route-for-new-canal-to-ease-bosphorus-shipping-idUSKBN1F422I>.

⁵⁶ Turkey Grand Canal plan Recep Tayyip Erdogan. URL: <http://www.politico.eu/article/istanbul-turkey-grand-canal-plan-recep-tayyip-erdogan/&prev=search>.

⁵⁷ Rifat Doğan. «Çilginproje»: İstanbul'dakita şocaklarının 40 katı büyüklüğündekazi yapılacak. URL: <http://www.diken.com.tr/cilgin-proje-istanbuldaki-tas-ocaklarinin-40-kati-buyuklugunde-kazi-yapilacak/>

⁵⁸ Istanbul's megaprojects may threaten the city itself – National Geographic/ URL: <https://ahvalnews.com/environment/istanbuls-megaprojects-may-threaten-city-itself-national-geographic>.

(Стамбула – А. Б.) берут воду из этого озера», – отмечает эксперт Нурай Чолак – активист экологической группы «Обороны Северного леса» (Kuzey Ormanların Savunması). Между тем ранее засуха несколько раз приводила Стамбул к дефициту воды. Засушливое лето 2008 г. истощила запасы городских водохранилищ до 25%, засуха в 2014 г. до 29%⁵⁹. Таким образом, канал будет заполнять соленой водой источники пресной воды, исчерпанность которых на сегодняшний день и так уже достигла критического уровня⁶⁰.

Заключение

В настоящей статье автор сознательно попытался избежать политических и экономических оценок Стамбульского канала – одного из наиболее ангажированных проектов президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана. Именно политизированность данного вопроса мешает политологам обратить внимание на комплексный анализ «технических» деталей проекта: проблему экологии, водоемов, сейсмические риски, направление маршрута, вопросы переселения и археологического наследия – все то, что, с точки зрения автора составляет понятие «география Стамбульского канала». Данная статья призвана восполнить этот пробел.

Турецкие власти потратили немало времени на проработку маршрута. Однако, анализируя окончательный вариант маршрута Стамбульского канала, следует сделать заключение о его серьезных недостатках. До сих пор не составлен окончательный отчет о воздействии строительства Стамбульского канала на окружающую среду, не решен вопрос с археологическим наследием, не проработаны вопросы о переселении жителей тех районов, которые подлежат затоплению, а также механизм компенсационных выплат. Перенаселенный Стамбул уже сейчас испытывает проблемы с питьевой водой, однако, замена традиционных резервуаров пресной воды новыми источниками на правительственном уровне даже не обсуждается. Перспектива расширения города за счет создания искусственных территорий (трех островов в Мраморном море) представляется сомнительной, поскольку идея использовать выкопанный грунт для строительства Третьего аэропорта Стамбула уже анонсировалась, но так и не была реализована. Изъятие грунта по избранному маршруту – сейсмически опасной зоне, может спровоцировать неконтролируемое движение земной поверхности и это первое

⁵⁹ Istanbul's megaprojects may threaten the city itself – National Geographic/ URL: <https://ahvalnews.com/environment/istanbuls-megaprojects-may-threaten-city-itself-national-geographic>.

⁶⁰ Многие источники воды станут непригодными для использования в том числе, благодаря строительству нового аэропорта. Особенно трагичной в этой связи выглядит судьба озера Теркос, которое на протяжении почти 122 лет являлось источником пресной воды для Стамбула. В 2006 г. озеро Теркос было объявлено заповедной зоной. По словам Ахмета Арслана, при исследовании маршрута Стамбульского канала было обращено самое пристальное внимание на то, чтобы сохранить этот старинный пресноводный резервуар. Однако, согласно данным Министерства окружающей среды Турции, строительство Третьего аэропорта реально угрожает существованию озера.

на что должны были бы обратить внимание турецкие власти. Не проработан последний участок маршрута: Дурусу – Карабурун. В официальных заявлениях Дурусу значится пока как конечный участок маршрута (см. Рис. 1). Таким образом, проектировщики представили маршрут Стамбульского канала пока еще в сыром виде – ситуация характерная для канала «Стамбул» в целом. Будущее покажет, сумеют ли турки исправить очевидные недостатки в проектировании маршрута. До заветной даты – 2023 г., остается всего пять лет и в случае, если политическая воля президента Реджепа Эрдогана возьмет вверх над доводами специалистов, Турция вместо дополнительного водного пути может получить для себя дополнительные проблемы.

Горячева А.М.*

СТАРЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ИНДИИ В 2000-е ГОДЫ: ПЕРЕХОД ОТ «МОЛОДОЙ НАЦИИ» К «СТАРЕЮЩЕЙ»

A. M. Goryacheva**

AGEING OF INDIAN POPULATION: TRANSFORMATION FROM «YOUNG» TO «AGEING» NATION

Аннотация: Изменение режима воспроизводства населения Индии в XXI веке переводят ее из «молодой» в «стареющую» нацию. Увеличивается демографическая нагрузка на трудоспособное население. Столетиями выработанная система внутри-семейной поддержки детей, пожилых людей и нетрудоспособных членов семьи в современных условиях дает сбой. Страна, с ее уровнем социального обеспечения и, ограниченной только отдельными категориями экономически активного населения пенсионной системой, оказалась неготовой к столь радикальным изменениям.

Ключевые слова: старение населения, возрастная структура пожилого населения, демографическая нагрузка лицами пожилых возрастов.

Abstracts: Serious demographic changes have been observed in India in XXI age and caused it transform from “young” in “ageing” nation. The old-aged dependency ratio has greatly increased. Traditional family security system of old and disabled people in India crashed more and more in modern world. The social security and pension systems do not cover all of more than 110 million old-aged people numbered in 2013 year. It may have serious implications for stability in the country.

Key words: ageing of the population, age specific death rates, dependency ratio.

Данная статья открывает цикл статей, посвященных проблемам пожилого населения Индии. В ней раскрываются демографические особенности этой категории лиц в 2000-е годы, как отражающие общемировые тенденции, так и свойственные национальным особенностям Индии. Вторая статья будет касаться вопросов социального и пенсионного обеспечения пожилого населения страны. Третья статья познакомит с системой здравоохранения (государственной и частной), обслуживающей старшее поколение.

Старение населения – это глобальный феномен, который наблюдается с конца XX века во всех населениях мира за редким исключением. Он проявился сначала в более развитых странах Европы и Америки. Но сейчас к тренду превращения в «стареющие» или «седеющие» нации присоединились и, так называемые, развивающиеся страны. В этих странах с середины XX в. происходило беспрецедентное в истории человечества возрастание численности населения. Огромные перемены в демографической динамике были

* Горячева Агелъ Михайловна – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра индийских исследований; e-mail: goryacheva.adel@mail.ru

** Goryacheva Adel Michailovna – leading research fellow, candidate in economics; e-mail: goryacheva.adel@mail.ru

обусловлены не только объективными факторами, как-то экономический прогресс и успехи медицины, но огромную роль сыграл и психологический фактор. Увеличение численности жителей этих стран были связаны с оптимизмом и надеждами на лучшее будущее народов, сбросивших колониальное иго. Воспроизводство населения испытало коренные сдвиги – в условиях господства традиционных семейных ценностей, опробированных столетиями, и надежд на быстрый рост благосостояния в независимом государстве, рождаемость быстро пошла вверх, а смертность, благодаря успехам медицины по борьбе с инфекционными заболеваниями и иммунизацией значительной части населения от наиболее губительных для жизни и здоровья болезней, пошла вниз. Соотношение растущей рождаемости и сокращающейся смертности привело к резкому омоложению возрастной структуры населения: до 40% населения стало концентрироваться в группе молодежи до 15 лет.

Ярким примером развития тенденции «омоложения» стала Индия – родина демографического взрыва 50–60-х годов XX века. В силу своей изначальной многочисленности вклад страны в прирост мирового населения был огромен. Население Индии в 1872 г. (первая перепись населения страны) составляло 206,1 млн человек, в 1951 г. (первая перепись независимой страны) – 356,9 млн по последней переписи 2011 г. оно перевалило за 1 млрд 210 млн человек. В 1975–1985 годах темпы ежегодного прироста населения Индии составляли 2,33–2,34% в год в среднем. И хотя в 2000-е годы они упали ниже 2%, прирост численности продолжает нарастать: в 50-е годы он находился на уровне 7–8 млн в год, в 60-е – 10 млн то в первом десятилетии XXI века он достиг 17–18 млн в год. С 2001 г. до 2018 г. (по оценке) темпы ежегодного прироста снизились до 1,11%. По оценке экспертов ООН до конца второй декады нового тысячелетия абсолютный ежегодный прирост населения Индии упадет до 14–15 млн человек и она еще надолго удержит за собой 2-е место в мире после Китая, а, возможно и превзойдет его уже в 30–40-е годы¹. Последняя экспертная оценка ООН относится к 2018 году (1млрд 355 млн человек) и она отводит Индии долю в мировом населении в 17,74%. В 1951 году она составляла 14,76%. Ко времени следующей индийской переписи, которая состоится в 2021 г. разрыв между Индией и Китаем по общей численности населения сократится до минимума.

Основные демографические характеристики воспроизводства населения Индии в течение XX века претерпели впечатляющую деформацию: рождаемость (число детей рожденных одной женщиной в репродуктивный период ее жизни) упала с 5,9 детей в 1951 г. до 2,6 детей в 2011 г., продолжительность ожидаемой при рождении жизни выросла с 37 лет в 1951 г. до 65 лет в 2011 г. К 2050 г. прогнозируется, что она возрастет до 74 лет². Однако,

¹ [Электронный ресурс] India Population (2018) – Worldmeters United Nations, Department of Economics and Social Affairs, Population Division.:// <http://www.worldometers.info/world-population/india-population/> (дата обращения 07.03.2018)

² [Электронный ресурс]://<http://www.prb.org/Publications/Reports/2012/india-older-population.aspx>(дата общения 08.03.2018)

главным вкладчиком в прирост населения станет «молодая» возрастная структура населения Индии, потенциал которой будет раскручиваться еще не одно десятилетие.

Долгое время в Индии главной проблемой, бывшей в поле зрения и озабоченности правительства и общества, был огромный прирост населения именно молодых возрастов, который нес в себе значительный потенциал дальнейшего увеличения населения страны по мере вступления их в детородную фазу жизни. Индия одна из первых развивающихся стран развернула государственную программу по снижению рождаемости. Трудности в этой области были огромны в силу традиционной ориентированности индийской семьи на многодетность и особую роль сыновей в благополучном загробном существовании родителей. Эта программа стала называться «Планирование семьи», впоследствии она была переименована в «Благосостояние семьи». Программа с течением времени видоизменялась, корректировалась, освобождалась от давления зарубежного опыта, неприемлемого для индийских условий, накапливала собственный опыт и учитывала неизбежные ошибки в столь новом для страны деле. Наконец, после более чем 50-летнего функционирования, она стала приносить плоды и сказываться не только в реальном снижении рождаемости, но, главное в психологическом настрое общества и смене целевых семейных установок с многодетности на семью с двумя детьми не более. Причем новая современная ориентация на малодетную семью затронула не только наиболее обеспеченную и просвещенную верхушку общества, но и буквально все слои населения.

Несколько отодвинув сторону проблему «молодой» возрастной структуры населения начала исподволь проявляться другая проблема – ускоренный рост числа лиц пожилых (св. 60 лет) возрастов. Она заявила о себе в полную силу в 90-е годы, когда стало очевидным, что в абсолютном и относительном плане прирост старших возрастов стал опережать прирост молодежи (табл. 1).

Таблица 1

Динамика возрастной структуры населения Индии в период независимости

Годы переписей	Доля возрастных групп (%) во всем населении			
	0–14 лет	15–59 лет	60 +	Всего
1951	38,4	56,1	5,5	100,0
1961	41,1	53,3	5,6	100,0
1971	42,0	52,0	6,0	100,0
1981	39,7	53,9	6,4	100,0
1991	37,6	55,7	6,7	100,0
2001	35,3	56,9	7,5	100,0
2011	29,5	62,5	8,0	100,0
2012 (оценка)	29,1	62,6	8,3	100,0

Источник: Census of India 1951–2011; [Электронный ресурс]: *Demography of Elderly Population in India*, p. 47: <http://www.statista.com/statistics/271315/age-distribution-in-india/>

В связи с этим проблемы возникли не менее острые, чем для молодежи. Для молодежи основными вопросами всегда были вопросы образования и трудоустройства. Соответственно на правительство ложилась обязанность обеспечить школьное, высшее и профессиональное образование, а также способствовать росту числа рабочих мест. Для пожилых людей – главные проблемы это социальная обеспеченность, которую создает пенсионная система и услуги здравоохранения. Таким образом, сфера государственной ответственности для молодежи и пожилых людей практически не пересекаются. Если развитие здравоохранения государство в Индии с самого начала независимого развития всегда держало под контролем, то пенсионная система находилась в самом зачаточном состоянии. И даже сейчас, в конце 20-х годов нового столетия, гарантированное для всех категорий населения социальное обеспечение не создано в Индии.

Режим воспроизводства населения (соотношение рождаемости и смертности) менялся в XX веке не только в развивающихся странах, но и в развитых. Но здесь он происходил гораздо медленнее и, можно сказать, естественнее – под воздействием внутренних импульсов социально-экономического развития. Снижение рождаемости растянулось почти на столетие. Процесс сокращения доли молодежи и увеличения доли пожилых людей в развивающихся странах происходил почти параллельно: доля первых сократилась с 34,35 в 1950 году до 30,0% в 2000 г. В развитых странах в настоящее время доля пожилых людей несколько превышает долю детей и молодежи. В менее развитых странах картина противоположная – численность детей в разы превышает численность пожилых. Это касается и Индии (табл. 1). Сдвиги в возрастной структуре развивающихся стран стали особенно заметны в XXI веке. Два мировых гиганта – Индия и Китай – главные доноры численности мирового населения в пожилых возрастах: в Китае в конце 2000-х годов их насчитывалось почти 100 млн человек, в Индии к 2021 году по оценке их будет 137 млн (в 2001 г. их насчитывалось 77 млн). Показательна динамика коэффициентов демографической нагрузки, которые рассчитываются для разных возрастных категорий как населения пожилых возрастов к населению в трудоспособных возрастах. Общая нагрузка (отношение всех неработающих, т. е. детей, инвалидов, стариков к численности населения в трудоспособных возрастах) составляла в Индии в 2017 г. 54,1%, коэффициент потенциального замещения, т. е. дети младше 5 лет – 47,5%, коэффициент пенсионной нагрузки, т. е. население старше 64 лет, – 8,4%.

Число жителей Индии старше 60 лет с 1951 по 2011 гг. выросло почти в 5 раз – с 19 млн до 93 млн человек. В плане долевого соотношения пожилого и всего населения числа также довольно впечатляющие – 5,6% в 1951 г. и 8,3% в 2011 г. (табл. 2)

Таблица 2

Прирост всего население Индии и ее пожилого населения по десятилетиям с1951 по 2011 годы (в %)

Период	Все население	Население старше 60 лет
1951–1961	21,6	23,9
1961–1971	24,8	33,7
1971–1981	24,7	33,0
1981–1991	23,9	29,7
1991–2001	21,5	25,2
2001–2011	17,7	35,5

Источник: переписи населения Индии 1961–2011

Данные таблиц 1 и 2 свидетельствуют, что в начале независимости шел процесс нарастания доли молодежи во всем населении вплоть до конца 70-х годов: пик в 42% был зафиксирован переписью 1971 г. По прогнозу к 2016 г. их доля может сократиться до 28,2%. Для Индии период 1971–2011 годов стал переходным от «молодой» к «седеющей» нации. Как бы на первый взгляд это не звучало пугающе, для Индии с ее гигантским накопленным потенциалом демографического роста и выросшим финансовым бременем по обеспечению старших возрастов, – эта тенденция исключительно положительная. За этим стоит улучшение государственного и частного здравоохранения в стране, борьба с бедностью на государственном уровне и, как результат существенное снижение смертности. Резкий скачок в усилении тенденции старения населения страны наблюдается с началом нового столетия и очевидно отражает в том числе и экономические успехи.

Бюро по народонаселению ООН ввело термин «стареющая» нация (ageing) или «седеющая» нация (greying) для стран, где возрастная структура населения меняется в сторону увеличения доли старших возрастов за счет сокращения доли младших групп и достигла не менее 7%. Индия превысила эту планку уже с самого начала XXI столетия и к 2025 году доведет ее до уровня 12.6%³.

Гендерный и территориальный срез тенденции роста численности старших возрастов в Индии показан в табл. 3.

В гендерном плане обращает на себя внимание опережающий рост доли женщин пожилого возраста по сравнению с мужчинами. Индия отошла от традиционной для нее в течение столетий более высокой женской смертности и встроилась в общемировое русло более высоких показателей выживаемости женской части населения. Процесс перехода в Индии к «стареющей» нации, как это ни странно, некоторое время шел опережающими темпами в деревнях, где более высок уровень бедности, а не в городах как это происходило в более развитом мире. Но к началу XXI века скорость этого процесса между городом и деревней уравнилась.

³ Demography of Elderly Population. Chapter 3, p. 47 New Delhi: [Электронный ресурс] http://www.shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/57408/909_chapter%203 (дата обращения 08.03.2018)

Таблица 3

Доля пожилых людей по месту жительства и половой принадлежности в Индии в 1961–2012 гг. (в %)

Годы переписей	Мужчины	Женщины	Деревня	Город	Общая доля пожилых людей
1961	5,5	5,8	5,8	4,7	5,6
1971	5,9	6,0	6,2	5,0	6,0
1981	6,4	6,6	6,8	5,4	6,5
1991	6,7	6,8	7,1	5,7	6,8
2001	7,1	7,8	7,7	6,7	7,5
2011	7,7	8,4	8,1	7,9	8,0
2004–2005*	6,9	7,5	7,3	7,0	7,2
2007–2008*	7,3	7,7	7,6	7,2	7,3
2012*	7,9	8,6	7,3	8,2	8,3

Источник: [Электронный ресурс] [Demography of elderly population, 2009, p.45]

*Оценка

Рост числа жителей в нетрудоспособных возрастах, т. е. св. 60 лет, (в Индии в этом возрасте уходят в отставку, что, однако, не является синонимом выхода на пенсию⁴) отмечается весь период независимости и имеет долгосрочные выходы на увеличение размеров государственного финансирования социальной поддержки этой категории населения.

Каковы же перспективы изменений внутри самой группы людей старше 60 лет, иными словами, какова тенденция изменения долгожительства в новых экономических условиях? Людей достигших 70 лет и более в 1961 г. насчитывалось 9 млн человек или 2% всего населения, в 2001 г. – уже 29 млн или 2,9%, лиц старше 80 лет в 1961 г. насчитывалось – 2 млн в 2001 г. – 8 млн человек⁵. Данные о продолжительности жизни, собираемые в системе регистрации актов гражданского состояния. Затем систематизируются на основе выборок национальной статистической службы (National Sample Survey). Эти результаты показаны в табл. 4

Ожидаемая продолжительность жизни при рождении в Индии за 30 лет с середины 70-х годов выросла почти на 20 лет – с 49,7 лет в 1970–75 гг. до 67,5 лет в 2009–2013 гг. Впечатляет и рост продолжительности жизни пожилых людей: для мужчин она выросла с 14 до 18 лет, для женщин – с 14 до 19 лет. В Индии до 1980-х годов был очень высок уровень смертности среди девочек младше 5 лет и молодых женщин, как следствие традиционного пренебрежения их здоровьем и внутрисемейной дискриминацией

⁴ Пенсионное обеспечение распространяется только на те категории работавших, кто был занят на предприятиях государственного сектора, в частном корпоративном секторе или в государственной администрации.

⁵ Demography of Elderly Population in India, chapter 3, New Delhi, p. 50 [Электронный ресурс] // http://www.shodhganga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/57408/909_chapter%203 (дата обращения 08.03.2018)

в питании. Эта тенденция противоречила более высокой биологической выживаемости женского населения почти во всех населенных мирах. Усилия общества и государства в период независимости удалось прервать эту тенденцию путем наделяния женщин правами, которых они ранее не имели. С 80-х годов XX столетия ситуация с продолжительностью жизни женщин в Индии стала меняться в сторону общемировой закономерности большей продолжительности жизни женщин по сравнению с мужчинами. По данным на середину 2000-х годов индийские женщины живут в среднем на 4–5 лет дольше мужчин.

Таблица 4

Ожидаемая продолжительность жизни населения Индии в 1970–2013 гг. по гендерному признаку и месту жительства (число лет)

	Период	Все население	Мужчины	Женщины	Сельское население	Городское население
Продолжительность жизни при рождении	1970–75	49,7	50,5	49,0	48,0	58,9
	1976–80	52,3	52,5	52,1	50,6	60,1
	1981–85	55,5	55,4	55,7	53,7	62,8
	1986–90	57,7	57,7	58,1	56,1	63,4
	1991–95	60,3	59,7	60,9	58,9	65,9
	1996–00	61,9	61,0	62,9	60,7	67,3
	2001–05	63,2	62,3	63,9	61,8	68,5
	2006–10	66,1	64,6	67,7	64,9	69,6
Продолжительность жизни для достигших 60 лет	2009–13	67,5	65,8	69,3	66,3	71,2
	1970–75	13,8	13,4	14,3	13,5	15,7
	1976–80	15,0	14,1	15,9	14,7	16,2
	1981–85	15,4	14,6	16,4	15,1	16,9
	1986–90	15,4	14,7	16,1	15,3	16,2
	1991–95	16,2	15,3	17,1	15,9	17,7
	1996–00	16,9	15,8	17,8	16,5	18,6
	2001–05	17,7	16,4	18,7	17,4	19,5
2006–10	17,5	16,5	18,6	17,2	18,4	
2009–13	17,9	16,9	19,0	17,5	19,1	

Источник⁶: [Elderly in India in 2016, p. 35]

Краткие ссылки на отдельные стороны процесса воспроизводства населения Индии, упомянутые в статье ранее, все-таки не дают ясного ответа о соотношении двух сторон прироста численности жителей страны. Общемировые тенденции для развитых стран сводятся к снижению коэффициентов

⁶ Elderly in India in 2016. Government of India. Ministry of Statistics and Programme Implementation. Social Statistics Division//New Delhi [Электронный ресурс]: [http://www.mospi.nic.in/sites/default/files/publications_reports/Elderly in India_2016](http://www.mospi.nic.in/sites/default/files/publications_reports/Elderly%20in%20India_2016)(дата обращения 07.03.2018)

рождаемости, смертности, росту продолжительности жизни и, так называемому, «старению населения». В этих странах процессы демографической эволюции заняли продолжительное время, были постепенными, и в настоящее время характеризуются опережающим приростом пожилого населения по сравнению с приростом молодежи. Колониальное прошлое и слабость экономики страны до середины 80-х годов делали Индию по характеру воспроизводства населения типично «молодой» нацией, ответственной за гигантский прирост молодежи в мировом населении. Но улучшение социально-экономических условий с началом реформ 90-х годов XX века в довольно короткие сроки привели ее к переходу в категорию «стареющей» нации.

Характеристики воспроизводства населения Индии в переходный и современный период показаны в табл. 5

Таблица 5

Коэффициенты рождаемости, смертности и фертильности по переписям в 1971–2011 гг. городах и сельской местности Индии

Перепись	Рождаемость			Смертность			Фертильность*		
	Село	Город	Индия	Село	Город	Индия	Село	Город	Индия
1971	38,9	30,5	36,9	16,4	9,7	14,9			
1981	35,6	27,0	33,9	13,7	7,8	12,5	4,8	3,3	4,5
1991	30,9	24,3	29,5	10,6	7,1	9,8	3,9	2,7	3,6
2001	27,1	20,3	25,4	9,1	6,3	8,4	3,4	2,3	3,1
2011	23,3	17,6	21,8	7,6	5,7	7,1	2,7	1,9	2,4

*Фертильность: число детей, рожденных женщиной в течение репродуктивного периода

Источник: Demography of Elderly Population in India, chapter 33, p.58. На основе данных SRS (Sample Registration System), Registrar General, vol. 46, № 1, January 2012, Statistical Report 2011

Исходя из данных табл. 5, можно констатировать, что «старение» население происходит главным образом за счет снижения рождаемости и фертильности: опережающие темпы снижения коэффициентов рождаемости по сравнению со смертностью – явление относительно новое в демографической истории Индии. Фертильность городского населения страны уже близко к простому воспроизводству, когда происходит не прирост численности, а стабилизация на имеющемся уровне. Безусловно, это результат пропагандируемых на государственном уровне идеалов малодетной семьи. Сокращение рождаемости происходит в основном благодаря сокращению детской и материнской смертности. Хуже обстоит дело со снижением общего коэффициента смертности: до сих пор не преодолены высокая заболеваемость и смертность от инфекционных заболеваний детей, туберкулеза, кишечных заболеваний, ВИЧ.

В табл. 6 приведены данные о динамике повозрастных коэффициентов смертности для лиц старше 60 лет.

Таблица 6

Возрастные коэффициенты смертности* пожилых людей в Индии в 2013 году

Возрастная группа	Все население	Мужчины	Женщины	Село	Город
60–64	18,4	20,7	16,1	19,7	15,0
65–69	29,7	32,7	26,8	31,2	25,6
70–74	48,8	54,9	43,2	51,7	41,0
75–79	70,7	81,7	61,2	74,0	61,4
80–84	115,1	129,9	102,0	122,0	96,7
Св. 85	212,7	226,1	202,4	219,0	194,7

*Коэффициент смертности: число смертей на 1000 человек данной возрастной группы

Источник: [Электронный ресурс]⁷

Очевидно, что коэффициент смертности на середину 10-х годов нового столетия в Индии имеет современную закономерность превышения мужской смертности над женской. Также в рамках мировой закономерности происходит превышение смертности в сельских районах над смертностью в городах.

Наиболее устойчивым из всех демографических показателей оказалась половая структура населения, которая ну никак не хочет выходить на мировой уровень! История индийского общества столетиями предполагала более зависимое и социально менее значимое положение женщин в семье и обществе. Действительно радостным событием считалось в семье рождение только сына. Эта традиция оказалась настолько живучей, что в период независимости пришлось инициировать государственную политику по наделению женщин правами (empowering of women) в экономике и социальной сфере. Но ее результаты пока еще очень далеки от заложенных в нее целей: Индия по-прежнему остается одной из немногих стран мира со значительным преобладанием мужского населения (табл. 7)

Таблица 7

Половая структура всего населения Индии и населения в пожилых возрастах по переписям 1951–2011 гг.*

Год переписи	Все население	Население старше 60 лет
1951	946	1028
1961	941	1000
1971	930	938
1981	934	960

⁷ Elderly in India in 20. Government of India, Ministry of Statistics and Programme Implementation, Social Statistics Division//New Delhi: http://www.mospi.nic.in/siter/default/files/publicatin_reports/Elderly_in_India_2016 (дата обращения 07.03.2018)

Год переписи	Все население	Население старше 60 лет
1991	927	930
2001	933	972
2011	943	1033

*Число женщин на 1000 мужчин

Источник: [Электронный ресурс тот же, что в табл. 6, с. 33]

Провальный с точки зрения соотношения мужчин и женщин в стране 1991 год, когда перепись зафиксировала всего 927 женщин на 1000 мужчин стала следствием превентивного вторжения в течение беременности и избавления от нежелаемого ребенка девочки. Ранняя диагностика пола плода приобрела в Индии огромные масштабы в 70–80-е годы, благодаря новым возможностям медицины. Многие семьи, узнав что должна родиться девочка, шли на прерывание беременности исключительно по причине нежелательного рождения девочки. Долгое время и сама процедура диагностики и ее последствия были абсолютно законны в Индии, пока правительство и общество не спохватились и не осознали катастрофические последствия от этого «прогресса» в медицине. Официальный запрет на раннюю диагностику был введен, однако, он довольно часто обходится. И хотя к 2011 г., году последней переписи, положение несколько улучшилось, но все равно остается напряженным, несмотря даже обозначившееся превышение средней продолжительности жизни женщин по сравнению с мужчинами. Только в 2000-е годы статистика недосчиталась 63 млн женщин и 21 млн девочек, которые оказались нежелательны в индийских семьях [The Guardian World News, 2018] [Электронный ресурс]⁸. В индийской прессе приводятся вопиющие факты «потери» девочек. Лидером по несбалансированной половой структуре своего населения является штат Пенджаб. По данным обследования, проведенного фондом Action Aid India в 2009 г., в некоторых округах штата приходилось всего 300 девочек на 1000 мальчиков [New Statesman 2013, December 13].

В когорте пожилого населения Индии, похоже, однако, социально-экономические предпочтения, отдаваемые мужскому полу, перестали превалировать над биологически predetermined лучшей выживаемостью женщин: половая структура здесь все более сливается с трендом развитых стран (табл. 8)

Таблица 8

Половая структура пожилого населения Индии по возрастным группам (число женщин на 1000 мужчин)

Возрастные группы	1991	2001	2006	2011*	2016*	2021*	2026*
60–69	94	104	104	98	95	96	100

⁸ The Guardian World News, 30 January, 2018, Associated Press in New Deelhi/http://www.theguardian.com/world/2018/jan/30/more-than-63-million-women-missing-in-india-statistics-show?CMP=share_btn_link (дата обращения 08.03.2018)

Возрастные группы	1991	2001	2006	2011*	2016*	2021*	2026*
70–79	92	98	108	114	112	106	103
80+	92	108	103	116	126	135	136
Старше 60 лет	94	102	105	105	103	103	105

*Прогноз, выполненный в департаменте Registrar General and Census Commissioner of India, 2006

«Феминизацию» населения в пожилых возрастах ничем иным как биологической природой объяснить нельзя. Тенденция имеет место быть и, по прогнозу самой компетентной статистической службы Индии, будет усиливаться. Это добавляет озабоченности ведомствам и организациям, ответственным за социальное обеспечение женщин старших возрастов, поскольку к этому возрасту они чаще всего уже вдовы и могут рассчитывать только на поддержку выросших детей, но с этим уже не все так просто как было раньше. С переходом от традиционной большой семьи (joint family) к нуклеарной семье эти связи и обязанности в современной Индии становятся все слабее.

Как определить степень уязвимости пожилого человека в старости? Для этого существует комплексный показатель «коэффициент зависимости» (dependency ratio), который показывает соотношение неработающего по любым причинам (возраст, нездоровье, отсутствие возможностей подработки и т. д.) пожилого населения на 100 работающих (табл. 9)

Таблица 9

Динамика коэффициента зависимости пожилого населения Индии по половому признаку и по месту жительства

Год переписи	Все население	Мужчины	Женщины	Сельское население	Городское население
1961	10,9	10,9	10,9	11,4	8,7
1971	11,5	11,4	11,6	12,2	8,9
1981	12,0	11,8	12,2	13,0	9,2
1991	12,2	12,2	12,2	13,2	9,7
2001	13,1	12,5	13,8	14,1	10,8
2011	14,2	13,6	14,9	15,1	12,4

Источник: [Elderly in India, 2016, p.45]

К определению степени нагрузки работающего населения неработающими относится и коэффициент детской нагрузки (дети и подростки до 15 лет) (young age dependency ratio). В Индии в силу все еще очень молодой возрастной структуры населения он значительно превосходит нагрузку пожилыми людьми. К 2026 г. он сократится на 25%, в то же время коэффициент нагрузки пожилыми возрастными вырастет на 7%. При суммировании всех категорий неработающих (дети и пожилые) рассчитывается коэффициент демографической нагрузки. В Индии он очень высок: в 2001 г. он составлял 73% на 100% занятых. К 2026 г. по прогнозу он упадет до 56% [Subaiya, Bansod, 2011, p.4].

Для оценки положения людей в пожилых возрастах существует и такой показатель как коэффициент потенциальной поддержки (potential support ratio). В Индии в 2001 г. на 8,5 человек в трудоспособном возрасте приходился 1 пожилой житель страны. К 2026 г., по прогнозу, их число сократится до 5 человек [Subaiy, Bansod, 2011, p.5]. Даже этот показатель подтверждает тенденцию старения населения страны и все более заметное встраивание Индии в общемировую тенденцию, когда все меньшее количество работающих должно будет поддерживать жизнеобеспечение все большего количества не работающих пожилых людей.

Исследование, проведенное Департаментом Выборочных Обследований министерства статистики Индии, позволяет более детально в динамике рассмотреть проблему зависимости людей пожилого возраста (табл. 10)

Таблица 10

Процентное соотношение пожилых людей по степени экономической зависимости

Группы населения	Год обследования	Доля всего населения (%)			
		Совершенно независимы	Частично зависят	Полностью зависят от других	всего
мужчины в деревнях	1995–96	49	18	31	100
	2004	51	15	32	100
Женщины в деревнях	1995–96	12	15	71	100
	2004	14	12	72	100
Все сельское население	1995–96	30	16	51	100
	2004	33	14	52	100
Мужчины в городах	1995–96	52	17	30	100
	2004	56	13	30	100
Женщины в городах	1995–96	12	11	76	100
	2004	17	10	72	100
Все городское население	1995–96	31	14	53	100
	2004	36	11	52	100

Источник: [National Sample Survey, 2004, p. 51]

Как видно из таблицы 10 доля старших возрастов всех категорий населения Индии – мужчин, женщин, проживающих как в городах, так и в сельской местности, нуждающихся в той или иной степени поддержки очень высока и колеблется от 50 до 70%. Особенно уязвимы женщины: полностью зависимых женщин, что в городах, что в деревнях более 70% и динамика за более, чем 10 летний период неутешительна. Динамика полной зависимости мужского населения, также как и всего населения, также свидетельствует об отсутствии сдвигов в положительную сторону. Причина только в одном – несовершенство или системы социального обеспечения пожилых людей. Полного охвата всего населения пенсионной системой как не было, так и нет. Разговоры об этом

ведутся, но кроме того что для этого требуются гигантские финансовые ресурсы, требуются разработки как распространить пенсионную систему на столь разные в социально-экономическом плане, как организованный и неорганизованный (в индийской терминологии неформальный) сектора экономики.

Индийская статистическая служба позволяет заглянуть в проблему зависимости пожилых людей в зависимости от источников поддержки: так в 1995–96 и 2004 гг. Департаментом Выборочных Обследований такое исследование было проведено и его результаты показаны в табл. 11.

Таблица 11

Источники поддержки пожилых* людей в Индии по данным 1995–96 гг.

Родственники, оказывающие поддержку	Сельское население			Городское население		
	Мужчины	Женщины	Все	Мужчины	Женщины	Все
Супруги**	113	159	142	105	182	156
	70	159	127	60	192	148
Собственные дети	766	717	735	792	695	728
	850	746	787	865	710	762
Внуки	50	52	52	54	56	55
	22	31	28	18	30	26
Прочие родственники	71	72	71	49	67	61
	57	63	61	57	68	64
Общее число обеспечивающих поддержку	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Источник: [National Sample Survey, 2004, p. 51]

*Число зависимых пожилых людей на 1000 человек, оказывающих поддержку

**Верхняя цифра в каждой ячейке относится к 1995–96 г., нижняя – к 2004 г.

Очевидна тенденция возрастающей зависимости особенно женщин в сельской местности от поддержки собственных детей и это в условиях распада ценностей большой неразделенной семьи! Сельские женщины редко имеют достойную работу вне дома, которая бы обеспечила их в старости. Основная работа женщины в индийской деревне – это ведение домашнего хозяйства или работа на домашней ферме, что пока по индийским законам не дает ей право на социальную защиту в старости. Если при этом учесть, что девушка выходя замуж навсегда покидает семью, то единственной опорой родителей в старости остаются сыновья. Вот одна из существенных причин почему до сих предпочтению отдается сыновьям.

Огромная по численности населения, по занимаемой площади Индия богата на региональные различия между штатами, между севером и югом, по природным ландшафтам и степени освоенности территории, по этническому составу и плотности населения. Такой важный показатель как доля пожилого населения во всем населении также варьирует по регионам: от 12,6% в Керале, 10,3% в Тамил Наду до 4,6% в Аруначал Прадеш (табл. 12). Правда

в табл. 12 показаны только крупнейшие индийские штаты. Главное, что бросается в глаза – это различия в доле пожилого населения между менее развитым севером (менее 8%) и более развитым югом (более 10%). Такая закономерность хорошо согласуется с уровнем жизни в штатах: где богаче население, тем более «продвинутой» возрастная структура. В этих штатах, как правило, и более высокий уровень социальной защищенности.

Таблица 12

Доля населения старше 60 лет в крупнейших индийских штатах по переписи 2011 г.

Штаты	Доля населения (%)		
	Все население	Мужчины	Женщины
Андхра Прадеш	9,8	8,3	9,4
Бихар	7,4	7,2	6,7
Гуджарат	7,9	7,6	9,0
Хариана	8,7	6,6	7,6
Химачал Прадеш	10,2	10,4	10,3
Карнатака	7,7	7,9	8,9
Керала	12,6	11,8	13,3
Мадхья Прадеш	7,9	6,8	7,4
Махараштра	9,9	8,8	9,7
Одиша	9,5	9,1	9,5
Панджаб	10,3	9,1	10,0
Раджастхан	7,5	6,6	7,9
Тамил Наду	10,4	10,2	10,9
Уттар Прадеш	7,7	6,6	7,1
Западная Бенгалия	8,5	8,2	8,2
Индия	8,6	8,4	8,0

Источник: цитируется по [Demography of Elderly Population, 2011, p.52]

Старение населения – это общемировой тренд, к которому присоединилась и Индия. Для страны это явление приобретает характер крупного социально-экономического вызова в будущем. Огромные ресурсы, прежде всего государственные, потребуются на поддержку и жизнеобеспечение, уход и лечение пожилых людей, численность которых будет постоянно возрастать. Для Индии, которая борется все годы независимости с бедностью, эта проблема ляжет тяжелым бременем на ресурсы развития. В социальном обеспечении в стране нуждаются, причем не просто нуждаются, а зависят на грани выживаемости, не только пожилые люди, но и бедняки, безработные, дети, беременные женщины и кормящие матери. Для разных категорий населения в Индии существуют и постоянно совершенствуются различные государственные программы помощи, некоторые из которых действуют

десятилетиями. Но потребность в помощи пожилым людям возникла не так давно по двум причинам: во-первых, стала быстро нарастать численность старшего поколения, а, во-вторых, стала ослабевать под напором современности одна из многовековых традиций Индии внутрисемейной поддержке пожилых членов семьи. При чрезвычайно ограниченной пенсионной системе в стране – единственная надежда на поддержку в старости на детей и внуков. И Индии отдают отчет в назревшей проблеме и определенные подвижки в ее разрешении имеются.

Литература/References

1. *Demography of Elderly Population in India*. Chapter 33, Statistical Report, Registrar General, vol. 46, N1, January 2012, New Delhi
2. Census of India 1951–2011/. Government of India, Planning Commission, New Delhi.
3. New Statesman 2013, December 13, New Delhi
4. NSSO – National Sample Survey Office, Ministry of Statistics and Programme Implementation, New Delhi, 52th round (1995–96), 60th round (Jan-June 2004)
5. Subaiya L., Bansod Dh. *Demography of Population Ageing in India*. Working Paper № 1, Institute for Social and Economic Change, Bangalore. UN Population Fund, Institute of Economic Growth, New Delhi, December 2011

Электронные ресурсы

Elderly in India-Profile and Programmes, 2016, Government of India, Mministry of Statistics and Programme Implemntntation (Social Statistics Division), New Delhi: [http://www.mospi.nic.in/siter/default/files/publication reports/Elderly in India_2016](http://www.mospi.nic.in/siter/default/files/publication%20reports/Elderly%20in%20India_2016.pdf) (дата обращения 07.03.2018)

Demography of Elderly Population in India, New Delhi: [http://shodhanga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/57408/09_chapter%203](http://shodhanga.inflibnet.ac.in/bitstream/10603/57408/09_chapter%203.pdf) (дата обращения 08.03.018)

Demography of elderly Population in India. Sample Registration System.: <http://www.statista.com/ststatistics/271315/age-distribution-in-india> (дата обращения 08.03.2018)

India Population 2018- Worldmeters, UN, Department of Economics and Social Affairs. Population Division: <http://www.worldmeters.info/world-population/india-population/> (дата обращения 07.03.2018)

<http://www.prb.org/Publications/Report/2012/India-older-population.aspx> (дата обращения 07.03.2018)

The Guardian World News, January 30, 2018. Associated Press in New Delhi // http://www.theguardian.com/world/2018/jan/30/more-than-63-million-women-missing-in-india-statistics-show?CMP=share_btn_link (дата обращения 07.03.2018)

Мамедова Н. М.*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР–ЮГ» КАК СОВРЕМЕННЫЙ АНАЛОГ ВЕЛИКОГО ВОЛЖСКОГО ПУТИ

*N.M. Mamedova***

THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR «NORTH–SOUTH» AS A MODERN ANALOGUE OF THE GREAT VOLGA ROUTE

Аннотация: Исторически Великий Волжский путь являлся главной дорогой, которая связывала русские земли с Ираном. Волга была важна и для русской торговли, и как транзитный путь, соединявший европейские и восточные страны. В результате походов русских князей в Хазарию, завоевания Казанского и Астраханского ханств, а затем и присоединения закавказских территорий Волжский путь становится удобной и безопасной торговой дорогой. В наши дни своеобразным аналогом Волжского торгового пути является международный транспортный коридор «Север–Юг». В его формировании заинтересованы не только прикаспийские страны, но и государства, участвующие в реализации проекта Нового шелкового пути.

Ключевые слова: Россия, Волга, Иран, русско-иранская торговля, МТК «Север–Юг»

Abstract: The Great Volga route historically was the main road connecting the Russian lands with the eastern countries. After joining the Russian state of Kazan and Astrakhan, and then the Transcaucasian territories, Russia and Iran became neighbors. This expanded the Russian-Iranian trade relations. Today, a kind of analogue of the Volga trade route is the international transport corridor «North-South». In its formation, not only the Caspian countries are interested, but also the states participating in the implementation of the New Silk Road project.

Key words: Russia, Volga, Iran, Russian-Iranian trade, ITC «North–South».

Великий Волжский путь шел на севере через территорию Новгородского княжества, т. е. являлся важным транзитным путем из Скандинавии на Восток и обратно [3, с. 55]. Уже в X в. Волга и Западный берег Каспия превратились в основную торговую артерию, соединявшую Иран с русскими княжествами и государствами Европы. Именно тогда Волга получила у арабских авторов название Нахр-ар-рус, или Русская река, т. к. наиболее часто ее использовали русские суда.

Среди русских купцов, которые через Волгу в XV веке попали в Иран, наиболее известен Афанасий Никитин. В Персии А. Никитин пробыл два года,

* Мамедова Нина Михайловна – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН. e-mail: mamedovan@mail.ru.

** Mamedova Nina M. – PhD Economics, Chief Researcher Fellow, Head of Iran Deptt, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences.

побывал в Йезде, в Тебризе. Большую часть своих записей он посвятил Индии, и П. Мельгунов причиной этого считает то, что «Персия русскому купцу XV столетия не была диковинкой; она была более или менее знакома русскому человеку, и мало было товаров из этой страны, которые ему не были бы известны» [8, с. 152].

В результате войн Ивана Грозного к Русскому государству были присоединены Казанское (1552) и Астраханское (1556) ханства. Весь Волжский путь, кроме Каспия, оказался в руках России. И это способствовало развитию и внутренней торговли и внешней торговли. В 1559 г. в Москву приехал посол из Персии с просьбой о позволении производить торг с Россией [1, с. 26]. Именно тогда, в середине XVI в., и возникает одна из крупнейших русских ярмарок – Макарьевская (менее 90 км от Нижнего Новгорода). Она находилась в середине Волжского пути, между впадениями в Волгу Оки и Камы. Ведущая роль в торговле на Макарьевской ярмарке принадлежала крупнейшим купцам из Москвы, Петербурга, Ярославля, Н. Новгорода, Казани, т. е. из городов, связанных именно с Волжским путем. Среди иностранных купцов на ярмарке выделялись армяне, ведущие торговлю персидским шелком (их насчитывалось до 1,5 тысяч). Под стенами Макарьевского монастыря действовали армянская церковь и мечеть.

Макарьевская ярмарка была тесно связана со всеми крупными торговыми центрами страны. Западноевропейские товары поступали на Макарьевскую ярмарку первоначально из Архангельска, а в XVIII – начале XIX веков – из Санкт-Петербурга.

Россия в отношениях с Персией учитывала заинтересованность Европы в торговле с Персией. Общеизвестно, что в 1561 г. член английской торговой компании Дженкинсон предложил Ивану Грозному проект торговли с Персией, т. к. вся торговля с Востоком через Волгу велась только с согласия русского царя. Разрешение Дженкинсону было дано, эти разрешения менялись, но только из-за размеров пошлин, так, в 1588 г. англичанам вновь было разрешено беспошлинно ездить из Москвы в Персию и Шемаху. Это, безусловно, усиливало интерес самой России к торговле с Персией. «От царя Федора Ивановича до Петра I сношения российского двора, основанные большею частью на торговых видах, с персидскими шахами не прерывались, в которое и спокойное царствование Михайлы Федоровича торговля астраханская с Каспийским поморьем, то есть с Гилянью и Шемахою была доведена уже до цветущего состояния. При царе Борисе Федоровиче дружеские сношения с Персией равномерно поддерживались с большим вниманием» [1, с. 63].

Персия в это время крайне заинтересована в России из-за войн с османами. Шах просил помощи у России, за что обещал передать ей Дербент и Баку. Но в России в начале XVII в. после смерти Бориса Годунова началась смута, шла борьба за престол, с польской интервенцией, поэтому переговоры с шахом о союзе против турок были прерваны.

После установления на российском престоле династии Романовых политическая обстановка изменилась и в самой Персии. Она к этому времени

также оправилась от внутреннего кризиса, десятилетняя война с османами закончилась подписанием в 1612 г. Стамбульского мирного договора, а затем договора в Зохабе (в 1639 г.). Шаху Аббасу I удалось отвоевать Хорасан, почти все Закавказье, побережье Каспийского моря вплоть до Дербента. России тоже в это время не нужен был конфликт с Персией из-за Грузии и закавказских ханств. В дипломатической переписке этих лет все острые политические вопросы обходились молчанием и постепенно заменялись экономическими вопросами.

При Романовых не только государство, но и купечество начинает осваивать путь в Иран. В XVII веке наиболее известно «хождение» Федора Котова. В 1623 г. Федот Афанасьевич Котов был послан через Астрахань в Персию с товарами из государевой казны. Котов получил из Посольского приказа специальное задание – описать пройденный путь, обычаи жителей, города и представить «статейный список, поэтому им и был написан отчет о поездке в Персию. Если проследить путь Котова, то это – путь по Оке до Нижнего Новгорода, далее до Астрахани, затем до Дербента, а затем сухопутным путем через Ардебиль до Кума и Исфахана.

Для России Волжский путь был всегда важен не только для торговли с Персией, но и через Персию с другими странами. В это время в Москве уже был особый персидский гостиный двор с лавками. Из Персии в Россию ввозились, главным образом, шелк-сырец и предметы роскоши. Торговля шелком была монополией царской казны. Лучшие сорта других товаров, в частности так называемые «узорные товары» (драгоценные камни, золотые и серебряные украшения), в первую очередь, также покупала казна. В Персию вывозились собольи, беличьи и прочие дорогие меха, кость, моржовые клыки, юфть, пенька, лен, хлеб. К концу XVII в. был выработан торговый статут для шахских и царских купцов. Но они не выступали, как правило, самостоятельно, а вели торговлю от имени «казны», т. е. фактически осуществляли государственную торговлю.

Для торговли с Персией была важна не только Волга, но и необходимость иметь морские порты. Так как Каспийское море трудно для плавания, наиболее целесообразным представлялся сухопутный путь после Астрахани. Наиболее благоприятным был путь через западное побережье, наиболее известное русским. Поэтому для торговли с Персией и другими восточными странами важно было установить тесные связи с Закавказьем, или включить их в состав России. Это понимал и Петр I.

Несмотря на то, что основное внимание в своей внешней политике Петр I уделял северному направлению, очевиден и его интерес к расширению торговли с восточными странами. Для Петра важно было увеличить транзитную торговлю, особенно шелком. В Иран было отправлено посольство Артемия Петровича Волынского, который должен был способствовать тому, чтобы вся транзитная торговля шелком шла через Россию. Артемию Волынскому удалось в 1717 г. заключить первый торговый договор [2, с. 164] с шахским правительством, но дипломатическим путем не удалось переориентировать

всю торговлю шелком на Запад через Россию. Возникла идея персидского похода, который, конечно, ставил также и военно-стратегические цели. В 1723 г. к России были присоединены города Баку и Дербент, а также прикаспийские иранские провинции [7, с. 19]. При Петре I в Астрахани был заложен порт, основано Адмиралтейство, началось строительство морского торгового флота. По данным Рябцева А.Л., из Астраханского порта в конце XVIII века вывозилось до 90–100% стоимости экспортируемых на Восток русских тканей, например, в 1791 г. – все 100%. Основным объемом экспорта из Астрахани поступал на рынки Ирана и Закавказья. Если еще в 1774 г. в Иран вывозилось 68% русских товаров (только в Энзели – 66%), то после 1780 г. – основной поток пошел в Бакинский порт, но и оттуда часть товаров отправлялась в Иран [10].

Каспийская торговля России в XVIII в. продолжала вестись также в основном морем и вдоль западного побережья Каспия. Россия, имея один крупный порт на Каспии – Астрахань, контролировала всю торговлю на море [11, с. 134]. Всю перевозку грузов на Каспии осуществляли русские мореходные суда.

В Иране главным портом Ирана для торговли с Россией была Гилян (Энзели). Пристань в Энзели была устроена еще по приказу Петра I. Хотя порт периодически заносился песком, но он работал, т. к. именно через него проходила самая тогда выгодная торговля шелком.

В начале XIX в. вопрос об освоении западного побережья Каспия как части Волжского пути в Иран был окончательно решен – и через добровольное вхождение различных территорий в состав Российской империи, и военным путем.

Вопросы взаимной торговли содержались в статьях Гюлистанского и Туркманчайского договоров, закрепивших за Россией кавказские земли. Все большую долю торговли через Кавказские территории и Волжский путь стал занимать транзит в Иран европейских товаров, которые успешно конкурировали с товарами российской промышленности [9, с. 44]. В России было решено ввести почти запретительные пошлины на транзитные товары. Однако повышение цен в 1831 г. на провозимые в Иран через Россию западные товары не привело к росту продаж в Иран российских товаров. Обороты торговли через Волгу и Закавказье уменьшились, т. к. европейские страны переключили товарные потоки в Иран через Трапезунд [5, с. 101].

В XIX в. – начале XX века центрами торговли с Персией являлись Астрахань, Москва и Баку. В Москве для торговли с Персией в 1845 г. был основан Московский торговый дом. В 1857 г. было создано Закаспийское торговое товарищество [4]. Оно было затем реорганизовано в акционерную компанию, на базе которой через 17 лет было образовано Бакинское нефтяное общество. В Астрахани вплоть до Октябрьской революции работал Персидский торговый дом.

Во второй половине XIX века Астрахань представляла собой крупный портовый город, по числу паровых судов она занимала второе место в России, уступая только Одессе, а по числу парусных судов – первое. Постепенно в русско-иранской торговле все больше увеличивались обороты через Баку.

Ко времени Октябрьской революции Бакинский порт стал главным морским портом в торговле с Ираном, а ведущее место в этой торговле занял частный сектор.

В настоящее время основным центром торговли постсоветской России с Ираном остается Астрахань, в которой есть речной порт Астрахань и морской порт Оля. Он включает в себя 16 портовых терминалов. Из-за экономических санкций в отношении Ирана морские порты Каспийского бассейна показали в 2013 г. снижение грузооборота. В настоящее время, т. е. с 2016 г. обороты стали расти.

В Иране главным центром торговли с Россией продолжает оставаться Энзели, который в XIX – начале XX века превратился, по-существу, в русский город, и в котором в настоящее время действует свободная экономическая зона.

Своеобразным аналогом Волжского пути в наши дни можно считать Международный транспортный коридор (МТК) «Север–Юг». МТК «Север–Юг» является мультимодальным маршрутом, т. е. он предусматривает транспортировку пассажиров и грузов разными дорогами. Его общая протяженность – 7,2 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия).

Идея его создания возникла еще в 1993 г. В 2000 г. Россия, Иран и Индия подписали соглашение, в 2005 г. к проекту присоединился Азербайджан, позднее более десятка государств.

Реализация проекта идеи затормозилась из-за антииранских санкций, после 2016 г. вновь встал вопрос об активизации МТК. Конечно, основная роль в этом проекте принадлежит уже не Волжскому речному пути, а железным и автомобильным дорогам, а также трубопроводам [6]. Но все они (кроме трубопроводов) подходят к портам на Волге и ее притокам. Главными речными портами на Волге являются Москва, Саратов, Волгоград, Астрахань. Транскаспийский маршрут МТК предполагает использование также морских портов: в России – Астрахани, Оля, Махачкала, в Иране – Энзели, Ноушехра и Амирабада.

В МТК западная ветвь и в настоящее время и в перспективе наиболее эффективна, особенно через Астару, в которой в 2018 г. закончено строительство пограничного железнодорожного моста, и через железную дорогу Решт–Астара железнодорожные сети России, Азербайджана и Ирана смыкаются.

Астраханский порт согласно проекту МТК «Север–Юг» является одним из главных его операторов. Он имеет ключевое значение для экспорта сельскохозяйственных товаров. В 2016 г. через него было отгружено более 60% всего российского зерна, транспортируемого в Иран через Каспийский регион. В Астрахани сочетаются все виды транспорта – речной, морской, железнодорожный, автомобильный и авиационный.

Правительством России 8.11.2017 г. была утверждена Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г. В ней сказано, что «привлечение Ирана к свободной торговле и использование его территории для транзита обеспечит укрепление геополитического и политического

присутствия Российской Федерации в Каспийском регионе, развитие устойчивых экономических и культурных связей с Ираном, Индией и странами Персидского залива» [12]. В качестве механизмов реализации Стратегии предполагается активное участие России в работе МТК «Север–Юг», который включен и в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 г., и в Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. Безусловно, интерес России и Азербайджана в реализации МТК «Север–Юг» усиливается в связи с тем, что он будет подключен к «Экономическому поясу нового шелкового пути», сопряжен с китайской инициативой «Один пояс – один путь».

В рамках указанной Стратегии России 2017 г. планируется строительство пассажирских терминалов в портах гг. Астрахани, Махачкалы и Дербента, строительство с участием частного капитала на российских верфях морских судов в целях осуществления перевозок в Каспийском море; строительство морского глубоководного порта (терминала).

Одним из пунктов МТК в России является морской порт Махачкала, через который проходит более половины общего грузопотока Каспийского региона, при этом более 80% грузов, проходящих через Махачкалинский порт, составляет сырая нефть, главным образом, транзитная. Далее нефть из Туркмении и Казахстана поступает в трубопровод Махачкала–Новороссийск. Махачкалинский порт является незамерзающим портом.

Частью системы МТК «Север–Юг» является Волго-Каспийский канал, используемый всеми грузовыми кораблями, следующими через порты Астрахань и Оля. Круглогодичная зимняя навигация осуществляется при поддержке 3 ледоколов. Технические характеристики канала обеспечивают пропускную способность морских портов Астрахань и Оля, которая составляет 14,3 млн тонн в год.

Перспективным направлением МТК «Север–Юг» является развитие контейнерной торговли через Россию, далее по территории Ирана до Индии. Но это направление требует строительства глубоководного морского порта (терминала). В связи с этим предполагается его создание в районе г. Каспийска. Согласно утвержденной Стратегии к 2019 г. будут: сформированы агропромышленные и промышленные кластеры, начато обновление флота для Каспийского региона, в первую очередь, судов специализированного (технического) флота, создан логистический центр для развития торговых маршрутов из России в Индию и в страны Персидского залива через Каспийское море и Иран. Поставлена цель к 2025 г. ввести в эксплуатацию первую очередь нового глубоководного порта, а также построить пассажирские терминалы в портах гг. Астрахани, Махачкалы и Дербента. К 2030 г. по плану будет построена вторая очередь морского глубоководного порта [12].

Пока МТК остается государственным проектом. Очень важно подключить к проекту частные компании. Возможно, этому поможет открытие в Астрахани Иранского торгового центра. Предыдущий был закрыт после революции 1917 г. Новый центр создан по инициативе Палаты торговли,

промышленности, шахт и сельского хозяйства Гиляна, но его соучредителями являются 14 торгово-промышленных палат разных иранских провинций. Его создание было продиктовано тем, что в Астрахани действуют почти 200 иранских фирм [13].

В конце декабря 2017 г. в Баку представители России, Ирана, Азербайджана и Белоруссии обсудили конкретные проблемы, связанные с реализацией МТК «Север–Юг». Был рассмотрен отчет о транспортировке иранских грузов в Россию через Азербайджан, расписание контейнерных поездов Иран–Москва, использование рефрижераторных контейнеров, отчет о строительстве железнодорожных путей между Астара азербайджанская и Астара иранская. Было подписано несколько документов о транспортной деятельности в рамках МТК «Север–Юг» [14].

Таким образом, Волжский путь трансформируется, обрастает новой инфраструктурой, и продолжает действовать.

Литература/References

1. Броневский С.М. «Исторические Выписки о сношениях России с Персиею, Грузиею и вообще с горскими народами, в Кавказе обитающими, со времен Ивана Васильевича доняне». Санкт-Петербург. 1996. 233 с.
2. Бушев П.П. Посольство Артемия Волынского в Иран в 1715–1718 гг. М., 1978. 288 с.
3. Валиулина С.И. Иранская стеклянная и фаянсовая посуда из Биляра. – Россия и Иран. Иранистика в Татарстане. М., 2001. 216 с.
4. Закаспийское торговое товарищество. [Электронный ресурс]. URL: https://www.ourbaku.com/index.php/%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%81%D0%BF%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B5_%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%89%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE (дата обращения: 26.03.2018).
5. Кулагина Л.М. Россия и Иран (XIX – начало XX в.). М.2010. 271 с.
6. Масумова Н.Р. Иран: новый игрок на рынках энергоресурсов / Н.Р. Масумова // Трубопроводный транспорт [теория и практика]. 2016. № 2(54). С. 42–44.
7. Махдиян М.Х. История межгосударственных отношений Ирана и России (XIX-начало XXI века). М., 2014. 228 с.
8. Мельгунов П.П. Очерки по истории русской торговли IX–XVIII в. М., 1905. 280 с.
9. Рожкова М.К. Торговля России с Ираном (1928–1855). Сборник документов / ИНИОН РАН, Международный фонд иранистики, Архив РАН, Институт востоковедения РАН, Институт российской истории РАН. Сост. Рожкова М.К., Зайцев И.В. М., 2016. 500 с.

10. Рябцев А.Л. География экспорта российских товаров через Астраханский порт и его особенности в XVIII веке. [Электронный ресурс]. URL: www.gramota.net/materials/3/2012/7-1/40.html (дата обращения 12.10.2017)
11. Рябцев А.Л. Роль Ирана в восточной торговле России в XVIII веке. М., 2002. 213 с.
12. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. № 2469-р. 34 с. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/zACqKSgh6AdU2bWZahEb92qpLifBzJr.pdf> (Дата обращения: 6.04.2018)
13. Iran Trade Center Opens in Astrakhan. [Электронный ресурс]. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/74971/iran-trade-center-opens-in-astrakhan> (дата обращения: 26.10.2017).
14. 4 Nations Discuss Expansion of North-South Transport Corridor. [Электронный ресурс]. URL: <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/78823/4-nations-discuss-expansion-of-north-south-transport> (дата обращения: 28.12.2017).

*Растяжникова Е. В.**

ТРУДОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ В УСЛОВИЯХ ИЗБЫТОЧНОЙ РАБОЧЕЙ СИЛЫ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ КИТАЯ И РОССИИ

Аннотация: Четвертая промышленная революция или Индустрия-4 по определению связана с внедрением трудосберегающих технологий. Практически во всех странах, которые стремятся на паритетных основах быть включенными в мировую экономику, внедряются программы по разработке и использованию трудосберегающих механизмов в различных отраслях народного хозяйства. Найти универсальный экономический показатель для оценки степени трудосбережения и проанализировать его динамику с начала нового тысячелетия – одна из главных задач представленной статьи. В работе исследуется применение трудосберегающей техники в топливно-энергетическом комплексе добывающей промышленности Китая и России. Для оценки эффективности технического прогресса в данной сфере в качестве универсального критерия выбран показатель производительности труда, и проведен его сравнительный анализ в двух странах за 2000–2016 гг. В статье определены направления внедрения трудосберегающих технологий в угледобывающей, нефтедобывающей и газодобывающей промышленности России и Китая и описаны методы повышения производительности труда. На статистическом материале доказано, что производительность труда в добывающей промышленности Китая за период 2000–2016 гг. возросла примерно в четыре раза. В России же после всплеска производительности труда в первой половине 2000-х гг. зафиксирована ее последующая стагнация. В статье предпринята попытка выявить факторы роста производительности труда в топливно-энергетическом комплексе Китая при существовании избыточной рабочей силы и причины ее стагнации в России при увеличивающихся объемах капиталовложений.

Ключевые слова: Китай, Россия, добывающая промышленность, трудосберегающие технологии, производительность труда, топливно-энергетический комплекс, уголь, нефть, газ.

Четвертая промышленная революция, истоки которой относят к рубежу XX–XXI вв. [13, с. 18], сначала вовлекла в свою орбиту сектор услуг, но с течением времени усилилось ее влияние и на другие сферы экономики. Даже такой малоповоротливый гигант, как добывающий сектор со второго десятилетия XXI в. стал испытывать ее мощное воздействие.

Начиная с рубежа XX–XXI вв. постепенно стала возрастать роль добывающей промышленности в структуре экономики в России и Китае. Причины этого явления несколько различались. Так, продукция добывающей промышленности в России являлась главным источником финансовых поступлений

* *Растяжникова Елизавета Викторовна* – к.э.н., научный сотрудник, Институт востоковедения РАН, Отдел экономических исследований. e-mail: e_rast@mail.ru

от внешнеэкономической деятельности, в Китае спрос на товары добывающей промышленности стимулировался потребностями обрабатывающей промышленности. Однако следует отметить, что в России вклад добывающей промышленности в создание ВВП выше, чем в Китае [8].

Таблица 1

Роль добывающей промышленности в экономике России и Китая

	Темп прироста ВВП, созданного в добывающей промышленности	Доля добывающей промышленности в структуре ВВП страны		
		2000 г.	2013 г.	2016 г.
	2000–2016 гг.			
Россия	1,7%	10,5%	14,2%	12,9%
Китай	8,5%	6,7%	7,2%	7,3%

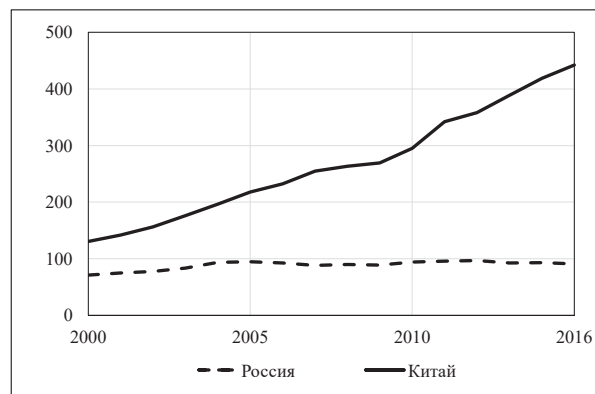
Источник: рассчитано по [19].

В период 2000–2016 гг. вклад добывающей промышленности в структуру ВВП увеличился в России с 10,5% до 12,9%, в Китае, несмотря на периодические колебания, данный показатель в период 2000–2016 гг. возрос с 6,7% до 7,3% (см. табл. 1).

На рисунке 1 представлена динамика ВВП (в абсолютных значениях), произведенного в добывающей промышленности, за период 2000–2016 гг. В Китае показатели возросли примерно в четыре раза, а в России данный показатель имел стагнационную, пусть и с небольшой волатильностью, динамику.

Рисунок 1

Динамика ВВП, созданного в добывающей промышленности в Китае и России, млрд дол. (цены 2005 г.)



Источник: рассчитано по [19]

В настоящее время, когда технологическое развитие оказывает большое влияние на социально-экономические процессы, важно найти показатель,

с помощью которого можно было бы оценить уровень внедрения научно-технического прогресса. В горнодобывающей промышленности научно-технический прогресс выразился в создании мощных машин, способных переваливать значительное количество породы, руды или угля. «Если раньше открытие крупного месторождения угля или руды приводило к созданию около него города или целого промышленного района типа Рура или Донбасса, то теперь очень ограниченное количество занятых обслуживает большое месторождение» [1].

Наиболее универсальным показателем оценки внедрения трудосберегающих технологий выступает производительность труда, хотя в данном показателе отражаются и другие, более глубокие социально-экономические процессы. Расчет производительности труда в добывающей промышленности, причем проведенный в сопоставимых единицах, представляет собой весьма сложную задачу. В настоящей работе отраслевая производительность труда будет представлена как величина ВВП, созданного в добывающей промышленности, в расчете на одного работника, занятого в данной отрасли.

Величина ВВП, созданного одним работником добывающей промышленности, пока еще различается в Китае и России. Это связано с несколькими факторами: 1) добыча различного сырья и различные технологии добычи требуют неодинаковых затрат труда; 2) добывающая промышленность этих стран отличается уровнем фондовооруженности, механизации и автоматизации, что напрямую влияет на производительность труда в отрасли. Помимо этого, на отраслевую производительность труда воздействуют другие социально-экономические и организационные факторы (стоимость рабочей силы, рентабельность основных фондов и др.) [8].

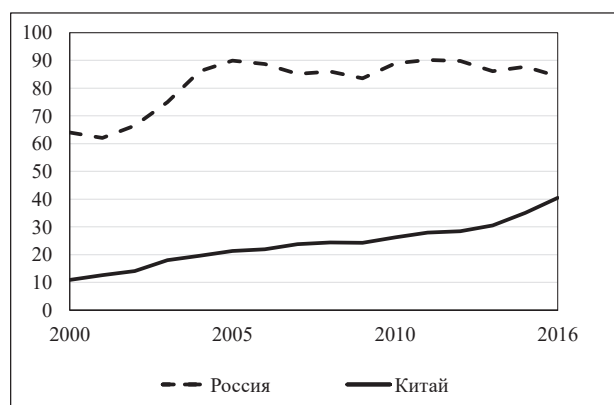
В стратегических планах Китая и России обращается внимание на необходимость повышения производительности труда как главного фактора экономического роста в стране. В России демографические тренды, которые предполагают сокращение трудовых ресурсов, будут существенно ограничивать рост ВВП. В Китае же, напротив, в добывающей промышленности (в первую очередь – угледобывающей) все еще действует давление избыточной дешевой рабочей силы. Причем внедрение трудосберегающих технологий отнюдь не всегда приводит к росту производительности труда, так как концентрируется избыточный труд в мельчайших предприятиях, предлагая итоговый продукт по демпинговым ценам или на подсобных операциях. Поэтому центральной задачей в добывающей промышленности Китая стала консолидация производства.

В Китае с начала XXI века стал наблюдаться рост производительности труда в добывающей промышленности. Так, с середины 1990-х гг. до середины 2000-х гг. величина ВВП в добывающей промышленности в расчете на работника выросла в 4 раза, однако для того, чтобы достичь такого результата потребовался восьмикратный подъем фондовооруженности в отрасли [8]. Рост производительности труда, замедлившись в середине 2000-х годов, стал набирать обороты с 2012 г. (см. рис. 2). Связано это было с планами 12-й

пятилетки (2011–2015 гг.), за годы которой Китай должен был «совершить переход от экстенсивных форм развития производства к интенсивным, к развитию инновационной экономики» [6]. Особое внимание было обращено на добывающую промышленность, так как встала необходимость повысить самообеспеченность национальной экономики ресурсами, в первую очередь топливно-энергетическими. В результате благодаря действиям правительства, в частности консолидации предприятий отрасли, в течение 12 пятилетнего плана темп прироста производительности труда в добывающей промышленности в 2,5 раза был выше, чем в обрабатывающей промышленности.

Рисунок 2

Динамика производительности труда в добывающей промышленности в Китае и России, тыс.долл./чел. (цены 2005 г.)



Источник: рассчитано по [14, 19]

Россия все еще превосходит Китай по уровню производительности труда в добывающей промышленности, однако Китай стремительно приближается к этому уровню. Основной прирост производительности труда в России пришелся на первую половину 2000-х гг., начиная с середины 2000-х гг. показатель отличался стагнационной, а с 2014 г. – сокращающейся динамикой (см. рис. 2). Если этот тренд не изменится, то Китай в скором времени может обогнать Россию по уровню производительности труда в добывающей промышленности.

Технологические и организационно-экономические формы в добывающей промышленности отнюдь не однородны. Рассмотрим основные трудосберегающие, инновационные технологии и влияние их на производительность труда в топливно-энергетическом комплексе Китая и России.

• **Угледобывающая промышленность** занимает важное место в структуре народного хозяйства, как Китая, так и России. Китай находится на первом месте, а Россия – на шестом месте в мире по добыче угля. В зависимости

от того, насколько глубоко находятся залежи полезного ископаемого, существуют различные **способы добычи угля**. В случае, если глубина залежей составляет меньше ста метров, используется открытый способ добычи, если же более ста метров – закрытый (т. е. шахты).

Открытый способ сравнительно дешевле подземного. Открытая, или карьерная разработка подразделяется на несколько видов: нагорная, глубинная, нагорно-глубинная и поверхностная. Выбор определенного вида осуществляют в зависимости от особенностей рельефа и положения залежей полезного ископаемого. Для добычи в карьере используют такую технику, как скреперы, бульдозеры, роторные экскаваторы. Ковши экскаваторов удаляют слой горной породы, под которым расположены залежи ископаемого топлива. После того, как был снят слой горной породы, за работу берутся роторные экскаваторы, которые осуществляют погрузку в вагоны для доставки потребителям. Таким образом, в странах, где преобладает в силу природно-географических условий добыча открытым способом (например, в Австралии, США), производительность труда существенно выше, чем в тех странах, где уголь добывается в шахтах.

Технология добычи угля в шахте достаточно трудоемкая, дорогостоящая и, конечно же, опасная. Шахты могут быть вертикальные и наклонные. Диаметр таких шахт зачастую колеблется в рамках нескольких метров, а глубина начинается от нескольких сот метров до одного километра вглубь и более. Большинство шахт имеет глубину 200–500 м. Максимальная глубина разрабатываемых в настоящее время шахт составляет примерно 1200 м. Самые глубокие шахты (немногим более 1200 м.) действуют на территории России. Уголь, лежащий ниже глубины 1800 м. и расположенный под водоемами, добывать невыгодно, поэтому такие запасы называются «предположительными ресурсами».

Разработка угля подземным способом происходит следующим образом. Сначала производится вскрытие шахтного поля. Далее начинается подготовка шахтного поля к выемке, т. е. разделение его на определенное количество областей (лав), из которых ведется добыча, и их укрепление. Затем производится непосредственно очистная выемка буровзрывным способом с помощью проходческих комбайнов (механический способ), гидромеханизации (гидравлический способ) и даже отбойными молотками (ручной способ). Цикл завершается доставкой угля на поверхность и далее до потребителя.

Технологически повышение производительности труда в угледобывающей промышленности связано в первую очередь с сокращением численности работников на шахтах. Узловыми проблемами современного этапа технического развития подземной угледобычи являются радикальное сокращение ручного труда и производство горных работ без присутствия людей в опасных зонах, основным решением становятся процессы автоматизация и роботизация операций. Наиболее трудосберегающим видом оборудования стали автоматические проходческие комплексы (или как их называют умные интеллектуальные машины), которые позволяют максимально сократить

использование ручного труда. Однако полностью вывести работника из зон повышенной опасности выемки угля пока не представляется возможным.

В угледобывающей промышленности инновационное машиностроение идет главным образом по пути совершенствования существующей техники и технологий, в частности – увеличения мощности двигателей, утяжеления оборудования, роста его энергоемкости и капитальных затрат. Также инновационным принципом создания высокоэффективного горно-шахтного оборудования является переход от массового изготовления техники к индивидуальному, ориентированному на конкретные горнотехнические условия ее эксплуатации.

В энергетическом балансе Китая уголь играет главенствующую роль – 70% необходимой стране энергии страна получает из угля, поэтому, помимо собственного производства, вынуждена его импортировать (в основном из Австралии и Индонезии). В 2015 г. проявилась обозначенная правительством еще в 2011 г. тенденция на сокращение импорта угля. Однако она сопутствовала замедлению темпов роста китайской экономики в целом. Несмотря на то, что существуют заявления о переходе на альтернативные не углеводородные источники энергии, в ближайшие четверть века уголь останется основным источником энергии в Китае. Поэтому правительство много внимания уделяло именно угольной промышленности. В 12 пятилетнем плане (2011–2015 гг.) предполагалось снижение национальной экономики от импорта угля, консолидация предприятий отрасли, закрытие мелких шахт и др. [15].

В настоящее время Китай добывает около 90% угля в шахтах и лишь 10% – открытым способом. Угольная отрасль Китая состоит из государственных крупных добывающих компаний, местных компаний под руководством региональных правительств и тысяч мелких и мельчайших городских и сельских угольных шахт, находящихся в коллективной собственности (часто нелегальных). В начале 2000-х гг. в стране насчитывалось более 20 тысяч небольших угольных предприятий, использовавших устаревшие технологии с весьма высоким уровнем травматизма, и только 135 крупных государственных шахт [12]. Эксплуатация мелких угольных шахт заведомо неэффективна и опасна, ежегодно в них гибнут тысячи шахтеров, такие шахты оказывают отрицательное воздействие на экологию. Кроме того, мелкие угольные шахты и с экономической точки зрения выступают как угроза для государственных крупных компаний, поскольку часто продают уголь по демпинговым ценам. В последние годы ситуация улучшилась в результате закрытия и консолидации мелких шахт, больших инвестиций в безопасность государственных угольных компаний и введения сурового наказания для местных компаний, имеющих аварийные шахты. Несмотря на то, что с начала 1990-х до конца 2000-х гг. количество мелких компаний сократилось с 100 тысяч до менее 20 тысяч, консолидация предприятий в отрасли продолжается. В 2014 г. в Китае крупные государственные компании производили примерно 50% угля, местные компании – 20%, мелкие и мельчайшие городские и деревенские шахты – 30%.

Предполагается, что к 2020 г. 95% угля должно добываться крупными компаниями [15]. Этот шаг, помимо прочего, должен увеличить эффективность угольной отрасли. Также для ускорения модернизации угольной отрасли и получения новых технологий в Китае рассчитывают создать условия для притока иностранных инвестиций.

В Китае добыча угля в расчете на одного занятого в 2010-х гг. составляла 1,2 тыс.т./чел. По сравнению с развитыми странами этот показатель имеет довольно низкое значение, он составляет всего 30–40% от уровня ЕС и 15% – от уровня США. Объясняется это в основном тем, что пока сохраняется достаточно большое количество мелких шахт, где рабочий добывает всего несколько килограмм угля за одну смену [15, 18].

В 2014 году Правительством РФ утверждена программа развития угледобывающей отрасли. В нее вошли перспективные проекты в области углехимического производства, а также комплекс мер по развитию углехимической промышленности в России, в основе которых лежит «создание стимулирующей среды для разработки и внедрения технологий добычи и глубокой переработки угля» [7].

В настоящее время в России применяется четыре способа извлечения угля: ручной, буровзрывной, гидравлический, механический. Ручной способ с использованием отбойных пневматических молотков находит ограниченное применение, и интенсивно заменяется механическим. Буровзрывной способ применяется для разработки крутых и наклонных мощных пластов с устойчивыми боковыми породами. В настоящее время он все более механизмуется. Гидравлический способ выемки угля является принципиально новым технологическим направлением в угледобывающей промышленности. В качестве оборудования при гидродобыче применяются гидромониторы и насосы. При гидравлическом способе добыча угля производится струей воды с последующей гидротранспортировкой ее на поверхность. Применение гидромеханизации способствует значительному повышению производительности и безопасности труда, однако он еще не получил широкого распространения отчасти из-за того, что его применению препятствуют некоторые горно-геологические и климатические условия. Механический способ извлечения угля является основным при угледобыче. Осуществляется он врубовыми машинами, проходческими комбайнами, проходческими комплексами. Именно широкое внедрение последних позволит существенно увеличить производительность труда в угледобывающей промышленности. В настоящее время полностью автоматизированные проходческие комплексы для добывающей промышленности производятся лишь несколькими крупными ТНК, по преимуществу базирующимися в Европе (Германия, Австрия).

Производительность труда в расчете на одного занятого в угольной промышленности в 2010-х гг. в России составила 2,5 тыс.т./чел. Для сравнения отметим, что в Австралии, которая является крупнейшим мировым экспортером угля, этот показатель был равен 11,7 тыс.т./чел., в США – 11 тыс.т./чел., и 3,5 тыс.т./чел. – в ЕС [9, 10].

• **Нефтедобывающая промышленность.** Россия является мировым лидером в добыче нефти и одним из ведущих ее экспортеров, Китай – один из основных потребителей и импортеров нефти в мире. Причем и по объемам добычи Китай в последние годы поднялся с шестого на четвертое место в мировом рейтинге. Поэтому значение нефтедобывающей промышленности в России и Китае невозможно переоценить.

Добыча нефти – это процесс вытеснения ее в скважину из пористого пласта каким-то замещающим агентом. Обычно в качестве такого агента используют газ или воду. Глубина скважин колеблется от нескольких десятков метров до нескольких километров, что зависит от глубины залегания нефти. Например, в США глубина скважин составляет 260–1500 м., а в РФ – 1000–5000 м. Самая глубокая скважина находится на Кольском полуострове России, ее глубина составляет около 12 км., при этом процесс бурения продолжается.

Технологически проблема повышения производительности труда при добыче нефти лежит в области увеличения эффективности извлечения нефти из скважины. Поэтому используют три способа добычи нефти: фонтанный, насосный и компрессорный. При фонтанном способе нефть поступает из пласта под действием естественных сил, поддерживающих высокое давление в пласте. С помощью нефти можно извлечь из скважины 5–15% запасов нефти. Насосный способ применяется, когда давления уже недостаточно для подъема нефти. Этот способ позволяет дополнительно извлекать из скважины 30% нефти. Суммарно после применения этих двух методов коэффициент извлечения нефти составляет 35–45%. В случае компрессорного способа добычи в пласт подводят внешнюю энергию в виде закачиваемой жидкости (пресной воды), воздуха, природного или попутного газа. Этот способ позволяет поднять суммарный коэффициент извлечения нефти до 60%.

При компрессорном способе используются газлифт и эрлифт, которые снижают плотность оставшейся в скважине нефти. С помощью закачивания в скважину газа (газлифт) или воздуха (эрлифт) нефть становится легче и вытесняется, в результате они совместно поднимаются на поверхность.

Основными направлениями научно-технического прогресса в добыче нефти являются:

1. Совершенствование технологий, обеспечивающих разработку трудноизвлекаемых запасов нефти. В случае трудноизвлекаемых запасов нефти применяется описанные выше способы извлечения нефти посредством газлифта и эрлифта, но добавляются специальные технологии увеличения нефтедобычи. К этим технологиям относятся термические методы воздействия на пласт – этот способ применяется в Германии, помогает сделать нефть более текучей. Увеличить коэффициент извлечения нефти могут такие субстанции, как полимеры и поверхностно-активные вещества. В частности, в Германии изучают новую возможность для дальнейшего экологически безвредного повышения нефтеотдачи при

помощи биополимера. Загущенная биополимером вода может вытеснить на поверхность больше нефти, так как текучесть воды снижается, и ей уже не так просто «проскользнуть» мимо нефти.

2. Разработка и освоение технологических комплексов по бурению и добыче на шельфе морей. Глубины на морской границе шельфа как правило составляют порядка двухсот метров, однако иногда доходят до полукилометра. Эффективности извлечения нефти зависит от глубины и удалённости от побережья, так как при бурении и извлечении нефти на разных глубинах применяются различные технологии. На мелководных участках сооружаются укрепленные основания, своеобразные искусственные острова, которые служат основой для установки бурильного оборудования. Если расстояние до берега составляет сотни километров, то принимается решение о строительстве нефтяной платформы. В случае сверхбольших глубин задействуются буровые суда.
3. Совершенствование добычи сланцевой нефти идет по пути создания новых методов воздействия на пласты и увеличения нефтеотдачи. Существует два типа сланцевой нефти. Первый тип по составу похож на нефть традиционную и залегает на глубине 2–3 км. Технология добычи достаточно сложна, потому что требует не традиционное вертикальное, а горизонтальное бурение. Кроме того, процесс бурения сопровождается гидравлическими разрывами почвы. Основные залежи такой сланцевой нефти расположены в США, которая и стала катализатором «сланцевой революции». Второй вид сланцевой нефти добывать сложнее. Ее получают из керогена (полимерных органических материалов, которые расположены в нефтеносных сланцах). Пласты с керогеном залегают ниже уровня традиционных углеводородов и фактически являются их донорами. Для получения нефти кероген подвергают термической обработке прямо в сланцевом пласте. Получившееся вещество поднимают на поверхность, вытесняя веществом-агентом при последующем охлаждении. При добыче сланцевой нефти актуальной становится проблема экологии. После гидроразрывов остаются реагенты, а также выделяется значительное количество метана. Кроме этого, для добычи сланцевой нефти требуется огромное количество воды и энергии, что значительно увеличивает необходимый уровень инвестиций в разработку месторождений.

В России в 2015 г. 93,5% нефти добывалось насосным способом, 5,6% – фонтанным, и 0,7% – компрессорным способом. Компрессорный способ в России применяется в основном на опытных скважинах в Западной Сибири [4].

Динамика производительности труда в нефтедобывающей отрасли России имела повышательную динамику. С 2000 г. по 2014 г. она увеличилась с 460,8 т./чел. до 868,1 т./чел. (см. табл. 2).

Таблица 2

Производительность труда при добыче нефти в России

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.
Добыча нефти в расчете на занятого, т/чел.	460,8	748,3	871,9	885,8	868,1

Источник: [3]

Сегодня КНР занимает четвертую строчку в рейтинге стран с самой большой нефтедобычей, уступая России, Саудовской Аравии и США. На рубеже XX–XXI вв. активно велась разведка новых нефтяных месторождений. В 1997–2006 гг. было открыто 230 новых месторождений. Также в стране хорошо развито производство нефтедобывающего оборудования, причем значительная часть продукции идет на экспорт, в том числе в Россию: насосы для бурения нефти, компрессоры – воздушные (эрлифт) и газовые (газлифт), а также линии по очистке нефти.

Производительность труда в нефтедобывающей отрасли Китая с начала 2000-х гг. постепенно возростала, но все еще отстает от показателей мировых лидеров в этой отрасли. Оценка производительности труда в компаниях, добывающих нефть в Китае, показала, что добыча нефти на одного занятого в CNPC составляла 129 т./чел. (2014 г.), Sinopec – 226 т./чел. (2008 г.), PetroChina – 270 т./чел. (2011 г.) (расчеты были проведены на основании открытых данных о добыче нефти и полной численности занятых в компании) [5, 16, 17]. Для сравнения приведем производительность труда в российских нефтяных компаниях в 2014 г.: ЛУКОЙЛ – 784,9 т./чел., Роснефть – 767 т./чел., Газпромнефть – 584,8 т./чел., Сургутнефтегаз – 531,9 т./чел., Татнефть – 344,5 т./чел. [2]. В странах – мировых лидерах в 2014 г. производительность труда при добыче нефти была выше: в Saudi Aramco – 7711,6 т./чел., BP – 1510,9 т./чел., ExxonMobil – 1396,1 т./чел., Chevron – 1384,5 т./чел. [2].

• **Газодобывающая отрасль.** Природный газ находится в земле на глубине от одного до нескольких километров, максимальная глубина скважины может достигать 12 км. Он выходит из недр вследствие того, что находится в пласте под давлением, многократно превышающем атмосферное. Добыча природного газа осуществляется методом фонтанной эксплуатации скважин. Производительность труда при добыче газа определяется эффективностью технологии бурения скважин. Основным оборудованием для добычи природного газа является буровой станок, однако эффективность такого способа достаточно низкая. На сегодняшний день более выгодным вариантом становится роторный метод бурения. Производительность труда при этом методе более высокая, но и у него есть свои минусы: чем глубже будет скважина, тем труднее работать двигателю ротора, и тем медленнее происходит бурение [11].

Природный газ в топливно-энергетическом балансе России и в целом в структуре ее экономики играет огромную роль. Страна занимает второе место в мире по добыче газа и первое – по объемам его экспорта, на нее, в частности, приходится 20% мировой добычи.

В период 2000–2012 гг. производительность труда при добыче природного газа в России поднялась на 42% – с 830,6 тыс. куб.м./чел. до 1177,3 тыс. куб.м./чел., в последующий период наблюдалось частичное сокращение показателя (см. табл. 3).

Таблица 3

Производительность труда при добыче газа в России

	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.
Добыча газа в расчете на занятого, куб.м./чел.	830,6	1020,5	1124,0	1177,3	1153,8

Источник: [3]

В Китае в топливно-энергетическом балансе газ играет менее заметную роль по сравнению с другими энергетическими ресурсами. Однако его добыча в стране с начала 2000-х гг. возросла в шесть раз, еще больше увеличился его импорт. В последние годы активно ведутся геологоразведочные работы, благодаря чему сырьевая база постоянно растет. Тем не менее, в 2017 г. Китай решил притормозить закупки газа из-за границы и больше ориентироваться на нетрадиционные источники газа. Такими источниками могут быть: газ из угольных пластов, сланцевый газ, газогидраты. Газ из угольных пластов начали добывать в США в конце 1980-х годов. В России «Газпром» начал испытывать этот метод с 2003 г. из угольных пластов в Кузбассе. В Китае были большие ожидания по развитию технологии добычи газа из угольных пластов. Но так как данный метод предполагает эмиссию больших объемов углекислоты и большой расход воды, экологические факторы заставили руководство КНР притормозить это направление.

Сланцевый газ добывается с помощью технологии гидроразрыва пласта, которая была уже была описана в разделе перспективных направлений нефтедобычи. На сегодняшний день доля сланцевого газа составляет около половины объемов мировой добычи всего природного газа, а по некоторым оценкам к 2030 году планируется увеличить этот показатель до 56%. С другой стороны, существует мнение, что при сегодняшних технологиях добыча сланцевого газа коммерчески неэффективна, так как его себестоимость выше, чем у природного газа, добытого традиционным путём, также его добыча губительно отражается на экологии. В последние годы Китай стимулирует приток иностранных инвестиций в производство сланцевого газа, также китайские государственные нефтегазовые компании скупают активы в американских фирмах, имеющих опыт добычи сланцевого газа. Для привлечения в эту область иностранных инвестиций и технологий страной

используется метод предоставления иностранным компаниям доли в перспективных проектах на территории страны. Но и здесь есть свои нюансы. Дефицит водных ресурсов, так необходимых для технологий гидроразрыва пласта, вредное воздействие данной технологии на экологию и отличие геологических особенностей Китая от американских заставляют страну переходить на собственную технику.

Значительная часть природного газа находится в кристаллическом состоянии в виде так называемых газогидратов («горючий лед»). Крупные запасы газогидратов существуют в океанах и в зонах вечной мерзлоты материков. В настоящее время оцениваемые запасы газа в виде газогидратов превосходят вместе взятые запасы нефти, угля и обычного газа. Разработкой экономически целесообразных технологий по добыче газогидратов усиленно занимается Япония, лишенная традиционных запасов газа, США и некоторые другие страны. Китаю удалось извлечь «горючий лед», со дна северной части Южно-Китайского моря, но пока это направление находится на уровне разработки.

В настоящее время Китай ориентируется на импорт газа. Так, в 2016 г. доля импорта составила 40% совокупного потребления в стране. Страна преимущественно импортирует сжиженный природный газ. Один из перспективных газовых проектов – участие Китая в российской газодобывающей компании «Ямал-СПГ», в которой совокупная доля китайских активов составляет 29,9%. В рамках проекта этого проекта предполагается строительство ряда инфраструктурных объектов, в том числе завода по сжижению газа и логистических систем доставки сжиженного газа из Ямала в Китай по Северному морскому пути. Кроме того, реализуется совместный проект «Сила Сибири» – газопровод, по которому Китай будет получать природный газ и восточных регионов России [8].

По мнению экспертов, в нефтегазовой отрасли России в настоящее время происходит сокращение эффективности капитальных вложений при возрастающем их объеме (прирост производительности добычи нефти и газа незначителен или отрицателен). Поэтому на первый план выходит такой фактор роста производительности труда, как управление предприятием [3]. Те же факторы на наш взгляд будут определяющими в динамике производительности труда в Китае.

Литература

1. Акимов А.В. Трудосберегающие технологии и общественное развитие в XXI веке // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2015. № 1.
2. Антонян Л.О. Резервы повышения производительности труда в нефтяной отрасли России // Проблемы современной экономики. 2015. № 4 (56).

3. Газизов Р.Р. Факторы производительности труда предприятий нефтегазовой отрасли // *Современные проблемы науки и образования*. 2014. № 5.
4. Дубинов Ю.С. Анализ и модернизация методики подбора полых насосных штанг, применяемых при одновременно-раздельной эксплуатации. Диссертация на соискание степени канд. техн. наук. М. 2017. С. 6.
5. Китайская национальная нефтегазовая корпорация [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org/>
6. Островский А.В. Социально-экономическое развитие регионов в годы 12-й пятилетки (2011–2015 гг.): прогнозы и реальность // *КНР: экономика регионов*. Отв.ред. А.В. Островский. М. 2015.
7. Программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года. Электронный ресурс. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70584602/>
8. Растяникова Е.В. БРИКС: первичный сектор экономики в мировом хозяйстве в начале XXI века М. 2016.
9. Реформа угольной отрасли в России не вывела её к мировым показателям // <https://www.chita.ru/news/104265/>
10. Российский статистический ежегодник. М. Росстат. Выпуски 2006, 2011, 2016.
11. Технология добычи газа // *OG News* [Электронный ресурс]. URL: <http://oilgasnews.ru/news/59-texnologiya-dobyichi-gaza>
12. Уголь Китая // *Горная промышленность*. 2002. № 6. [Электронный ресурс]. URL: <http://mining-media.ru/ru/article/expo/1649-ugol-kitay>
13. Шваб К. Четвертая промышленная революция. М. 2018.
14. *China Statistical Yearbook*. National Bureau of Statistics of China. 2001, 2003, 2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stat.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/>
15. *Critical Issues in Contemporary China: Unity, Stability and Development*. Ed. Czeslaw Tubilewicz. N.Y. Routledge. 2016.
16. PetroChina [Электронный ресурс]. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/PetroChina>
17. SINOPEC [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sinopecgroup.com/group/en/>
18. Smil V. *China's Past, China's Future. Energy, Food, Environment*. N.Y.: Routledge. 2004.
19. UNCTADSTAD [Электронный ресурс]. URL: <http://unctadstat.unctad.org>

Кандалинцев В. Г.*

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ И ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ

V.G. Kandalintsev**

ECONOMIC GROWTH AND FOREIGN CAPITAL IN DEVELOPING COUNTRIES

Аннотация: Статья исследует соотносительную динамику двух страновых показателей – доли в мировом ВВП и доли в мировых накопленных ПИИ, рассчитанную для 16 развивающихся стран Азии, Африки и Латинской Америки. На базе анализа данной динамики дается характеристика взаимодействия экономического роста и ПИИ в рассматриваемых странах.

Ключевые слова: Развивающиеся страны, валовой внутренний продукт (ВВП), прямые иностранные инвестиции (ПИИ), взаимодействие ПИИ с экономикой принимающих стран.

Abstract: the Article examines relative dynamics of two country indicators – the share in world GDP and the share in world FDI stock, calculated for 16 developing countries in Asia, Africa and Latin America. Based on the analysis of this dynamics, the author characterizes the interaction of economic growth and FDI in the considered countries.

Key words: Developing countries, gross domestic product (GDP), foreign direct investment (FDI), FDI interaction with host economies.

Облик мирового хозяйства динамично меняется. Один из примечательных трендов состоит в том, что в последние десятилетия центры экономического роста и центры притяжения ПИИ все более смещаются в развивающиеся страны, особенно в Азию. Это привело к тому, что доли развивающихся стран в мировом ВВП и мировых накопленных входящих ПИИ (НВПИИ) значительно выросли. При этом динамика этих двух показателей у разных стран весьма различна. Что стоит за этими различиями?

I. МЕТОДОЛОГИЯ АНАЛИЗА

Соотносительная динамика двух показателей

Для оценки роли ПИИ в стимулировании экономического роста важно сопоставление динамики двух показателей – доли страны в мировом ВВП и ее

* Кандалинцев Виталий Геннадьевич – к.э.н., с.н.с. Отдела экономических исследований Института востоковедения РАН.

** Kandalintsev Vitaly Gennadievich – candidate of Economics, senior researcher, economic studies Department, Institute of Oriental studies of RAS.

доли в мировых НВПИИ. Очевидно, что здесь может быть шесть вариантов соотношения двух названных динамик:

- А. «Темп роста доли в мировом ВВП выше, чем темп роста доли в мировых НВПИИ».
- В. «Темп роста доли в мировом ВВП ниже, чем темп роста доли в мировых НВПИИ».
- С. «Рост доли в мировом ВВП и падение доли в мировых НВПИИ».
- Д. «Падение доли в мировом ВВП и рост доли в мировых НВПИИ».
- Е. «Темп падения доли в мировом ВВП меньше, чем темп падения доли в мировых НВПИИ».
- Ф. «Темп падения доли в мировом ВВП больше, чем темп падения доли в мировых НВПИИ».

Распределение развивающихся стран по шести группам в зависимости от соотношения динамики двух показателей позволяет сосредоточиться на вопросе о том, какую общую роль сыграл иностранный капитал в экономическом росте тех или иных стран. В группе А имеет место интеграция иностранного капитала с экономикой принимающих стран. В данном случае ПИИ приводят к созданию предприятий, успешно работающих как на внутреннем, так и на внешних рынках, и при этом активно использующих местные ресурсы (сырье, комплектующие, трудовые ресурсы и т. д.) с одной стороны, а с другой – осуществляющие передачу технологий, ноу-хау и компетенций в местную бизнес-среду.

В группе В иностранный капитал менее интегрирован в национальную экономику, он более заинтересован в использовании принимающей страны в качестве площадки для экспансии в регионе или использовании ее ресурсов в глобальных цепочках создания стоимости. Тем не менее и это вариант ценен для развивающихся стран, поскольку позволяет использовать стратегию инвестиционного хаба и получать выгоды от международной миграции капитала.

Группа С представляет вариант развития, в котором принимающая экономика прогрессирует в большей степени на основе собственного потенциала. При этом иностранный капитал постепенно переориентируется на более конкурентоспособные страны, играющие роль инвестиционных хабов, в силу чего накопление ПИИ в данной стране затормаживается.

В группе Д ситуация в некотором смысле противоположная. Здесь принимающая экономика испытывает дефицит собственного потенциала роста. Иностранный же капитал слабо интегрирован с ней, и предпочитает фокусироваться на региональной экспансии и глобальных цепочках создания стоимости.

Группа Е характеризуется негативным вариантом, в котором принимающая экономика утрачивает (относительно или, в отдельных случаях, даже абсолютно) инвестиционную привлекательность. Ее внутренний потенциал ниже среднемирового, а потому может лишь замедлить падение доли

в мировом ВВП. Иностраный капитал при этом не находит долгосрочных выгодных сфер вложения и сокращает новые ПИИ, частично выводя и ранее вложенные средства.

Группа F довольно специфична, в ней практически нет развивающихся стран. Те несколько развитых стран, которые входят в данную группу, показывают низкие темпы роста (ниже среднемировых), но сохраняют в ряде секторов инвестиционную привлекательность. Поэтому падение их доли в мировых НВПИИ происходит медленнее, чем падение доли в мировом ВВП.

Дуализм влияния инвестиционного климата

На приток ПИИ значительное, в определенных случаях решающее, влияние оказывает инвестиционный климат принимающей страны. Нужно учитывать, что с точки зрения внутренней или внешней (региональной и глобальной) ориентации входящих ПИИ влияние инвестиционного климата двойственно. Ниже используется модель инвестиционного климата, состоящая из десяти компонентов: величина рынка, открытость экономики, инфраструктура, качество трудовых ресурсов, расходы на оплату труда, защита инвестиций, риски, развитость финансового рынка, налоговая нагрузка, регуляторная среда.

Такие компоненты инвестклимата как величина внутреннего рынка и открытость экономики в основном притягивают ПИИ, ориентированные на внутренний спрос и интеграцию с национальной экономикой. В то же время другие компоненты, например, качество регуляторной среды и величина налоговой нагрузки, могут в большей степени привлекать иноинвестиции, осуществляемые с целью создания в принимающей стране инвестиционного хаба (т. е. площадки для региональной и глобальной экспансии).

Наконец, часть компонентов инвестклимата имеет практически равное значение как для ориентации ПИИ на внутренний спрос, так и на внешний. Таковы инфраструктура, качество трудовых ресурсов и расходы на оплату труда.

Даже близкие по общему уровню благоприятности инвестклимата страны могут иметь сильные различия в его отдельных компонентах. Поэтому влияние инвестклимата на внутреннюю и внешнюю ориентацию ПИИ в каждой стране уникально.

II. БЫТЬ В ТРЕНДЕ: ЛИДИРУЮЩИЕ ГРУППЫ СТРАН

Группа А: оптимальное взаимодействие

Взаимодействие иностранных инвестиций с экономикой принимающих стран может носить различный характер. Для стран, входящих в группу А, характерно наличие существенного внутреннего потенциала роста в сочетании с привлекательностью для иностранного капитала. Это создает наиболее

благоприятные условия для взаимодействия национальной экономики с ПИИ. Оптимальный вариант такого взаимодействия заключается в том, что привлеченный иностранный капитал встраивается в национальное воспроизводство и начинает играть роль катализатора экономического роста. В свою очередь, увеличение темпов экономического роста еще более повышает привлекательность страны и порождает следующую волну притока ПИИ и т. д.

Этот циклический процесс на определенном этапе приводит не только к «двойному» росту (т. е. росту как доли в мировом ВВП, так и доли в мировых НВПИИ), но и опережению темпа экономического роста в сравнении с темпом накопления ПИИ. Подобный сценарий выгоден для национальных экономик, но по определению не все страны могут его реализовать. Так, из 38 стран Азии к группе А относятся 9 стран, из 54 стран Африки – 11 стран, из 20 стран Латинской Америки – 4 страны.

Китай – наиболее очевидный пример принадлежности к группе А. За период 2000–2016 гг. Поднебесная более чем в 4 раза увеличила свою долю в мировом ВВП и почти в 2 раза долю в мировых НВПИИ (см. Таблицу 1). Соответственно, ее коэффициент опережения темпа экономического роста над темпом накопления ПИИ превысил 2.

При общем индексе инвестиционного климата 6,85 баллов по 10-ти балльной шкале «величина внутреннего рынка» в КНР имеет максимальное значение – 10 баллов. Именно за счет доминирования данного компонента Китай смог обеспечить мощное притяжение ПИИ, ориентированных на взаимодействие с принимающей экономикой.

Другой компонент инвестклимата, действующий в этом же направлении – открытость экономики – в Поднебесной имеет значение 5,8 баллов (что ниже общего индекса инвестклимата в стране). Остальные восемь компонентов по уровню оценки не сильно отличаются друг от друга; исключение составляет компонент «расходы на оплату труда», который все еще благоприятен для привлечения ПИИ. Хотя заработная плата в КНР за последние годы заметно выросла¹.

Следует признать, что Китай умело выстраивал отношения с иностранным капиталом в интересах развития страны. Это проявилось в том, что открывая свой огромный рынок для предприятий с ПИИ китайская сторона обязательно стремилась получить в обмен как можно более передовые технологии. Эти технологии быстро получали распространение, а в некоторых случаях даже существенно улучшались силами китайских специалистов. Таким образом, формировался и поддерживался современный тип экономического роста, базирующийся на инновациях и технологическом развитии.

Еще один пример – Нигерия. Темп роста доли этой страны в мировом ВВП лишь немного уступал аналогичному показателю Китая, но рост доли в мировых НВПИИ был заметно ниже. В итоге коэффициент опережения в Нигерии

¹ Кандалинцев В.Г. Инвестиционный климат в странах Азии // Азия и Африка сегодня. – М., 2017 г., № 2. – с. 27–33.

достиг значительной величины – 3,5. Означает ли это, что в экономике Нигерии успешно реализуется взаимодействие экономического роста и роста накопления ПИИ? Некоторые зарубежные исследования это подтвердили.

Таблица 1

ВВП и НВПИИ в странах Азии, Африки и Латинской Америки (распределение по группам на примере 16-ти стран)

Страна	ВВП, 2000 г. (млн долл.)	ВВП, 2016 г. (млн долл.)	% мирового ВВП, 2000 г.	% мирового ВВП, 2016	НВПИИ, 2000 г. (млн долл.)	НВПИИ, 2016 г. (млн долл.)	% мировых НВПИИ, 2000 г.	% мировых НВПИИ, 2016 г.	Темп роста доли в мировом ВВП, %	Темп роста доли в мировых НВПИИ, %	К опережения / отставания
Группа А											
Китай	1211346	11199145	3,61	14,77	193348	1354404	2,58	5,07	409,2	196	2,08
Нигерия	46386	404653	0,14	0,53	23786	94184	0,32	0,35	386,1	111	3,48
Гватемала	19289	68763	0,06	0,09	3420	14575	0,05	0,05	157,8	119	1,32
Группа В											
Сингапур	95834	296976	0,29	0,39	110570	1096320	1,48	4,10	137,1	278	0,49
Марокко	38857	103606	0,12	0,14	8842	54784	0,12	0,20	118	174	0,68
Бразилия	665421	1796187	1,95	2,37	122250	625876	1,63	2,34	121,3	143	0,85
Группа С											
Малайзия	93790	296536	0,28	0,39	52747	121621	0,70	0,46	139,9	65	2,17
Ботсвана	5788	15581	0,02	0,02	1827	5835	0,02	0,02	119,1	89	1,33
Эквадор	18328	98614	0,05	0,13	6337	16371	0,08	0,06	238,1	72	3,29
Группа D											
ДР Конго	19088	31931	0,06	0,04	617	21187	0,01	0,08	74	962	0,08
Мозамбик	5016	11015	0,01	0,01	1249	31830	0,02	0,12	97,2	714	0,14
Мексика	683648	1046923	2,04	1,38	121691	473520	1,62	1,77	67,8	109	0,62
Группа E											
Бруней-Даруссалам	6001	11401	0,02	0,02	3868	5739	0,05	0,02	84,1	42	2,02
Южная Африка	136361	295456	0,41	0,39	43451	136837	0,58	0,51	95,9	88	1,09
Аргентина	284204	545476	0,85	0,72	67601	88222	0,90	0,33	84,9	37	2,32
Группа F											
Доминика	336	581	0,00	0,00	272	825	0,00	0,00	76,5	85	0,90

Источник: рассчитано автором по [2] и [3].

Так, в одном из таких исследований изучалась взаимосвязь между притоком иностранного капитала и экономическим ростом в Нигерии за период 1981–2014 гг. с использованием методологии проверки причинности Тода-Ямато. Это исследование показало наличие двунаправленной причинности

от ВВП к ПИИ, а также от ПИИ к ВВП². Еще одно исследование, проведенное в рамках векторной модели коррекции ошибок на данных за 1981–2013 гг. подтвердило для Нигерии положительную и существенную взаимосвязь между экономическим ростом и ПИИ³.

В инвестиционном климате Нигерии лидирующую роль, как и в Китае, играет компонент «величина рынка». Поэтому можно утверждать, по крайней мере отчасти, что инвестклимат страны в большей степени привлекает ПИИ, ориентированные на взаимодействие с национальной экономикой.

В Латинской Америке интересный пример – Гватемала. Имеющиеся данные о структуре ее входящих ПИИ за 2006–2014 гг. говорят о стабильном и очень значительном преобладании такого компонента, как реинвестированная прибыль. За указанный период приток ПИИ составил 8,46 млрд долл., а доля реинвестированной прибыли в этом объеме – 66,5%⁴.

Эти данные свидетельствуют о том, что в Гватемале проявляются характерные признаки группы А, в которой взаимодействие национальных экономик и иностранного капитала наиболее эффективно. Ведь для того, чтобы реинвестировать значительные объемы прибыли необходимо эту прибыль получить, что напрямую зависит от условий и потенциала экономического развития страны-получателя ПИИ. Прямые иноинвестиции в Гватемалу поступают в основном из США, Канады, Мексики и Колумбии, однако с 2012 г. заметные объемы ПИИ поступили из России.

В инвестклимате Гватемалы компонент «величина рынка» имеет оценку ниже общего индекса, однако довольно высока оценка компонента «развитие финансового рынка». Это говорит о том, что условия финансирования инвестиций в стране сравнительно неплохи, и потому сочетание ПИИ с заемным финансированием из местных источников может стимулировать дальнейшее развитие проектов ПИИ.

В Азии в группу А входят: Китай, ЛНДР, Мьянма, Филиппины, Вьетнам, Пакистан, Шри Ланка, Бахрейн, Ливан.

В Африке к группе А принадлежат: Египет, Гвинея-Биссау, Нигерия, Сьерра-Леоне, Бурунди, Камерун, Чад, Экваториальная Гвинея, Танзания, Ангола, Замбия.

В Латинской Америке в группе А находятся: Гайана, Парагвай, Гватемала, Панама.

Коэффициент опережения варьируется в названных странах в довольно широких пределах. Поэтому некоторые страны (с коэффициентом опережения чуть больше единицы) лишь формально относятся к группе А, а реально представляют

² Okafor, I.G., Ugochukwu, U.S. and Chijindu, E.H. Foreign Capital Inflows and Nigerian Economic Growth Nexus: A Toda Yamamoto Approach. //European Journal of Accounting, Auditing and Finance Research. – 2016, № 4. – pp.16–26.

³ Umaru, A., Gambo, E. and Pate, H.A. Foreign Direct Investment and the Growth of the Nigerian Economy. //Journal of Economics and Development Studies. – 2015, № 3. – pp. 193–211.

⁴ Рассчитано автором по: Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean. UN, ECLAC, 2015. – p.59

пограничный вариант между группами А и В. Таковы Пакистан ($K=1,06$), Ливан ($K=1,06$), Египет ($K=1,03$), Танзания ($K=1,03$) и Панама ($K=1,07$).

Группа В: региональная и глобальная ориентация

В данной группе рост доли страны в мировых НВПИИ опережает рост доли в мировом ВВП. В целом такая ситуация означает, что иностранный капитал находит страну привлекательной прежде всего с точки зрения использования ее в качестве площадки для региональной экспансии или звена в глобальных цепочках создания стоимости и движения капитала.

Наглядный пример – Сингапур. За период 2000–2016 гг. его доля в мировом ВВП повысилась вдвое меньше, чем доля в мировых НВПИИ (см. Таблицу 1). Притягательность Сингапура для ПИИ отчасти объясняется превосходным инвестиционным климатом в этом государстве, но также и его стратегическим положением в регионе (в центре коммуникаций и транспортных маршрутов). Страна давно и успешно играет роль регионального центра, через который регионально и глобально выстраиваются производственные цепочки и перераспределяются потоки капитала.

Островное государство обладает самым высоким среди развивающихся стран общим индексом инвестклимата. Только по двум позициям, величине рынка и величине расходов на оплату труда, Сингапур не занимает лидирующего положения, по остальным восьми показателям инвестклимата у него первое место.

В Африке одной из стран группы В является Марокко. Темпы роста долей в мировых ВВП и НВПИИ у этой страны заметно ниже, чем у Сингапура, а отставание темпа экономического роста от темпа накопления ПИИ менее выражено. Тем не менее, ориентация иностранного капитала на региональные операции и здесь ощутима.

Проявляется это, с одной стороны, в том, что 44% НВПИИ Марокко приходится на два ближайших средиземноморских соседа – Францию (34%) и Испанию (10%)⁵. С другой стороны, в Плате ускорения промышленного развития страны до 2020 г. недвусмысленно заявляется, что «проводимая стратегия призывает всех экономических операторов ... повышать уровень сотрудничества с африканскими странами в целях закрепления позиции Марокко как ворот для международных инвестиций на континент»⁶. Другими словами, в марокканской стратегии четко осознается и принимается в качестве важной цель развития страны как регионального хаба для ПИИ. Можно отметить, что попытка усилить такую роль в международных потоках прямых инвестиций вполне естественна для страны, входящей в группу В.

Индекс инвестклимата Марокко относительно сбалансирован. Оценка величины рынка примерно совпадает с оценкой общего индекса, в то время как оценка инфраструктуры немного выше, а оценка развития финансового сектора

⁵ Интернет источник: <https://www.state.gov>. Дата обращения – 5 марта 2018 г.

⁶ Интернет-источник: <http://www.invest.gov.ma/>. Дата обращения – 5 марта 2018 г.

немного ниже. Исходя из этого, можно сказать, что инвестклимат Марокко не оказывает выраженного дифференцирующего действия на входящие ПИИ.

В Латинской Америке в данную группу входит Бразилия, но коэффициент опережения/отставания для этой страны имеет весьма умеренное значение 0,85. Это говорит о том, что Бразилия, с точки зрения иностранного капитала, имеет почти равную привлекательность и в качестве объекта его экспансии на внутренний рынок страны, и как площадка для региональной экспансии и образования глобальных цепочек создания стоимости (хотя второе несколько преобладает над первым).

Такое положение в немалой степени коренится в характеристиках инвестклимата Бразилии. Страна выделяется довольно высокой открытостью экономики, низкими рисками и хорошим соотношением качества трудовых ресурсов и расходов на оплату труда. Открытость экономики позволяет иностранному капиталу оперировать в широком спектре отраслей, а низкие риски расширяют круг иностранных инвесторов, готовых реализовать те или иные проекты. Хорошее соотношение качества трудовых ресурсов и расходов на оплату труда позволяет поддерживать эффективность проектов с ПИИ как в трудоемких отраслях, где требуются ограничения на рост зарплаты, так и в технологически сложных секторах, где нужна достаточно высокая квалификация персонала. В сочетании с немаленьким внутренним рынком это позволяет развивать в Бразилии самые разнообразные производства, как ориентированные на внутренний рынок, так и на экспорт. Но выгодное географическое положение все же несколько больше стимулирует региональную экспансию и встраивание в глобальные цепочки создания стоимости.

В Азии к группе В принадлежат 19 стран: Южная Корея, Монголия, Камбоджа, Индонезия, Сингапур, Таиланд, Бангладеш, Бутан, Индия, Иран, Мальдивы, Непал, Иордания, Кувейт, Оман, Катар, Саудовская Аравия, Турция, ОАЭ.

В Африке к группе В относится 23 страны: Алжир, Марокко, Судан, Бенин, Буркина Фасо, Кабо Верде, Гана, Гвинея, Мали, Мавритания, Нигер, Сенегал, Того, Конго, Руанда, Коморы, Джибути, Эфиопия, Кения, Мадагаскар, Маврикий, Сейшелы, Уганда.

В Латинской Америке в группе В находятся 7 стран: Бразилия, Чили, Колумбия, Перу, Уругвай, Коста-Рика, Никарагуа.

III. ТРУДНОСТИ АДАПТАЦИИ К ТРЕНДУ: ПРОБЛЕМНЫЕ И ОТСТАЮЩИЕ ГРУППЫ СТРАН

Группа С: приоритет внутренних источников накопления

Лидирующие группы А и В представляют два варианта одного позитивного сценария «двойного роста». Следующая пара групп С и D характеризуют более противоречивый сценарий, в котором один из двух показателей растет, а другой падает.

В группе С растет доля страны в мировом ВВП, но падает доля в мировых НВПИИ. Группа С сравнительно малочисленна. В Азии в нее входят Малайзия и Йемен, в Африке – Кот д'Ивуар, Либерия, Ботсвана, Лесото, Малави, Намибия и Зимбабве, в Латинской Америке – Боливия и Эквадор.

В Малайзии темп роста доли в мировом ВВП даже немного выше, чем в Сингапуре. Но при этом доля в мировых НВПИИ сократилась значительно (см. Таблицу 1). В результате коэффициент отставания темпа накопления ПИИ превысил 2.

В одном из зарубежных исследований подчеркивается позитивная роль ПИИ в Малайзии как в краткосрочном, так и долгосрочном планах. Особо отмечается роль успешного развития финансового сектора страны, благодаря чему «местные финансовые посредники могут направлять ПИИ в производительные сектора и, таким образом, стимулировать дальнейший экономический рост»⁷.

Однако развитость финансового сектора означает и то, что данный сектор способен обеспечивать местные компании заемными средствами в рамках проектного финансирования и стимулировать их инвестиционную активность. Это ведет к тому, что экономический рост в Малайзии все больше обеспечивается местными компаниями, а потребность в ПИИ относительно снижается. С другой стороны, внутренний рынок страны не столь велик, а потому сложно привлечь ПИИ, которые ориентированы на освоение внутреннего спроса. Наконец, низкие цены на сырьевые товары и сокращение экспорта означают снижение привлекательности тех ПИИ, которые ориентированы на глобальные цепочки создания стоимости. Эти и другие причины во многом объясняют нахождение Малайзии в группе С.

Парадоксально, но общий индекс инвестклимата в Малайзии высок (уступает только Сингапuru) и, казалось бы, должен был стимулировать достаточный уровень накопления ПИИ. Однако в силу вышеназванных причин стимулирующая роль инвестклимата пока недостаточна.

В Африке одной из стран группы С является Ботсвана. Рост доли Ботсваны в мировом ВВП происходил в два раза медленнее, чем рост аналогичной доли Малайзии. Но и сокращение доли в мировых НВПИИ у Ботсваны происходило в шесть раз медленнее. Отсюда и умеренное значение коэффициента отставания – 1,33. Анализ структурных сдвигов в ВВП Ботсваны показывает, что доля добывающей промышленности (в основном, добычи алмазов) в последние годы имеет тенденцию к сокращению; также наблюдается определенный избыток частных инвестиций в данный сектор. В результате возникает процесс структурной адаптации, в котором необходимым элементом является некоторое сокращение притока ПИИ. Этот процесс и обуславливает пребывание Ботсваны в группе С.

В индексе инвестклимата у Ботсваны оценка компонента «величина рынка» существенно ниже общего уровня индекса. Такая ситуация говорит о том, что в страну сложно привлечь ПИИ, ориентированные на внутренний спрос.

⁷ International Journal of Economics and Financial Issues. – 2017, 7(3). – pp. 382–388.

Эквадор. В этой латиноамериканской стране структурные сдвиги в экономике в основном связаны с постепенным снижением роли нефтяного сектора и повышением значимости других секторов – сельского хозяйства, горнодобывающей промышленности. Данный процесс происходит с помощью иностранных инвестиций, но достаточно неровно. Так, за период 2006–2014 гг. приток ПИИ составил скромные 4,7 млрд долл. Цифра могла быть и больше, но в структуре входящих ПИИ был зафиксирован чистый отток по статье «внутрифирменные займы» в размере 714 млн долл.⁸ Данный факт может говорить о том, что иностранные инвесторы проявляют осторожность по отношению к новым проектам, требующим финансирования посредством долговых инструментов. С другой стороны, экономика Эквадора растет все же темпами выше среднемировых, а потому страна находится в группе С, причем с коэффициент опережения/отставания больше 3.

Группа D: Недостаточное взаимодействие ПИИ с национальными экономиками

В странах, входящих в группу D, растет доля в мировых НВПИИ, но падает доля в мировом ВВП. Это очень малочисленная группа, причем в Азии вообще нет стран с такой динамикой рассматриваемых показателей. В Африке к группе D принадлежат ЦАР, Демократическая республика Конго и Мозамбик, в Латинской Америке – Белиз, Сальвадор и Мексика.

Рассмотрим в качестве примера Мозамбик. Страна является своего рода рекордсменом среди наименее развитых стран по привлечению ПИИ. Решающую роль в этом сыграли мега-проекты: сначала алюминиевый завод Мозал, а затем мега-проекты в добывающей промышленности. Естественно, что данные мега-проекты были ориентированы на внешние рынки, и потому их вклад в ВВП страны не создавал каталитического эффекта, подстегивающего рост национальной экономики. Здесь ПИИ формируют анклавные территории экономического развития. Поэтому в интересах экономического роста мега-проекты необходимо дополнять и менее масштабными, но более связанными с национальной экономикой проектами.

Мексика. За 2000–2016 гг. доля страны в мировом ВВП ощутимо сократилась, а доля в мировых НВПИИ немного выросла. Относительно благоприятная ситуация с накоплением ПИИ объясняется хорошим инвестиционным бизнес-климатом в стране и выгодным географическим положением. Мексика занимает довольно высокие по меркам развивающихся стран места в известных рейтингах: 49-е место в рейтинге «Ведение бизнеса 2018» Всемирного Банка, 51-е место в «Глобальном индексе конкурентоспособности 2017–2018» Всемирного экономического форума. Близость к США обусловила значительный объем притока американских ПИИ, который в 2006 г. достигал 13,3 млрд долл (более половины всего притока ПИИ). Однако с тех пор этот

⁸ Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean. UN, ECLAC, 2015. – p.59.

приток снизился до 6,5 млрд долл. в 2014 г., а его доля в совокупном притоке ПИИ упала до трети [11]⁹.

Хотя входящие ПИИ часто ориентированы на внутренний рынок Мексики, они пока не создали должного каталитического эффекта для ускорения экономического роста страны. Причина – наличие серьезных препятствий в виде сильного социального расслоения, недостатков в системе образования, значительного неформального сектора в экономике, влияния преступных сообществ (особенно в районах, прилегающих в мексикано-американской границе), слабости институциональной структуры.

Группа Е: падение инвестиционной привлекательности

В группе Е падает как доля страны в мировом ВВП, так и доля в мировых НВПИИ, но последний показатель сокращается быстрее первого. В Азии в эту группу входит Бруней-Даруссалам, в Африке – Тунис, Гамбия, Южная Африка и Свазиленд, в Латинской Америке – Аргентина.

На протяжении 2000–2016 гг. Бруней-Даруссалам демонстрировал скромные (ниже среднемировых) темпы роста ВВП и НВПИИ, и потому его доля в аналогичных мировых показателях сократилась. Пример данного небольшого государства говорит о том, что найти перспективную нишу в международном разделении труда и привлечь в существенных объемах ПИИ непросто. И даже первоначально преуспевшие в этом страны, как в частности, Южная Африка, могут испытать в дальнейшем проблемы.

Сокращение доли ЮАР в мировых НВПИИ вызвано рядом факторов. Из них можно отметить следующие: падение цен на ископаемые ресурсы и снижение привлекательности инвестиций в горнодобывающую промышленность; конкуренция со стороны некоторых стран Африки, соперничающих с ЮАР за роль хаба в потоках ПИИ; снижение эффективности инвестиций в трудоемкие сектора вследствие относительной дороговизны рабочей силы в стране, и др.

Непростая ситуация в Аргентине. С одной стороны, ее природные ресурсы значительны (медь, газ и нефть), а ее рабочая сила высококвалифицирована и конкурентоспособна. С другой, сдерживающее влияние на экономической развитие страны оказывают недостаточность инвестиций в электроэнергетику, высокий уровень инфляции, хрупкий и недостаточно капитализированный банковский сектор. Ограниченность доступа к международным финансовым рынкам в результате дефолта облигаций еще более сужает возможности финансирования инвестиционных проектов. Больше всего ПИИ поступает в Аргентину из США, и эти инвестиции увеличиваются. Однако приток ПИИ из других стран (Испании, Нидерландов, Германии) нестабилен и темпы его прироста ниже среднемировых.

⁹ Ibid. – p.56.

Группа F: позитивная неактуальность

Наконец, группа F – где доля страны в мировом ВВП падает быстрее доли в мировых НВПИИ. В Азии и Африке таких стран нет. В Латинской Америке и Карибском бассейне, за исключением маленькой Доминики, тоже.

В группе F находятся некоторые промышленно-развитые страны: Финляндия, Италия, Нидерланды, Португалия, Великобритания. Глобальный процесс перемещения центров экономического роста и инвестиций в развивающиеся страны (особенно в Азию) привел к тому, что в «отстающие» попали несколько высокоразвитых стран.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основной целью данной статьи было рассмотреть распределение стран Азии, Африки и Латинской Америки по группам в зависимости от соотносительной динамики двух базовых показателей – их долей в мировом ВВП и мировых НВПИИ. Анализ данного распределения показал, что большинство названных стран относятся к группам с позитивной динамикой базовых показателей (группа А – 24 страны, группа В – 49 стран).

Значительно меньшее число стран входит в промежуточные или переходные группы, сочетающие увеличение одного и уменьшение другого базового показателя (группа С – 11 стран, группа D – 6 стран). Еще меньше стран с негативной динамикой обоих базовых показателей (группа Е – 6 стран, группа F – 1 страна).

Полученные данные говорят о том, что участниками глобального процесса смещения центров роста и инвестиций в развивающиеся страны являются большинство стран Азии, Африки и Латинской Америки, при этом 24 из них (группа А) реализуют в целом наиболее предпочтительный сценарий взаимодействия экономического роста и накопления ПИИ.

Вместе с тем, другие 24 страны (группы С, D, E, F) показывают противоречивую или негативную динамику базовых показателей, что свидетельствует о том, что они участвуют не в полной мере, а некоторые из них даже вовсе не участвуют в глобальном процессе смещения центров роста и инвестиций в развивающиеся страны.

Литература/References

1. Кандалинцев В.Г. Инвестиционный климат в странах Азии //Азия и Африка сегодня. – М., 2017. № 2. – с. 27–33.
2. Интернет-источник: <http://databank.worldbank.org>. Дата обращения – 05.03.2018.

3. World Investment Report 2017. Investment and the Digital Economy. UNCTAD, Geneva, 2017.
4. Okafor, I.G., Ugochukwu, U.S. and Chijindu, E.H. Foreign Capital Inflows and Nigerian Economic Growth Nexus: A Toda Yamamoto Approach. //European Journal of Accounting, Auditing and Finance Research. – 2016, № 4. – pp. 16–26.
5. Umaru, A., Gambo, E. and Pate, H.A. Foreign Direct Investment and the Growth of the Nigerian Economy. //Journal of Economics and Development Studies. – 2015, № 3. – pp. 193–211.
6. Рассчитано автором по: Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean. UN, ECLAC, 2015. – p. 59
7. Интернет источник: <https://www.state.gov>. Дата обращения – 05.03.2018.
8. Интернет-источник: <http://www.invest.gov.ma/>. Дата обращения – 05.03.2018.
9. International Journal of Economics and Financial Issues. – 2017, 7(3). – pp. 382–388.
10. Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean. UN, ECLAC, 2015. – p. 59.
11. Ibid. – p. 56.

Графов Д. Б.*

К ВОПРОСУ О РАЗРЕШЕНИИ «ОСНОВНОГО ПРОТИВОРЕЧИЯ» КИТАЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И ЛЕГИТИМНОСТИ РУКОВОДЯЩЕЙ РОЛИ КПК (по материалам XIX съезда Компартии КНР)

Аннотация: в статье рассматривается отчетный доклад председателя КНР, генерального секретаря КПК Си Цзиньпина с точки зрения «основного противоречия», понимаемого руководством компартии, как дестабилизирующий политическую систему Китая фактор. Автор исследует подходы КПК в поиске новых моделей развития китайского общества и обоснования легитимности «руководящей роли» компартии. Особое внимание уделяется конструированию новых смыслов в политическом дискурсе и формированию общественного мнения на новом этапе строительства «социализма с китайской спецификой». Рассматриваются возможные институциональные изменения в поисках нелиберальных моделей развития КНР, которые могут обеспечить большую устойчивость политической системы: от развития традиционной «консультативной демократии» до различных гибридных моделей идентитарной демократии.

Ключевые слова: КНР, Китай, компартия, КПК, XIX съезд, руководящая роль, противоречие, легитимность, социализм, с китайской спецификой, модель развития, концепт, конструкт.

Собственная богатая история советских партийных съездов и официальных документов КПСС учит нас тому, что по ним лишь весьма условно можно судить о планах власти и состоянии партийной системы. Тем не менее, они могут быть источником информации о том, что власть тревожит, какие из инструментов влияния она собирается использовать в публичном пространстве. Кроме того, сами партийные документы (речи и решения) являются инструментом влияния, составляют часть политического дискурса, охватывающего не только членов партии, но все общество.

Несмотря на замедление экономического развития, Китай остается впечатляющим примером симбиоза рыночной экономики, основанной на конкуренции, и авторитарной политической системы, не предполагающей политической конкуренции. Ни одной другой стране не удалось добиться жизнеспособного скрещивания авторитарной надстройки и либерального базиса. Концепт Дэн Сяопина «Не важно, какого цвета кот – черный он или белый. Хороший кот такой, который ловит мышей» продолжает работать

* Графов Дмитрий Борисович – кандидат политических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва. e-mail: graftvc@mail.ru

Dmitry B. Grafov – PhD (Politicalology), Senior Research Fellow, Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow/
e-mail: graftvc@mail.ru

с 1973 года. Будет ли он работать дальше? Или порождаемые рынком новые отношения и новые люди все-таки несут возрастающие риски для власти КПК.

Китайские политики и раньше производили на свет необычные для классической политической мысли изобретения. Это были не просто теории или теоретические политические механизмы, а причудливые симбиотические конструкции, которые, следуя конфуцианским канонам, основывались на равновесии западной политической мысли и китайской специфики. Например, один из отцов «китайской республики» революционер Сунь Ятсен, предлагал конституцию пяти властей» [8, с. 637–640]. К трем известным ветвям власти он предлагал добавить контрольную и экзаменационную (селективную). Геттисбергской речь Авраама Линкольна оказала на него огромное влияние. Слова «правительство из народа, созданное народом и для народа» вдохновили Сунь Ятсена на адаптацию идей справедливости к общественному устройству Китая. Но он понимал, что даже теоретическая имплантация в китайскую почву «правительства из народа» невозможна «без сдержек» этого народа. Однако, из кого и как формируются органы контрольной и селективной власти, осталось до конца непроявленным. Правда, и сам «конституционный этап» планировался создателем партии Гоминьдан (Народной партии) после «периода военного правления» и «периода политической опеки», в течение которых предполагалось «успокоить», «накормить» и «воспитать» народ.

Власти современного коммунистического Китая тоже не могут допустить демократические механизмы в политической системе (официально говорится, лишь, о «консультативной демократии»). Во-первых, перед их глазами стоит гибель СССР в процессе «демократизации». Во-вторых, в конкурентной саморегулирующейся политической системе нет гарантий для власти КПК в будущем. И речь идет не о каких-то диссидентах и инакомыслящих. События на площади Тяньаньмэнь не ушли в историю. Недавние массовые протесты китайских студентов, отправленных на учебу за границу, против решения Всекитайского собрания народных представителей снять ограничение в два пятилетних срока на правление Си Цзиньпина в должности председателя КНР, говорят о наличии проблем с действующей моделью развития¹. Решаются они не только зачислением студентов и прочих инакомыслящих в списки «политически активных граждан» и отправкой на перевоспитание².

Еще с прошлого съезда партии устами генсека признается, что нарастает необходимость «защищать безопасность политической власти и социальной

¹ Антиправительственные плакаты "Не мой президент" (Xi's Not My President) на английском и китайском языках появились на стенах нескольких западных университетов и в китайских соцсетях; [15]

² Лагерь перевоспитания в Китае получили развитие в период Культурной революции. Позднее было объявлено о закрытии лагерей, но сейчас они снова действуют. Людей обязывают хвалить коммунистическую партию, петь патриотические песни, а также раскаиваться в том, что считается проявлением неблагонадежности. По данным Human Rights Watch, "лаогай" или трудовые лагеря используются для заключения «тех, кто критикует правительство, подаёт ходатайства в официальные органы, правозащитников, членов запрещенных религиозных течений, а также других, в ком видят «угрозу для общественного порядка». [13]

стабильность»³. КПК готовится к вопросу о легитимности своей руководящей роли не со стороны каких-то диссидентов, а со стороны народа, который видит, что партия переродилась в паразитирующую бюрократическую надстройку и дает своим членам доступ к государственной ренте – возможность обогащения и обворовывания страны⁴. В народе партийно-бюрократическую коррупционную карьеру называют «те фань вань» (铁饭碗 дословно с китайского «железная чашка риса», или в образном переводе «верный кусок хлеба»).

Вызовы рыночной экономики для руководящей роли КПК

Кроме КНР история пока не дает ни одного примера более-менее успешного симбиоза эффективной рыночной экономики и авторитарных принципов политической системы. Либо со временем происходит дрейф в сторону либерализации политической системы (Южная Корея), либо в экономике усиливается огосударствление (Россия), либо эффективная экономика оказывается в руках коллективной монархии (Сингапур).

Известный экономист Милтон Фридман полагал, что: «Экономическая организация, непосредственно обеспечивающая экономическую свободу, а именно капитализм свободной конкуренции, способствует и развитию политической свободы, ибо отделяет экономическую власть от политической и, таким образом, превращает первую в противовес второй. Исторические свидетельства в один голос говорят о связи между политической свободой и свободным рынком...» [9, с. 33].

М. Фридман также указывает, что рынок устраняет источник принуждения со стороны власти. Мощь экономических интересов становится ограничителем политической власти, если она не находится в тех же руках, что и политическая. [9, с.40] Тревога китайской верхушки на этот счет чувствовалась давно, перед XVIII съездом в руководстве КПК шла дискуссия, которая выявила приверженцев либерального пути, близкого к капитализму. В речи Си Цзиньпина на XIX съезде эхом тех дискуссий звучали слова о «порочности лозунга смены знамен» [5].

³ Доклад Генерального секретаря ЦК КПК Си Цзиньпина на 3-м Пленуме ЦК КПК 18-го созыва, «Решение Пленума ЦК КПК по вопросу о комплексном углублении реформ». Совокупность проблем Си Цзиньпин оценил следующими словами: «Китай стоит перед двойным давлением, с одной стороны, необходимо защищать суверенитет, безопасность и интересы в области развития во вне, а с другой – защищать безопасность политической власти и социальную стабильность внутри...» [2]

⁴ за время прихода Си Цзиньпина к власти в КПК Китай узнал о смещении с постов за nepoтизм и коррупцию крупнейших функционеров и чиновников: 2012 г. – Бо Силай, секретарь партийной организации города центрального подчинения Чунцин; 2013 г. – Чжоу Юнкан, министр общественной безопасности КНР, бывший председатель Политико-юридической комиссии ЦК КПК и член Политбюро; 2014 г. – Лин Цзихуа, бывший начальник Канцелярии ЦК КПК – один из ближайших соратников бывшего генсека Ху Цзиньтао; генерал Сюй Цайхоу и генерал Го Босюн – заместители председателя Центрального военного совета КНР; 2017 – Сунь Чжэнцань, секретарь партийной организации города центрального подчинения Чунцин. Также Центральная комиссия по проверке дисциплины накануне XIX съезда сообщила: с 2012 года до конца июня 2017-го к ответственности были привлечены 1,343 млн чиновников низового и среднего уровня.

Можно возразить М. Фридману, что, хотя, с одной стороны, рост доходов населения, общего благосостояния, генерируемого конкурентной рыночной экономикой, порождает нового гражданина, независимого от власти и требующего от неё отчета в управлении и обоснования легитимности, с другой стороны, рыночная экономика дает власти больше ресурсов для собственного поддержания через инструменты формирования общественного мнения, которые почти целиком контролируются властью и работают на её «популяризацию». Кроме того, экономический потенциал может быть использован на подкуп определенной группы населения и создания из власти «социальной опоры». Известный социолог Мансур Олсон в работе «Диктатура, демократия и развитие» [4, с. 167–182] предложил теорию, в соответствие с которой возможен симбиоз авторитарной власти и групп бизнес-интересов. Мы вернемся к этой и другим идеям стабилизации политической системы, после анализа новых конструктов и концептов китайского внутривнутриполитического дискурса.

Конструирование новых смыслов

У съезда КПК две аудитории – внутривнутрипартийная и внешняя, общекитайская. И два типа проблем. Высказывания, обращенные к каждому из двух адресатов, решают разные задачи. Внутривнутрипартийные проблемы исчерпываются задачей «устроения» и сплочения, а сами задачи доводятся по внутривнутрипартийным каналам коммуникации. Проблемы стабильности политической системы лежат в китайском обществе. Поэтому выступление Си Цзиньпина адресовано в первую очередь всей стране. Его можно разделить на лозунги и призывы – как ритуальную форму партийного дискурса – и более информативные политические конструкты и концепты, позволяющие судить о наличии плана сохранения стабильности, которые составляют содержательную часть доклада.

Например, главное противоречие системы сформулировано следующим образом: «основное противоречие китайского общества в новую эпоху – противоречие между постоянно растущими потребностями народа в прекрасной жизни и неравномерностью и неполнотой развития, определяют необходимость осуществлять концепцию развития, в которой народ занимает центральное место, необходимость непрерывно способствовать всестороннему развитию человека и достижению всеобщей зажиточности народа. Идеи о социализме с китайской спецификой новой эпохи четко определяют общую схему пятиединого строительства и четырехаспектную всестороннюю стратегическую концепцию развития дела социализма с китайской спецификой»⁵ [5].

⁵ Все цитаты приводятся по источнику "Полный текст доклада, с которым выступил Си Цзиньпин на 19-м съезде КПК", http://russian.news.cn/2017-11/03/c_136726299.htm. [5].

«Пятиединое строительство» и «четырёхаспектная концепция» имеют дело прежде всего с конструктом «народ занимает центральное место». Он является центральным элементом в обосновании легитимности КПК. Данное изображение «основного противоречия», разумеется, прежде всего адресовано обществу. «Народ – это центр» наделяет легитимностью КПК, через служение народу и представительство его интересов. Это прямая и обратная связь, в которой партия играет роль регента при неокрепшем политически незрелом народе. От регента КПК отличает лишь то, что партия еще и «опирается» на народ. Постоянно упоминается 800 миллионное сельское население, которое лишено плодов экономического процветания («постоянно растущие потребности народа в прекрасной жизни и неравномерность и неполнота развития») [5]. Но народ – это и источник власти, и инструмент правления, и потенциальный источник индивидуальной свободы, угрожающий любой политической системе, не основанной на демократической конкуренции и саморегулировании.

Доклад Си Цзиньпина, по сути, содержит четыре типа решений в будущей политике партии, которыми:

- 1) пытаются обосновать легитимность КПК;
- 2) отвлекают от поворота мыслей общества к этому вопросу;
- 3) предлагают компенсацию за согласие с руководящей ролью КПК (путь партии – путь побед и процветания);
- 4) обосновывают руководящую роль КПК чрезвычайными обстоятельствами временной необходимости (трудности проекта Великого Китая, происки врагов и занавес неведения будущего).

В докладе съезду Си Цзиньпин дает еще одно определение «основного противоречия»: «Со времени вступления социализма с китайской спецификой в новую эпоху противоречие между постоянно растущими потребностями народа в прекрасной жизни и неравномерностью и неполнотой развития уже стало основным противоречием китайского общества. Китай надежно решил проблему обеспечения миллиардного населения питанием и одеждой, в целом реализовал цель «сяокан» – общества среднего достатка, в недалеком будущем среднезажиточное общество будет полностью построено. Из дня в день растет потребность народа в благополучной жизни, она выражающаяся не только в более высоких материально-культурных потребностях, но и в постоянно растущих запросах, находящихся на уровне демократии, законности, равенства, справедливости, безопасности, экологии и т. д.» [5]

Власти КНР, по сути, находятся на этапе «политической опеки», решая задачу, сформулированную Сунь Ятсеном на заре XX века: сначала накормить народ, а потом воспитать.

Анализируя политические коммуникации, мы можем говорить о коммуникативных стратегиях «воспитания», которые имеют цель, достигаемую через различные тактики. Китайская политическая система необычайно креативна в производстве новых политических смыслов и языковых структур

информационной манипуляции личностью. Можно найти в докладе нарративные конструкты, не имеющие референции, рассчитанные даже не на агитационный, а на ритуальный коммуникативный акт. Например, «Наследуя красный ген, брать на себя ответственность за укрепление армии». Или КПК претендует на роль архитектора счастливого будущего всего человечества: «Стимулировать создание сообщества единой судьбы человечества». Партийный проект прекрасного будущего может вселять гордость и успокаивать тревогу своего населения в настоящий момент. Транквилизирующий эффект на массы должны оказать призывы КПК к своим членам «осознать серьезность и остроту опасности духовной лени, недостатка умений, отрыва от масс», и обещание углубления «всестороннего устроения внутривнутрипартийного управления». А вот, например, «вооружать партию идеями о социализме с китайской спецификой новой эпохи» [5] – настоящий политический бизнес-план, к которому мы вернемся, когда будем рассматривать поиски КПК иных оснований (кроме свободы) для конструирования устойчивой политической системы.

В «формуле» основного противоречия содержится указание на неравномерность развития, распределения богатства, выражающееся в разрыве между городом и деревней, развитыми и неразвитыми районами. Это указание говорит о том, что идеологи КПК предпочитают говорить скорее о противоречиях между «трудом и капиталом» (которое власти обещают отрегулировать), нежели чем о политических свободах и легитимности правящего режима. Это «классовая» уловка. В конце цитаты для защиты от критики признается «запрос на демократию и справедливость», но акцента на этом не делается.

Конструкты⁶, как вербальные структуры, выстраивают требуемые коммуникатору отношения адресата с фактами, идеями, чувствами. Нормативная миссия КПК отличается от представления КПСС в сознании народа. Если советские коммунисты были боевым отрядом общества, направляющей и организующей силой, то КПК представляет свою миссию, как квазидемократическую функцию. Это представитель и проводник интересов китайского народа, с одной стороны, и регулятор всех процессов в государстве – с другой. Здесь нет кричащей претензии на мобилизационную тотальность, как в советской парадигме. Призывы к борьбе руководство КПК обращает лишь к низовым членам партии. Китайское общество по отношению к КПК рассматривается с позиции заботы «старшего о младшем», «врача о пациенте», наделяется мудростью, ответственностью, обязанностью профилактики отклонений. У врача есть разные средства: скальпель, иглоукалывание, мудрость внушения. Публично это провозглашается, как «линия партии является для партии и государства жизненной артерией, а для народа фактором, ведущим к благосостоянию».

⁶ Конструкт представляет собой "механическое" соединением более простых и ранее известных понятий и концептов. Концепт обладает "единицей смысла", а также суггестивностью. Концепт переживается в отличие от "понятия", которое понимается. [7]

В поисках оснований легитимности

Мы видим, что идеологи КПК апеллируют к известным типам легитимности: традиционному, харизматическому, рационально-легальному [16, Рр. 137–138].

КПК спасла народ от угнетения, КПК вела народ путем побед, КПК создала общество достатка и правит на основе Конституции. Традиционный тип легитимности для Китая включает идеологический, технократический, структурный и онтологический способы обоснования легитимности. Хотя власти называют политическую систему Китая «социализмом с китайской спецификой», нынешний тип этой власти, по нашему мнению, соответствует просвещенной идеологической коллективной автократии.

Механизм влияния. Используется механизм рациональной аргументации, имеющий производную от коллективной харизмы партии: «партия ведет от победы к победе», «удача благосклонна партии».

Сразу следует провести черту: часть вводимых в политическое сознание концептов и конструктов имеют политическое воплощение, а часть существует только в политическом дискурсе, не более чем вербальные конструкции. Например, «построение инновационного общества», раскрываемое, как «цифровой Китай» и «умное общество», находится в области агитационных мантр. Отличительное свойство таких речевых конструкций – они говорят о цели, о том «что» надо сделать, но не говорят «как», «механизм решения» в данный момент не важен, а, возможно, и не известен.

Политическое воплощение определенно имеет концепт «верховенства закона». Он, во-первых, должен убедить, что в правовом государстве партия правит по праву, и, во-вторых, что партия является хранителем закона и гарантом, требует подчинения ему всех в стране и своих членов в первую очередь.

В лозунге «править по закону», который КПК с гордостью относит к себе самой, подчеркивается лишь один смысл – борьбы с коррупцией. Вопрос о том, может ли править в Китае кто-то еще, какой закон и кем должен для этого поменяться, может ли в этом процессе быть учтена воля гражданского общества – все это предстает фигурой умолчания. То, что власть закона – это закон власти КПК, не обсуждается. Обсуждается борьба с коррупцией. Причем именно борьба, а не сама коррупция. Власти создали музей борьбы с коррупцией, после XVIII съезда компартии появилась образная изобразительность этой борьбы – объявлена охота на «тигров» и «мух» (打虎拍蝇 – «да ху пай ин», буквальный перевод с китайского «убивать тигров, прихлопывать мух»), что означает борьбу с коррупционерами как на высшем, так и на низшем уровнях. Новый этап борьбы должен иллюстрировать 55-серийный фильм «Во имя народа», первый эпизод которого к апрелю 2017 года по спутниковому телевидению набрало 1,4 млрд просмотров [17]. В марте 2018 года власти заявили о создании антикоррупционного суперагентства по борьбе с коррупцией с полномочиями, которых нет даже у Верховного суда. Возможности нового ведомства для проверки всех чиновников (не только партийных) будут втрое

больше, чем те, которыми располагает государственный аппарат сейчас [12]. К партийным функционерам, заподозренным в коррупции, предполагается вместо меры «в назначенное время и в назначенном месте дать разъяснения» использовать «меру задержания»⁷. Задержание по партийной линии – мера прямо-таки оруэлловская. Это бесконечная кампания, по сути, выражается формулой «цель – ничто, движение – все». Смысл – фокусировать внимание именно на борьбе партии с коррупцией, а не на «партийных» причинах возникновения коррупции.

Появляется концепт «клетки закона». Руководство КПК объявляя закон общим для всех знаменателем, преследует сразу нескольких целей. Это и борьба с внутрипартийными конкурентами, и мобилизация («быть единым целым, чтобы дать отпор») против сепаратизма и религиозного экстремизма, и консолидация вокруг партии против посягающих на строй сторонников либеральных путей развития. Не все из которых диссиденты и инакомыслящие, отправленные на перевоспитание. Объявление политики строжайшего подчинения всех и вся закону позволяет поддерживать в обществе напряжение чрезвычайного положения, конструирует парадигму «крепости, окруженной врагами», «лодки, которую нельзя раскачивать».

Кроме «устроения» контроля развивается концепт «народного контроля» (или демократического контроля). «Шестикратный контроль: совмещать партийный контроль и внутрипартийный контроль с контролем со стороны государственных органов, демократическим контролем, судебным контролем, контролем со стороны народных масс и общественности».

Контроль со стороны народных масс и общественности отсылает нас к старой идее, чтобы народ был сопричастен к правлению, но своим волеизъявлением не был опасен власти. Мы знаем об этом «ноу-хау» еще из статьи Ульянова Ленина «Как нам реорганизовать Рабкрин» [3, с. 383–388]. Рабочие и партийцы, действительно, включались в различные партийные органы, но Центральная Контрольная Комиссия с полномочиями, ставившими её в независимое положение, не была создана. В китайской реинкарнации этот концепт в виде «выявлять обеспечивающую связь с народными массами – роль мостов и скрепов» может стабилизировать политическую систему.

Сейчас проводится эксперимент по «народному контролю за контролирующими». В Пекине и провинциях Шаньси и Чжэцзян местные Советы народных представителей будут избирать комитеты контроля⁸. О самой процедуре контроля (кто и как, например, запускает «судебный контроль»,

⁷ "Разработать государственный закон о контроле, в соответствии с законом определить для контрольных комиссий служебные обязанности, права и методы обследования, использовать вместо меры "в назначенное время и в назначенном месте дать разъяснения" меру задержания" [5].

⁸ "...создана новая «властная вертикаль» в системе ЦКПД (Центральный комитет партийной дисциплины – Д.Г.), которая позволяет местным органам по проверке дисциплины функционировать независимо от местных парткомов, что повышает статус местных комиссий и усиливает контроль Центральной комиссии над ними. Верховная народная прокуратура КНР (ВНП) вводит разделение административной и судебной юрисдикции прокурорских органов ниже провинциального уровня. Создается межрегиональная прокуратура по служебным преступлениям. В ноябре 2016 года было принято решение о проведении в экспериментальном порядке реформы государственной системы контроля

или, куда и как обращаться «народным массам»), мало что известно. «Шести-кратный контроль» – симулякр⁹. Цель власти не в контроле, а в формальном провозглашении права на него. Так же как наличие суда не гарантирует, что в нем получится защитить свои интересы. Но наличие суда снимает власти предьявить обвинение в беззаконии. А народ через «народный контроль» делит ответственность и сопричастность с властью. Подобно средневековым крестьянам, которые перестают чувствовать себя ограбленными, если разбойник поселяется в их деревне и включает их в свою банду.

Но конструкт «шестикратного контроля» совершеннее, чем ленинское «ноу-хау» с рабоче-крестьянской инспекцией, т. к. «шестикратный контроль» не дает одной партийной силе бороться против другой. Именно по этому, как нам кажется, И. Сталин не стал реализовывать ленинскую идею Рабкрин.

Новые модели развития. «Обмануть императора, чтобы переплыть море»¹⁰

Политические конструкты и концепты по цели можно разделить на те, что тормозят негативные процессы (консервируют существующую модель политической системы, углубляют принятые подходы развития) и те, что пытаются опробовать пути и формы новой модели развития.

Если на «незаданный» вопрос общества, «почему компартия стоит у власти», КПК предлагает объяснения, то более неудобного вопроса, «может ли кто-то другой (другая сила, другие люди, другая партия, само общество) формулировать предложения, выносить их на обсуждение, иметь право голоса при их принятии – этого вопроса власти Китая предпочитают избегать.

Не допуская возможности политической конкуренции, КПК продолжает развивать концепт «консультативная демократия». В целом, он еще имеет потенциал для развития. Мнение народа в данной конструкции учитывается только в той степени, в какой оно может затруднить проведение политики партии. Консультативная демократия должна: 1) видеть и знать; 2) упредить и убедить. В патерналистской системе реакция объекта управления на управляющий импульс субъекта управления (хоть и называется отрицательной) предотвращает автовозбуждение системы, возвращает в первоначальное состояние, стабилизирует состояние, как у автомобиля на хорошей дороге. В китайском варианте функцию «знать – упредить – выслушать – поправить» выполняют институты консультативной демократии, действие которых

в Пекине и провинциях Шаньси и Чжэцзян, где местные СНП (Советы народных представителей – Д.Г.) будут избирать комитеты контроля». [5]

⁹ Симуляция (симулякр) – акт притворства, репрезентация того, что на самом деле не существует. Диссимуляции – это значит делать вид, что вы не имеете того, что у вас есть. [11, Рр.4–6]

¹⁰ Одна из стратагем древнекитайского труда о военном искусстве V века н. э. «36 стратагем» («三十六计»), рассказывающая об «обмане во благо» войнами императора, чтобы провести «специальную операцию» за морем, которое он боялся переплыть. В данном контексте под императором понимается народ, интересами которого клянется КПК.

передается в настоящем и – что важно! – в незавершенном времени: «усовершенствование института собраний народных представителей, института многопартийного сотрудничества и политических консультаций под руководством КПК, института национальной районной автономии, институтов самоуправления масс на низовом уровне» [5].

КПК представляет «консультацию» с самой собой, как реализацию традиционного для системы политического управления многовекового Китая принципа патернализма. Однако, рыночная экономика, как раз, разрушает патерналистский тип отношений, патерналистское сознание, потому что дает индивиду возможность опоры на собственные силы. Что делать, если система на управляющие импульсы будет реагировать с увеличением рассогласования, т. е. система управления приобретет положительную обратную связь, никто не знает. Как не знали это в СССР, проводя «перестройку». Чтобы не допустить смены власти, надо исключить из системы возмущающий элемент, или уравновесить его другой силой. В первом случае – это «хирургическая операция» на площади Тяньанмэнь. Во втором – поиск «здоровой» силы для подавления «нездоровой». Однако, пока политическая система КНР справляется с возмущающими импульсами.

Принципиальным ноу-хау идеологов КПК является представление политической системы, как процесса. Конструкт «придерживаться новой концепции развития» не оставляет возможности для критики потому, что «настоящее» (имеющее недостатки) уже отправляется в прошлое, объявляется властью устаревшим. «Нового» еще нет, оно есть только, как совершенный образец – в планах, воплощаемых партией – все время ускользающий в будущее. Предмет для критики превращается в симулякр наоборот – несовершенная копия уже несуществующего в настоящем оригинала. Это может считаться универсальным концептом. Если партию упрекают в том, что стакан наполовину пуст, то партия его как бы «наполняет», и он уже наполовину полон. И наоборот. Это идеологическая технология КПК основана на традиционных для китайского общества конфуцианских представлениях «пути», «середины» и «серединного пути».

Стратегию развития общества («углубление реформ», «придерживаясь новой концепции»)[5] можно выразить на китайский манер формулой «твердо стоять на левой ноге, осторожно нащупывая место правой». Но совершенно не факт, что новое положение ноги означает шаг вперед. Для КПК важно представить обществу это движением вперед, а обществу трудно в этой ситуации предъявлять претензии власти, приходится верить, что все плохое превращается во все «более лучшее». Если только не наступает хуже, чем было. Концепт работает, если не допустить свидетельства ошибок и неправильной работы государственной машины.

В теории ретроспективного голосования, известной как теория Мориса Фиорина, население принимает решение «за» или «против», основываясь на собственных ощущениях от курса власти за электоральный период [14, р. 6]. «Справлялась» власть или «не справлялась» – ответ на этот вопрос для

населения зависит от того, какого ему жилось. Возможны два типа оценки: эгоцентрический – оценка собственного экономического положения индивида и социотропный – результаты работы всей экономики и страны в целом. И задача власти убедить подданного, что сделано лучшее из возможного, но в ближайшем будущем возможностей будет больше.

Пусть стакан только наполовину полон, а ведь вчера он был наполовину пуст. В политическом сознании китайцев должны деконструироваться переживания о том, «как могло бы быть» (о возможном упущенном), а большую ценность приобретать «настоящее достигнутое». Это способ отделить активную часть общества (которая может дать начало гражданскому обществу) от традиционной части общества и предложить последней стабильность. Стабильность в обмен на неопределенность перемен.

«Занавес неведения»

Если серьезно относиться к заявлениям КПК, что мозговые центры партии работают над поиском институциональных путей преодоления кризиса политической системы, то мы, возможно, продолжаем наблюдать самый масштабный эксперимент над природой устройства человеческого общества. Эксперимент, начатый в 1917 году и неоконченный в 1991. Вопрос, который до сих пор не разрешен политической философией – вопрос о возможности устойчивого саморегулируемого устройства общества не на основе свободы индивидуума, а на иных основаниях, продолжает решаться на наших глазах.

Мансур Олсон, о котором было упомянуто в начале, в работе «Диктатура, демократия и развитие» доказывает, что авторитарная власть – если она умеренна в налогах, стабильна, обладает преемственностью, охраняет частную собственность («сильная рука» «оседлого бандита») – может быть для групп бизнес-интересов, особенно крупных, более предпочтительной, чем неустойчивая демократия. Единственный минус – отсутствие верховенства закона над самой властью [4, с. 171–176]. Но в случае Китая это не выглядит большим минусом, т. к. власти долго и без особого успеха пытаются привить китайскому обществу уважение к закону. Однако, китайцы в гражданско-правовых отношениях не полагаются на суды и контракты, а привыкли использовать традиционные механизмы гарантий, основанные на коллективной лояльности, групповых интересах, понятии «гуаньси», включающем связи с родственниками, земляками, друзьями, одноклассниками, бывшими начальниками и коллегами и т. д. Поэтому китайская авторитарная политическая система, основанная на бюрократической преемственности власти (подобно коллективной монархии), имеет большой модернизационный потенциал в направлении «сингапурской» модели. Более того, крупные собственники могут быть приняты в КПК (а не наоборот – назначаться из партии в бизнес, как сейчас). Тогда компартия получит новую социальную базу. Правда, придется закрыть глаза на «позорный лозунг смены знамен». Но в перспективе это

будет настоящая меритократия. Остается вопрос, как быть с мелким бизнесом и с мелким человеком вообще (студентом, менеджером, инакомыслящим), которому не хватило синекуры в «социализме с китайской спецификой».

Одной из концепций, противостоящих индивидуалистской модели либеральной демократии, является теория коллективистской демократии.

Не власть сдерживает свободу личности, а плечо (плечи!) других личностей. И демократия возможна, как плебисцитарная и коллективистская демократия одновременно. В боевой дружине древних германцев тоже была демократия. Демократия выбора вождя и раздела добычи в условиях похода. Опробованным конструктом коллективистской демократии является положение о триедином представительстве¹¹. Где интересы одной группы уравновешивались на пропагандистских весах интересами другой.

Это китайский путь к идентитарной демократии, которая основывается на модели социально-гомогенной структуры общества. Общество, которое было построено в СССР и продолжает еще существовать в современной России, основная часть которого признает образцом социальное единство и единство целей для всего общества. В идентитарной демократии признается верховенство общенародной государственной воли над волей групп и индивидуумов. Главная задача – пресечь автономность отдельных субъектов, и индивидов, сконструировать демократическую систему без гражданского общества, объявить нелегитимным любой конфликт интересов и ценностей.

Мы видим, что политический дискурс КПК развивается вокруг вопроса, как создать «демократическое большинство» авторитарных индивидуумов. Такая конструкция общества будет жизнеспособна, пока авторитарное большинство поддерживается демократическим образом. Эрих Фромм в работе «Бегство от свободы» описывает структуру авторитарной личности, и в каких условиях она возникает [10, с. 72–75]. Он отмечает, что авторитарной личности свойственны не сильные доминирующие черты, а потребность в опоре, потребность соединять свое «я» с кем-то или с чем-то, чтобы обрести силу. Данный тип возникает, когда рациональней отказаться от независимости своей личности, вручив судьбу внешней силе, общей судьбе, власти. В противном случае личность испытывает скованность, тревогу, бессилие. Сопrotивление внешней тотальности может привести к деструкции личности (как это происходит в армии или тюрьме). «Бегство от свободы» возникает не только в условиях экономического кризиса, войны, но и при монополизации и централизации экономики, когда индивидуум чувствует себя винтиком огромного несокрушимого механизма. Спорить с машиной бессмысленно, соревновательность интересов и индивидуальность ей не нужны. Если власть будет подобна безликой администрации, то не будет понятно, как против неё протестовать. Эта власть, подобна администрации гипермаркета, где покупатель чувствует себя статистической единицей. Он в отдельности не важен

¹¹ Концепция «трёх представительств» сформулирована на XVI съезде КПК в докладе Цзян Цзэмина. КПК, согласно данной концепции, должна представлять не только пролетариат, но и все производственные силы, передовую китайскую культуру, и интересы самых широких слоёв китайского населения.

для безликого владельца бизнеса, «хочешь – бери, не нравится – проходи, меньше очередь в кассе», и не найти директора, а есть только дежурный менеджер, который принесет книгу жалоб. И в ней человек-винтик прочитает против одной жалобы десять благодарностей. Главное, чтобы не завелись «защитники потребителя». А чего стоят посулы «винтику» рекламных билбордов – отдать свой доллар, юань (голос, согласие) за товар (компанию), который завтра изменит жизнь «винтика». Счастье в будущем времени. КПК повторяет о «построении», «полном построении», «победы в полном построении», «решающей победы в полном построении». КПК обещает не только «цифровой Китай», но даже «зеленый Китай» («зеленых» семей, «зеленых» финансов, «зеленых» технологий), хотя, он остается «красным».

Наиболее часто упоминаемая программная цель «построение социализма с китайской спецификой» объявляется некой формой, вопрос о содержании которой еще не решен: «Необходимо ответить на вопрос о том, в новую эпоху какой именно социализм с китайской спецификой нужно отстаивать и развивать, и как его необходимо отстаивать и развивать» [5]. То есть, в поисках институциональных изменений самой политической системы КПК не связывает себе руки. «Не важно, какого цвета кот – черного или белого...»

Чтобы «плечо» соседа чувствовалось сильнее и надежнее ограничивало индивидуалистические импульсы свободы, в теории «народного представительства», можно просто широко распахнуть двери КПК. Распространить «институт народных представителей» на саму партию. Если более 50% социально активного населения будут членами партии, то стабильность будет обеспечена по вполне демократическому механизму. Если КПК превратится в местное самоуправление и возьмет функции представления всех китайцев на всех уровнях по типу «совета» (магистрата, парламента), в который кооптируются низовые члены партии, то система партийной демократии может выполнять функцию плебисцитарной демократии. По сути, это дальнейшее развитие все того же принципа триединого представительства, который трансформируется в принцип представительства всех китайцев, желающих быть представленными через собственное участие в общественной жизни. Связанные партийной дисциплиной, они будут править, как свободные граждане, сознающие ответственность (партийную), т. е. добровольно ограничивающие свою свободу. Но у партии одновременно будут и демократическое большинство в обществе и безопасная свобода выражения мнений. Просто добровольно свободных индивидов будет меньше, чем добровольно несвободных. Бросить упрек в недемократичности такой системы будет трудно.

Самый важный вопрос, на каком уровне будет позволено не только голосовать «за» и «против» по сформулированной повестке, но и формулировать саму повестку. Данный вид симулятивной демократии, доведенный, до своих крайних демократических форм, может также угрожать

партийному руководству и служить инструментом для его смены. Он может привести в ту же точку, что и концепт «народного контроля».

Но, еще раз надо подчеркнуть: мы ничего не знаем достоверно о задачах, которые поставлены партийными идеологами мозговым центрам КПК.

После завершения строительства «среднезажиточного общества» дальше партия прямо и открыто обещает построение «модернизированного социалистического государства»¹².

Дальше всего в исследовании теоретических социальных конструкций, созданных на основе добровольного ограничения свободы, продвинулся Джон Ролз. По его мнению, чувство справедливости, генерирующее все либеральные инстинкты, может быть заменено рациональностью в подходе к справедливости перед неведомостью выбора. Перед «занавесом неведения» люди склонны договариваться о таком равномерном распределении благ и статусов, при котором они меньше всего пострадают в неизвестных обстоятельствах. [6, с. 126–131] Ролз делает утверждение очень интересное для КПК: в этой ситуации люди «настаивают на ослаблении роли природных и социальных случайностей в преуспевании или непреуспевании людей». При таком распределении не возникает конкуренции и борьбы за общественный продукт¹³. Его ценность не известна. Равенство на краю новой жизни в новом мире. Можно подумать о загробной жизни, но Ролзу нравится жизнь в космических мирах. Очень по-китайски. Можно сказать, что будущее закрыто от китайского народа почти ролзовским «занавесом неведения», на котором партией начертаны иероглифы возвышения, богатства и счастья.

Литература/References

1. Антикоррупционная кампания Си Цзиньпина и её последствия; [электронный ресурс] <http://korruptsiya-china.tass.ru/borba-s-korruptciey/>
2. Доклад Генерального секретаря ЦК КПК Си Цзиньпина на 3-м Пленуме ЦК КПК 18-го созыва; [электронный ресурс] <http://russian.cntv.cn/special/18thcpsession/index.shtml>;

¹² «Период, начиная с XIX съезда и до открытия следующего съезда партии, – важный переходный исторический период, за который мы должны полностью построить среднезажиточное общество. И начать "новый поход" к цели, намеченной к столетию КНР, – всестороннему построению модернизированного социалистического государства...С 2020 года по 2035 год. На основе полного построения общества среднего достатка за 15 лет упорной борьбы предстоит в основном осуществить социалистическую модернизацию». [5]

¹³ Ролз представляет это на примере подготовки к путешествию на неведомую планету. Каждый может взять любые ценности, навыки, должности, но никто не знает, что будет цениться на далекой планете больше – умение копать, или иностранный язык, слиток золота, или карманный фонарик. В «коллективе исследователей» не возникает чувства несправедливости и борьбы перед «занавесом неведения». Ибо эти люди принимают решение о правильном способе распределения вещей, находясь перед «завесой неведения», которая скрывает от них знание о том, что будет востребовано и иметь цену в колонии-поселении. Однако, вопрос, как выработать вне рамок чрезвычайных обстоятельств принцип рационального благоразумия в применении к совокупной (aggregative) концепции благосостояния группы, остается слабым местом теории Ролза. [6 с. 117].

3. Ленин В.И. Как нам реорганизовать Рабкрин // Полн. собр. соч. Т. 45. с. 383–388.
4. Олсон М.»Диктатура, демократия и развитие», Экономическая политика, № 1, 2010, с. 167–182
5. Полный текст доклада, с которым выступил Си Цзиньпин на 19-м съезде КПК, [электронный ресурс] http://russian.news.cn/2017-11/03/c_136726299.htm
6. Роллз Дж. Теория справедливости, Издательство Новосибирского университета, Новосибирск, 1995, с. 126–131;
7. Степанова Ю.С. Концепты. Тонкая пленка цивилизации, М., 2007.
8. Сунь Ятсен. Избранные произведения. М., 1985.
9. Фридман М. Капитализм и свобода / Пер. с англ. М.: Новое издательство, 2006, с. 33
10. Фромм Э. Бегство от свободы. – М.: Аспект Пресс, 1990, с. 72–75;
11. Baudrillard J. Simulacres et simulation, ÉDITIONS GALILÉE, Paris, 1981, Pp.4–6
12. China's anti-corruption campaign expands with new agency, BBCnews, 20 March 2018; [электронный ресурс] <http://www.bbc.com/news/world-asia-china-43453769>
13. China: Don't Legalize Incommunicado Detentions, Human Rights Watch; March 12, 2012; [электронный ресурс] <https://www.hrw.org/news/2012/03/12/china-dont-legalize-incommunicado-detentions>;
14. Fiorina M. Retrospective Voting in American National Elections. New Haven, 1981, p. 6.
15. Mao F. Xi Jinping: 'Not my president' posters emerge outside China, BBC News, 12 March 2018; [электронный ресурс] <http://www.bbc.com/news/world-australia-43339804>;
16. Weber M. Weber's Rationalism and Modern Society. Translated and Edited by Tony Waters and Dagmar Waters, New York: Palgrave Macmillan, 2015, Pp. 137–138;
17. 反腐剧《人民的名义》火爆中国 来源:新华网编辑:贾端发布时间: 2017-04-19; [электронный ресурс] <http://ru.hrbtnet.com/folder73/folder429/folder437/2017-04-19/169265.html>

South-East Asian Countries in International Division of Labour: ICT goods exports, 2000-2015

Abstracts: South-East Asian countries have assumed an important place in international division of labor as exporters of ICT goods by 2000 and succeeded in maintaining it in the context of growing competition with China. The article makes an attempt to show positions of South-East Asian countries on world markets of different categories of ICT goods, and the profiles of different South-East Asian countries as ICT goods exporters.

Keywords: South-East Asian countries exporters of ICT goods electronic components, exports, computer equipment, telecommunications equipment.

The article is aimed at analyzing positions of South-East Asian countries in the international division of labor as exporters of ICT goods. According to UNCTAD, ICT goods include such categories as computer equipment, telecommunications equipment, consumer electronics, electronic components and miscellaneous goods¹.

Analysis of ICT goods production and exports in Asian countries based on UNCTAD and WTO statistics, which has been undertaken by the author, shows that in 2000–2015 South-East Asian Countries occupied a prominent position in ICT goods world exports².

South-East Asian countries in World Exports of ICT Goods

In 1996 developed countries: the USA (17.7 percent of world exports) and Japan (14.7%) were leading exporters of ICT goods. Singapore was the third exporter in the world with 9.7 per cent of world exports, Malaysia was fifth (5.3%) and Thailand was 11th, after China (2.7% of world exports, 10th rank)³. The share of three South-East Asian countries amounted to 17.7% of world ICT goods exports.

Table 1

ICT goods exports, 2000–2015 (\$ B)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
World	999.9	1375.3	1722.5	1815.7	1832.2	1921.6	1980.0	1947.7
Developing countries	429.2	769.3	1160.0	1236.4	1296.8	1398.0	1441.5	1450.6

* Tsvetkova Nina – PhD in Economy, Leading Researcher, Institute of Oriental Studies, RAS.

¹ См., например: Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013; 2000–2014. Information Economy. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850> (даты обращения: 12.04.2015).

² Tsvetkova N.N. Информационно-коммуникационные технологии в странах Востока: производство товаров ИКТ и IT-услуг. М.: IV RAN, 2016.

³ Information Economy Report 2007–2008. UN. N.Y.; Gen., 2007. P. 136.

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Developing countries: Asia	389.2	722.5	1091.3	1167.9	1226.9	1328.6	1372.6	1383.4
Developing countries: East Asia	216.8	493.5	831.0	907.2	957.4	1040.9	1076.4	1080.7
Developing countries: South-East Asia	170.4	219.2	252.7	250.9	260.2	279.0	290.0	289.4
Transition economies	0.8	0.8	1.8	2.4	3.4	3.6	5.6	3.6
Developed countries	569.9	605.2	560.7	576.9		520.0	532.9	493.5

Sources: *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx=15850> (access date: 12.04.2015); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2014. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx=15850> (access date: 2.03.2016); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2015.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx> (access date: 10.01.2018).

In 2000 world ICT goods exports reached \$999.9 B. Leading exporters were the same as in 1996: the USA (\$156.7 B; 15.7% of world exports), Japan (10.9%). In 2000 the share of developing countries in ICT goods exports reached 42.9%, that of South-East Asian countries, 17.0%, and East Asia countries, 21.7%. The share of South-East Asia and East Asia countries taken as a whole amounted to 38.7%; these two groups of countries were main exporters among developing countries in 2000.

Singapore (\$75.8 B; 7.6% of world ICT goods exports) was third in the world in 2000; Malaysia (\$51.7; 5.2%) was sixth. China was tenth; its share of world exports amounted to 4.4% (\$44.1 B). Thailand (\$19.7 B; 2% of world exports) and the Philippines (\$14.8 B, 1.5%) were also prominent exporters. South-East Asia countries' share in world exports of computer equipment was 19%, and their share in exports of electronic components for ICT goods amounted to 21% (calculations based on tables 1, 2, 3). By 2000 South-East Asian countries have attained a prominent position in international division of labour in ICT goods production.

Table 2

ICT Goods Exports, by Goods Categories, 2000–2015 (\$B)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>World</i>								
ICT goods	999.9	1375.3	1722.5	1815.7	1832.2	1921.6	1980.0	1947.7
Computer equipment	367.2	474.1	499.6	516.9	524.8	515.1	530.0	475.1
Telecommunications equipment	154.7	218.7	333.4	393.9	408.9	461.8	496.0	524.3
Consumer electronics	105.7	182.0	229.6	222.4	216.4	205.7	204.4	198.7
Electronic components	321.9	392.3	574.3	594.4	596.2	657.7	667.5	671.7

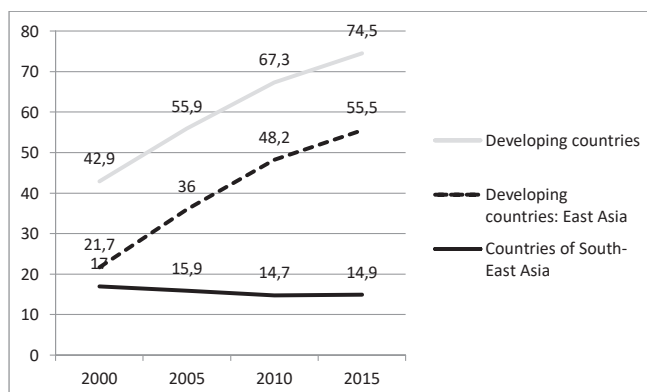
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Countries of South-East Asia</i>								
ICT goods	170.4	219.2	252.7	250.9	260.2	279.0	290.0	289.4
Computer equipment	71.3	77.6	72.7	62.9	66.0	62.8	62.9	60.7
Telecommunications equipment	7.4	14.9	13.4	20.6	28.7	37.6	40.8	49.1
Consumer electronics	17.4	17.3	22.6	21.7	21.0	20.1	19.4	17.7
Electronic components	68.4	101.1	137.7	138.6	138.4	152.8	160.6	155.4

Source: *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850> (дата обращения: 12.04.2015); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2014. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850> (дата обращения: 2.03.2016); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2015.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (дата обращения: 10.01.2018).

In 2005 the share of developing countries in world ICT goods exports reached 55.9%, with the share of East Asia countries increased to 36.0% and that of South-East Asia countries slightly diminished, to 15.9%. In 2000–2005 there was an impressive growth of ICT goods exports from China, which moved from the tenth place to the first place (\$234 B; 17% of world exports in 2005). The former leader among Asian countries, Singapore kept its share in world exports (7.6%), its exports grew in 2000–2005 from \$75.8 B to \$104.4 B, but Singapore moved to the fourth place. Top ten exporters included also Malaysia (\$61.4 B, 4.5%, 9th rank). Thailand (\$25.8 B; 1.9% of world exports) and the Philippines (\$19.7 B; 1.4%) were also important exporters (calculations based on tables 1, 2, 3), they were not part of “top ten”, their ICT exports grew, but their share in world exports decreased due to dramatic growth of exports from China.

Graph 1

Share in world ICT goods world exports: developing countries, including countries of East and South-East Asia, 2000–2015 (%)

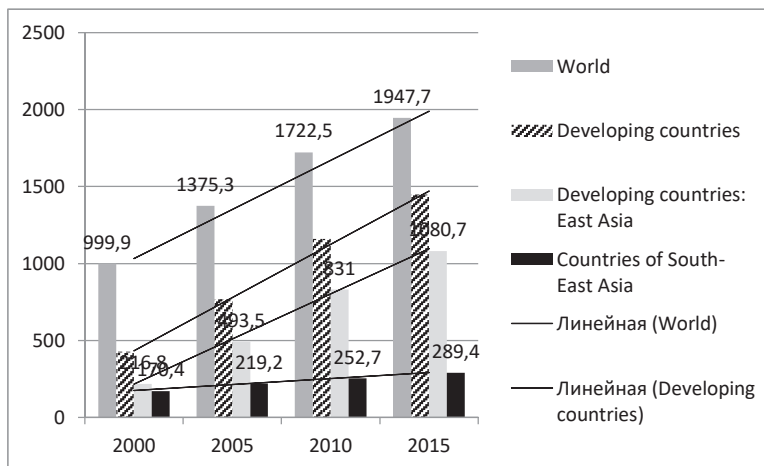


Source: table 1.

In 2010, after global financial and economic crisis, Singapore’s ICT goods exports amounted to \$120.8 B, 7% of world exports. ICT goods exports from Malaysia reached \$67.6 B, 3.9% of world exports. Exports from Thailand amounted to \$37 B (2.1% of world exports), the highest level for the country in 2000–2015. Exports from the Philippines, on the contrary, decreased to \$13.8 B and continued to decrease in 2011. The growth resumed only in 2012.

Graph 2

ICT Goods Exports: All Countries, East and South-East Asia Countries, 2000–2015 (\$ billion)



Source: data from table 1.

As a whole, the share of developing countries in world ICT goods exports in 2000–2015 increased from 42.9 to 74.5%, with the share of East and South-East Asia growing from 38.7% to 70.4%. The share of East Asia countries grew from 36.0% to 55.5%, and that of South-East Asia countries decreased in 2000–2011 from 17% to 13.8%, and then grew a little, to 14.9% by 2015. This growth was caused mainly by rapid growth of telecommunications equipment exports from Viet Nam. But one can evaluate the achievements of South-East Asian countries from another angle. They managed to maintain their high share in the world ICT exports in the context of extremely rapid growth of ICT goods exports from China. Great efforts have been required to maintain this share. One can remember for this purpose a citation from “Alice in Wonderland” by Lewis Carroll often given by Russian economist Vitaly Melyantsev for explanation of some economic phenomena saying that you must run as fast as you can just to stay where you are (and to get somewhere you have to run much faster)⁴. We have to think of this citation rather often in our everyday life.

⁴ Mel'iantsev V.A. Umnye tekhnologii, paradoks Solou i protivorechiia sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia v stranakh Zapada i Vostoka v nachale XXI v. // Vostok (Oriens). 2017, № 3.

Table 3

ICT Goods Exports, South-East Asian Countries, 2000–2015 (\$ billion)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Malaysia</i>								
ICT goods	51.7	61.4	67.6	66.8	63.5	64.4	67.3	60.2
Computer equipment	21.0	23.1	22.8	17.0	16.3	15.3	13.6	12.2
Telecommunications equipment	3.0	4.6	2.4	2.9	3.5	3.9	4.8	4.3
Consumer electronics	8.0	7.0	8.9	8.4	7.4	6.9	6.2	4.8
Electronic components	18.5	25.0	31.4	36.0	34.5	37.0	40.7	36.8
<i>Singapore</i>								
ICT goods	75.8	104.4	120.8	118.4	116.0	122.8	122.7	116.0
Computer equipment	30.5	31.9	22.0	20.6	20.0	18.0	16.7	16.0
Telecommunications equipment	2.8	8.8	6.5	8.5	8.8	8.9	8.8	10.5
Consumer electronics	3.7	3.9	3.7	3.4	2.9	2.7	2.5	2.0
Electronic components	35.3	55.2	87.0	84.1	82.7	91.2	92.7	85.3
<i>The Philippines</i>								
ICT goods	14.8	19.7	13.8	10.9	15.3	17.1	21.4	25.2
Computer equipment	7.2	7.7	5.5	4.3	5.0	4.2	6.6	6.4
Telecommunications equipment	0.6	0.3	0.5	0.2	0.4	0.4	0.3	0.4
Consumer electronics	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.3	0.4	0.4
Electronic components	6.3	11.0	7.1	6.1	9.4	11.9	13.4	17.4
<i>Thailand</i>								
ICT goods	19.7	25.8	37.0	35.6	36.8	35.6	36.5	35.0
Computer equipment	9.1	11.9	18.1	16.3	18.7	17.4	17.6	16.8
Telecommunications equipment	0.7	0.9	1.8	2.0	2.3	2.3	2.4	2.3
Consumer electronics	2.5	3.8	4.8	5.2	5.9	5.5	5.7	5.3
Electronic components	7.1	8.3	10.3	10.2	8.3	9.1	9.7	9.9
<i>Indonesia</i>								
ICT goods	7.6	6.9	7.9	7.8	7.7	6.6	6.1	5.3
Computer equipment	3.1	2.5	2.2	2.1	2.3	1.8	1.9	1.8
Telecommunications equipment	0.3	0.4	0.2	0.4	0.5	0.2	0.2	0.18
Consumer electronics	2.8	2.3	4.1	3.8	3.3	3.1	2.6	2.2
Electronic components	0.9	1.4	1.1	1.2	1.1	1.0	0.9	0.74
<i>Vietnam</i>								
ICT goods	0.8	0.9	5.7	11.3	20.9	32.4	36.0	47.6
Computer equipment	0.5	0.5	2.0	2.6	4.0	6.1	6.4	7.5

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Telecommunications equipment	0.02	0.04	2.0	6.7	13.2	21.9	24.4	31.4
Consumer electronics	0.1	0.2	0.8	0.8	1.2	1.6	2.0	3.1
Electronic components	0.2	0.2	0.7	1.0	2.4	2.7	2.8	5.3
<i>Brunei, ICT goods</i>								0.012
<i>Cambodia, ICT goods</i>								0.187
Computer equipment								...
Telecommunications equipment								0.066
Consumer electronics								0.015
<i>Myanmar, ICT goods</i>								...

Source: *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850> (access date: 12.04.2015); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2014. Information Economy.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850> (access date: 2.03.2016); *Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2015.* <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (access date: 10.01.2018). (**sources** for table 1).

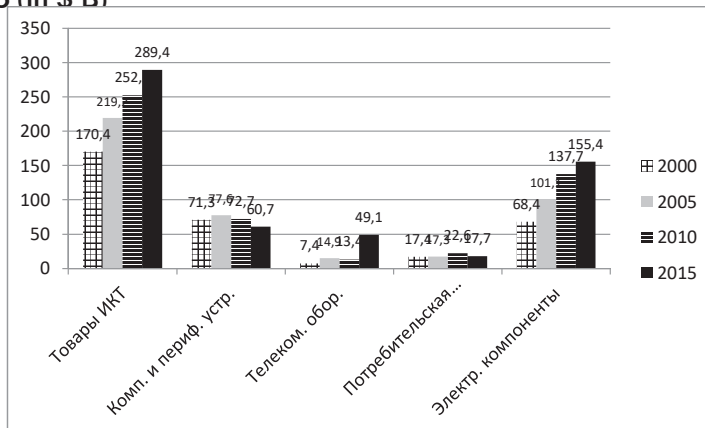
In 2000–2015 the world ICT goods exports almost doubled. But during the latest two years world exports of ICT goods exports growth rates slowed down, somehow. In 2014 the exports amounted to \$1980 B, it increased as compared to 2013 by 3% only, and in 2015 it decreased to \$1947.7 B. ICT goods exports from South-East Asia in 2014–2015 remained at the same level, \$290 B in 2014 and \$289.4 B in 2015. Since 2000, in the context of rapid growth of ICT exports from China and the increase of the share of East Asia, the growth of ICT goods exports from South-East Asia was not so rapid, in 2000–2015 it grew by 70%, while the exports from East Asia increased by 399%, or by 5 times. You can see these different trends of growth at Graph 2.

In 2000–2014 world exports of computer equipment grew from \$367.2 B to \$530.0 B, but its part in world ICT goods exports diminished from 36.7% to 26.8%. In 2014 65.1% of world computer equipment exports originated from developing countries of Asia (as they are defined in UNCTAD statistics, including Singapore, South Korea that have high per capita gross national income, but excluding Japan and Israel that are defined as developed countries). China was the first among exporters (40.7% of world computer equipment exports). Other exporters in the top ten were the USA (8.7%), Hong Kong (China) (8.2%), the Netherlands, Mexico, Germany, Thailand, Singapore, Malaysia, Czech Republic. Two out of five computers on the world export market are made in China. In 2015 world exports of computer equipment decreased to \$475.1 B. Some sort of stagnation was observed on the world computers market due to market saturation and competition with mobile devices that assume computers' functions required for many users. Exports of computer equipment from South-East Asia reached its maximum level in 2005

(\$77.6 B, 16.4% of world exports) as compared to \$71.3 B in 2000 (19.4% of world exports), and decreased to \$72.7 B in 2010 and \$60.7 B in 2015. Exports of computer equipment from Singapore in 2000 (\$30.5 B) was almost twice higher than such exports from China (\$17.9 B); it amounted to 8.3% and 4.9% of world exports. In 2014 Thailand was seventh (\$17.6 B; 3.3%); Singapore eighth (\$16.7 B; 3.2%); Malaysia, ninth (2.6%). Among top ten exporters there were three countries of South-East Asia, and the first among them was not Singapore, but Thailand. In 2015 the share of Asian developing countries in world computer exports amounted to 65.3%, with the share of China decreasing to 38.7%; that of Thailand, 3.5%; Singapore, 3.3%; Malaysia, 2.6%; Viet Nam, 1.6% (calculated on data from sources to tables 2, 3).

Graph 3

Exports of ICT Goods from South-East Asia Countries by Goods Categories, 2000–2015 (in \$ B)



Note:

1. ICT goods
2. Computer equipment
3. Telecommunications equipment
4. Consumer electronics
5. Electronic components

Source: table 2.

From the graph. 3 it can be seen that the most dynamic categories of ICT goods exports from South-East Asia were telecommunications equipment and electronic components for ICT goods. Exports of consumer electronics remained practically unchanged and exports of computer equipment even decreased.

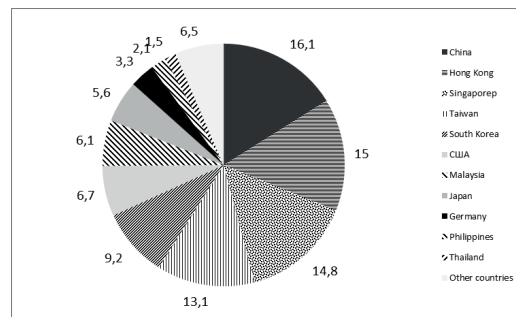
Telecommunications equipment was the most dynamic group of world ICT goods exports in 2005–2015, it increased from \$154.7 B to \$524.3 B and its share in world ICT exports grew from 15.5% to 26.9%. In 2015, 76.4% of world exports of telecommunications equipment originated from developing countries, 73% – from developing countries of Asia (sources to table 2).

China was in 2014 and 2015 an undisputable leader in world telecommunications exports (39.6% and 40.9% of exports) that left other exporters far behind. In “top

ten” of exporters in 2014 there were also Hong Kong (China) (14.2%), the USA (7.3%), South Korea (5.6%), Vietnam (5th, 4.9%), Singapore (9th; 1.8%). Exports of telecommunications equipment from Vietnam skyrocketed in 2000–2015 from \$0.04 B to \$31.4 B. In 2015 the share of Vietnam in world telecommunications exports reached 6%, it became fourth in the world having outpaced South Korea (\$29.9 B), an acknowledged leader on the market and home to some largest transnational corporations in the industry. But it should be mentioned in this context that South Korean TNCs, Samsung Electronics in particular, have transferred their production facilities for mobile phones manufacturing to Vietnam with its cheap workforce. Samsung Electronics has become the biggest investor in Vietnam, in 2015 it manufactured in Vietnam more mobile phones than in China⁵, which had been its principal production site for mobile phones assembly (wages in China have increased, they exceed wages in Vietnam). Samsung is one of the most popular brands on the smartphones and ordinary mobile phones markets. But if you examine these devices attentively, you will see that they are manufactured (or “assembled”) not in South Korea, but in China or in Vietnam.

Graph 4

Leading exporters of electronic components, 2014 (%)



Source: data for table 3.

The growth of world consumer electronics exports was rather slow. In 2000–2010 it increased from \$105.7 B to \$229.6 B, and after that was decreasing; in 2015 it amounted to \$198.7 B, with its share in total ICT goods exports staying almost unchanged: 10.6% in 2000 and 10.2% in 2015. The market of TV-sets, video-, audio- and radio- equipment is highly saturated. Mobile devices (smartphones and tablets) are often used instead of radio- and even TV-sets. In 2014, 56.4% of consumer electronics exports originated from developing countries of Asia. China was the first exporter with 34.8% of world exports. Other leading exporters were Mexico (10.0%), the USA (5.7%), Hong Kong (China) (5.2%), Slovakia (3.9%), Germany (3.6%), Japan (3.5%), the Netherlands and Poland (2.8% each). Malaysia was eighth (3%), Thailand occupied the 11th rank (\$5.5 B; 2.7%). In 2015 the share of China in world consumer electronics exports reached 37.3%, that of all

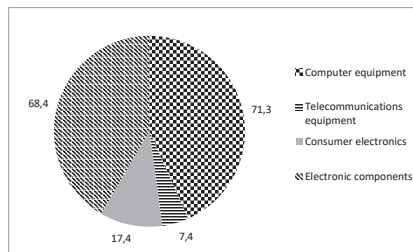
⁵ World Investment Report 2016, UN, N.Y.; Gen., 2016. P. 47.

South-East Asia countries – 8.9%, including Thailand – 2.7%, Malaysia – 2.4%, Vietnam – 1.6%, Indonesia – 1%. The volume of exports of consumer electronics from South-East Asia countries in 2000–2015 remained practically unchanged: in 2000 it amounted to \$17.4 B, in 2005 – \$17.3 B, in 2010 – the maximum of \$22.6 B, and in 2015 decreased to the level of 2005 – \$17.7 B) (calc. on tables 2, 3).

A group of ICT goods the exports of which grows constantly are electronic components for ICT goods. Its growth shows the deepening international division of labour, development of global value chains in ICT goods manufacturing. In 2000 top ten exporters of electronic components for ICT goods (EC) included the USA (1st; \$66.1 B; 20.5% of world exports), Japan (2^d; 14.2%). Singapore was third (\$35.3 B; 11.0%). Malaysia was sixth (\$18.5 B; 5.7%), after Taiwan and South Korea, Thailand was ranked ninth (\$7.1 B; 2.2%), the Philippines, 11th (2.1%). China was only tenth in 2000 (2.1%). By 2010 situation on electronic components world market changed cardinally: 2/3 of electronic components exports originated from developing countries.

Graph 5

**ICT Goods Exports from South-East Asia Countries by Categories:
2000 r. (\$ billion)**



Source: Table 3.

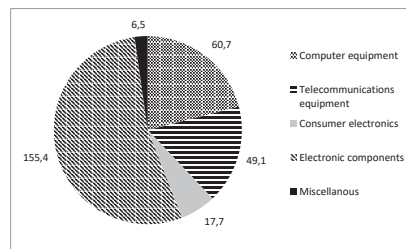
In 2000–2015 the share of developing countries in world electronic components for ICT goods exports increased from 45.6% to 79.3%, that of Asia developing countries – from 44.3% to 78.7%, while the share of developed countries diminished from 54.4% to 20.7%. The center of electronic components production moved to East and South-East Asia. In 2014 China was the first exporter (16.1% of world exports); Singapore (14.8%) was third in the world EC exports (in fact it was the second rank, as Hong Kong (2^d) is mainly a re-exporter of electronic components). Malaysia was seventh (6.1%), its share was only slightly less than that of the USA, former leader in 2000 (6.7%), and superior to the share of Japan (5.6%). The Philippines occupied the tenth rank (2.1%) after Germany (3.3%). In 2015, 23% of world electronic components exports originated from South-East Asia, including 12.7% – from Singapore (\$85.3 B; 3^d), 5.5% – from Malaysia (\$36.8 B), 2.6% – from the Philippines (\$17.4 B), 1.5% – from Thailand (\$9.9 B). The share of the leader, China, was 17.8%. The USA exported 6.5% of electronic components. Positions of South-East Asia countries on the world electronic components market show their impressive performance. On the world ICT goods market, South-East

Asia countries have become mainly electronic components exporters. They provide parts and details for further assembly of manufactured goods to each other and to East Asia countries.

In 2000 computer equipment was the main category of ICT goods exports from South-East Asia countries (41.8% of exports), it was followed by electronic components (40.2%). The share of consumer electronics amounted to 10.2%, and that of telecommunications equipment, to 4.3%. It should be taken into consideration that in 2000 mobile phones were rare and expensive, inaccessible to most part of consumers; there were no large-scale mobile phones exports at that time⁶.

Graph 6

ICT Goods Exports from South-East Asia Countries by Categories: 2015 (\$ billion)

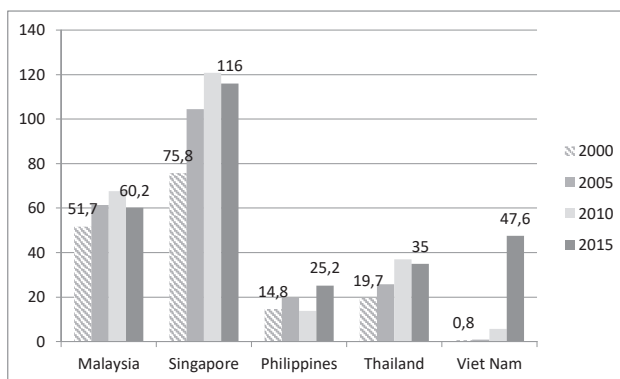


Source: Table 3.

In 2015 the share of electronic components in ICT goods exports from South-East Asia countries increased to 53.7%, that of telecommunications equipment, to 21%; while the share of computer equipment shrank to 17%, and that of consumer electronics, to 6% (calculations based on graphs 5, 6).

Graph 7

ICT Goods Exports from South-East Asia, by Countries 2000–2015 (\$ billion)



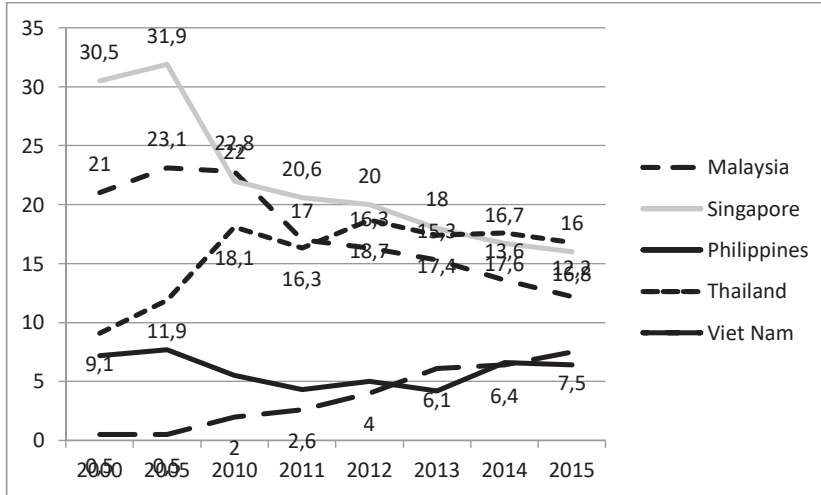
Source: Table 3.

⁶ <http://techno.bigmir.net/technology/1525696-Starye-modniki-nazvany-krutyte-telefony-nachala-2000-h> (10.01.2018).

At present there are 5 leading ICT goods exporters in South-East Asia: in 2015 they were Singapore, Malaysia, Vietnam, Thailand and the Philippines (by volume of exports). Singapore was the largest exporter of electronics from South-East Asia by the beginning of 1990-s and it maintains this position though its ICT goods exports in 2010–2015 diminished a little, from \$121 B to \$116 B. Malaysia also was a major electronics exporter by the beginning of 1990-s (the term ICT goods did not exist at that time); the country is still one of the top exporters, though its ICT goods exports declined in 2010–2015 from \$68 B to \$60 B. In 2005–2015 exports of ICT goods, mainly telecommunications equipment, from Vietnam skyrocketed: in 2000 and 2005 it was minimal – less than \$1 B. In 2005–2010 it increased six-fold, rising from \$0.9 B to \$5.7 B, in 2010–2015 it again increased six-fold, to \$47.6 B. In 2015 Vietnam outpaced Thailand from the third to the fourth place in the region of South-East Asia. Top 5 ICT exporters from South-East Asia also include the Philippines. Singapore, Malaysia, Thailand and the Philippines have been exporting electronic goods, such as TV-sets, radio-, video- and audio-equipment since the 1970-s. Vietnam rushed into the group of major exporters only after 2005, mainly in the 2010-s.

Graph 8

Exports of Computer Equipment from South-East Asia Countries: 2000–2015 (\$ billion)

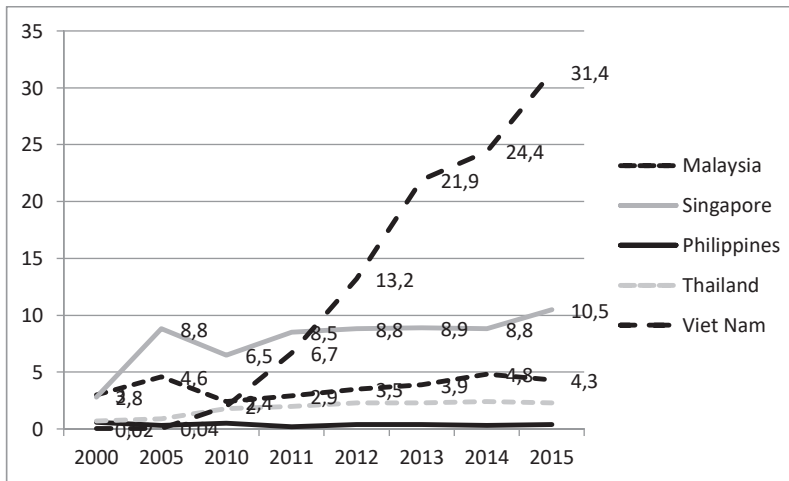


Source: Table 3.

Each country of South-East Asia has its own specialization in ICT goods exports, its own profile. Main exporters of computer equipment from the region are Thailand (\$16.8 B in 2015, it is the major item of its ICT goods exports), Singapore (\$16 B), its computer equipment exports shrank considerably; and Malaysia (\$12.2 B) In 2010–2015 there was an important growth of computer equipment exports from Vietnam (from \$2 B to \$7.5 B), though it is not as skyrocketing as the exports of telecommunications equipment from this country.

Graph 9

Exports of Telecommunications Equipment from South-East Asia Countries, 2000-2015 (\$ billion)

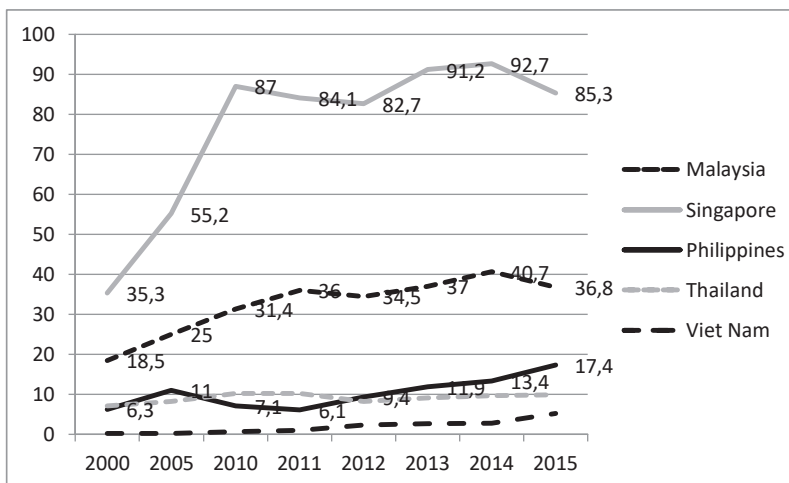


Source: Table 3.

Graph. 9 strikes our attention by skyrocketing trajectory of telecommunications equipment exports from Vietnam, starting from 2010. Singapore and Malaysia are also exporting such goods, but Vietnam has outpaced them by the volume of its exports.

Graph 10

Exports of Electronic Components from South-East Asia Countries: 2000-2015 (\$ billion)



Source: Table 3.

On the world market of ICT goods South-East Asia countries are mainly exporters of electronic components for ICT goods, in the first place thanks to Singapore. Singapore – a new industrialized country of Asia, has made a giant leap forward in its economic development, it has outpaced many Western countries by the level of its GNI per capita, by the 2010-s it passed from electronic manufactured goods exports based on their assembly to exports of electronic components for assembling manufactured goods in countries with cheap labor. The share of electronic components in ICT goods exports from Singapore increased from 46.6% in 2000 (which was already significant) to 73.5% in 2015. Virtually every key gadget today has parts created in Singapore. “You most likely own a piece of Singapore’s electronics industry, from Seagate’s hard disk drives and Hewlett-Packard’s print heads to Energizer’s iconic batteries. In fact, your smartphone’s 4G connection is probably enabled by RF filters”⁷...

Malaysia is also an important exporter of electronic components, their share in its ICT goods exports in 2000–2015 increased from 35.8% to 61.1%. The Philippines have a 3d rank in electronic components exports from the region. The share of components in their ICT goods exports in 2015 amounted to 69.0%. The Philippines manufacture components for computer equipment, for example CD-ROM. “The Philippines provide for 50 percent of world demand for hard disc drives for computers HDD2.5 inches and 10 percent of world demand for HDD3.5 inches”⁸. Thailand is also an exporter of electronic components, the share of which in its ICT goods exports amounted to 28.3% in 2015 (\$9.9) (calc. on table 3). Several years ago people became aware of the significance of the electronic components exports from Thailand: due to floods in the country there was a serious downtime in integrated circuits supplies and the prices for computers increased dramatically.

Other South-East Asia countries, in particular Cambodia with its cheap workforce, also start to export ICT goods, in 2015 its ICT goods exports amounted to \$187 million. Will Cambodia be able to imitate the success of Vietnam?

While some South-East Asia countries step up exports of electronics, ICT goods, other countries of the region reduce their ICT goods exports orienting their production to the internal market. It is the case of Indonesia, the exports of ICT goods from which in 2000–2015 shrank from \$7.6 B (4.5% of ICT goods exports from South-East Asia) to \$5.3 B (1.8% of exports from South-East Asia) (sources to table 3).

South-East Asia and East Asia have become two regions among developing countries that play a major role on the world ICT goods market. They have become leading centers of computer, telecommunications, consumer electronics, and electronic components for ICT goods manufacturing. The share of these two regions in world ICT goods exports in 2015 amounted to 70.4%, with the share

⁷ <https://www.edb.gov.sg/en/our-industries/electronics.html> (access date: 10.01.2018).

⁸ The Philippines electronics industry profile.23febr.2011. BOI Philippines. http://www.philexport.ph/c/document_library/get_file?uuid=8659b363-97ff-4ffd-b7e8-364fa03c492f&groupId=127524 (access date: 14.01.2018).

of East Asia equal to 55.5% and the share of South-East Asia equal to 14.9% of world exports. The share of all other developing countries in world ICT goods exports was only 4.1%; the share of developed countries, 25.3%. ICT goods exports from transition economies (including Russia, Ukraine, Kazakhstan, Belarus) in 2015 amounted only to \$3.6 B (0.2% of world exports). In 2015 South-East Asia countries generated 13% of the world computer equipment exports, 9% of telecommunications equipment and consumer electronics exports and 23% of world exports of electronic components for ICT goods. The latter figure shows that South-East Asia countries are actively involved in global value chains in electronics industry. With the background of enormous successes of East Asia (China, in the first place), the share of South-East Asia may seem moderate. But if we compare it with other groups of countries it is very impressive. 6–7 decades ago most of these countries were backward, less developed economies, by now they have attained great success in economic development. Some of them have assumed important positions in international division of labor in electronic industry by the beginning of 1990-s. At present South-East Asia countries as a group (with some changes within their ranks) still maintain their important position in ICT goods production, despite severe competition with China and some other countries.

Nina Tsvetkova

Countries of Southeast Asia in Global Value Chains: computer and electronic equipment, 1995-2015

Abstract: The countries of Southeast Asia have occupied prominent positions in international division of labour as ICT goods exporters by 2000 and managed to maintain these positions by 2015 in the context of growing competition, with China, in the first place. The article is a continuation of the author's article¹ published in **Vostochnaya Analitika**. The present article makes an attempt to "trace" the place of countries of South East Asia in global value chains in electronics by analyzing trade in electronic components and to consider the problem of creation of value added in computer, electronic, optical equipment manufacturing in these countries.

Keywords: countries of South East Asia, ICT goods, electronic components, exports, value added, global value chains.

The purpose of the article is to analyze the place that countries of South East Asia have taken in global value chains in manufacturing of computer, electronic and optical equipment (detailed data for these industries are given in TIVA (Trade In Value Added) Dataset, OECD). In the article, data from UNCTADStat database on ICT goods exports are also used². As it is stated in UNCTAD Information Economy Report 2010, ICT goods include such categories as computer equipment, telecommunications equipment, consumer electronics (tele-, video-, audio-equipment), electronic components and miscellaneous goods³.

Countries of South East Asia: Singapore, Malaysia, Vietnam, Thailand, the Philippines have become leading world exporters of ICT goods. The share of countries of South East Asia in world ICT goods exports remained relatively stable in the course of 2000–2015; it decreased slightly from 17.0 to 14.9%, with world ICT goods exports growing in 2000–2015 from \$1 trln to \$2 trln. In 2015 the share of countries of South-East Asia amounted to 23% of world electronic components exports, 13% of computer equipment exports, 9% of telecommunications equipment and consumer electronics exports. Some of the countries of South East Asia (Singapore, Malaysia) have occupied important positions in international division of labor in electronics industry by the beginning of 1990-s and managed to maintain them by 2015. Other countries (such as Vietnam) practically "rushed" into the group of top ICT goods exporters in 2010–2015.

¹ Tsvetkova N. South-East Asian Countries in International Division of Labour: ICT goods exports, 2000–2015 // *Vostochnaya Analitika*, 2018, No. 3.

² It should be taken into consideration that the industries on which data are provided in TIVA Dataset, OECD, are not identical to the industries included in UNCTAD database.

³ Information Economy Report 2010. UNCTAD, N.Y.; Gen., 2010. P. 40.

While some Southeast Asian countries step up exports of electronics, ICT goods, other countries of the region reduce their ICT goods exports orienting their production to the internal market. It is the case of Indonesia, the exports of ICT goods from which in 2000–2015 shrank from \$7.6 B (4.5% of ICT goods exports from South East Asia) to \$5.3 B (1.8% of exports from South East Asia). But as a whole, Indonesia, one of the most populated countries in the world, is also one of leading economies by volume of value added created in manufacturing (\$205.8 B in 2013)⁴.

In the UNIDO Industrial Development Report 2013 “Sustaining Employment Growth. The Role of Manufacturing”, instead of standard divisions: developed and developing countries, the countries are divided into two other groups – industrialized and industrializing countries. China, Taiwan, South Korea and Singapore are included into the group of industrial countries, besides developed countries. The majority of developing countries are included into the group of industrializing countries. Separate data are given for these two groups of countries. In 2005 in value added created in radio-, television, telecommunications equipment manufacturing in industrializing countries the share of Thailand reached 33.4%; that of Indonesia, 14.6%; of the Philippines, 11.7%, that is more than the share of such large countries as Brazil (11.6%) and India (7.5%). The share of all industrializing countries in value added created in radio-, television, telecommunications equipment manufacturing in the world in 2005 amounted to 24%; consequently, the share of Thailand was equal to 8% of value added in the world; that of Indonesia, to 3.5%; the Philippines, to 2.8%. In 2011 in value added created in radio-, television, telecommunications equipment manufacturing in industrializing countries the share of Thailand shrank to 14.9%; that of the Philippines, to 7.5%; while the share of Indonesia increased to 26.4. In 2005 in value added created in computer and office equipment manufacturing the share of the Philippines was 19.5% (that exceeded the share of India – 13.5%), the share of Thailand – 8.7%. In 2011 r. the share of the Philippines decreased to 17.3%, and that of Thailand grew to 12.6%⁵.

According to OECD data, in 2011 Singapore was the first among Southeast Asian countries by gross output of production of computer, electronic and optical equipment (\$91.3 B), Malaysia was second (\$76.4 B), the Philippines, third (\$43.7 B); Indonesia, fourth (\$33.2 B) (graph. 1). According to TIVA data, in 2000 Malaysia, Singapore, the Philippines, Thailand (in that order) were leading exporters of computer, electronic and optical equipment; in 2011 the ranks were the same, only Thailand outpaced the Philippines. The data differ from the data of UNCTADStat as the latter include more categories (consumer electronics, telecommunications equipment), the categories also being not identical⁶. In 1995–2015 Singapore was an undisputable leader in exports of ICT goods from South

⁴ Sustaining Employment Growth. The Role of Manufacturing. Industrial Development Report 2013. UNIDO. P. 196.

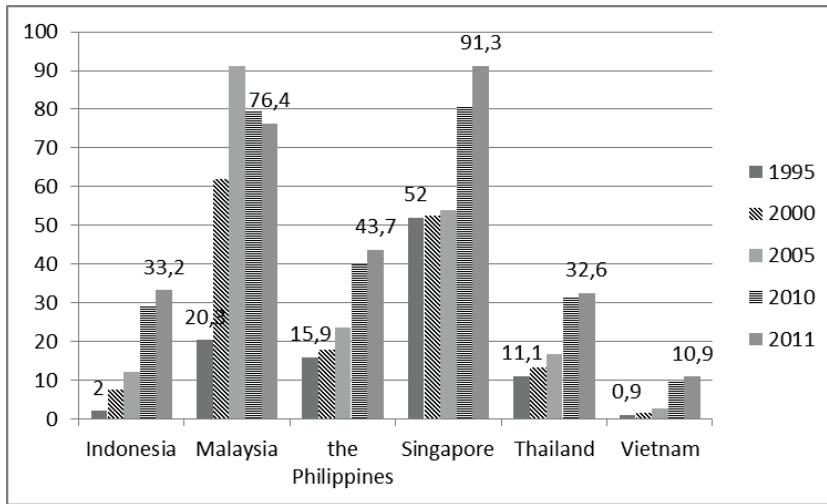
⁵ Industrial Development Report 2013. Sustaining Employment Growth. The Role of Manufacturing UNIDO, 2013. P. 177.

⁶ See Note 2.

East Asia, Malaysia being always second; the Philippines and Thailand were also leading exporters⁷. Vietnam in 2011 had modest positions in ICT goods exports, but in 2015 it became 4-th world exporter of telecommunications equipment, and by its ICT goods exports it outpaced not only the Philippines, but also Thailand and became 3d ICT goods exporter in South-East Asia.

Graph 1

Production, Gross Output: Computer, Electronic and Optical Equipment in Southeast Asian Countries, 1995–2011 (\$ B)



Source: Trade in Value Added (TiVA) – October 2015. http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=TIVA2015_C1 (access date: 14.01.2018).

Table 1

Southeast Asian Countries: Computer, electronic and optical equipment, gross production and exports 1995–2011 (\$ B,%)

	Production	Exports	Share of exports in production	Production	Exports	Share of exports in production
	\$ B			\$ B		
	2000			2011		
			%			%
Indonesia	7.4	5.8	78.3	33.2	7.9	23.8
Malaysia	61.9	49.0	79.2	76.4	65.0	85.1
the Philippines	17.9	14.1	78.8	43.7	15.2	34.8
Singapore	52.6	32.7	62.2	91.3	46.4	50.8
Thailand	13.1	10.7	81.7	32.6	26.4	81.0
Vietnam	1.5	0.8	68.1	10.9	8.5	78.0

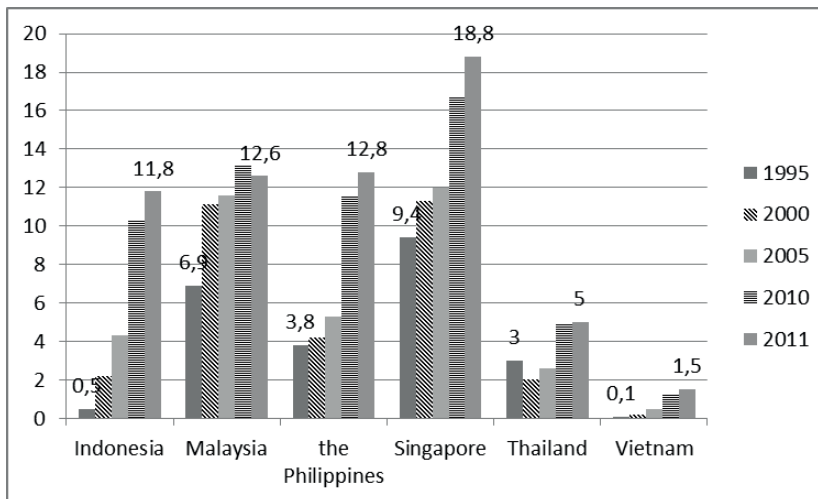
Source: Trade in Value Added (TiVA) – October 2015. http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=TIVA2015_C1 (access date: 14.01.2018).

⁷ Tsvetkova N. South-East Asian Countries in International Division of Labour: ICT goods exports, 2000–2015 // Vostochnaya Analitika, 2018, No. 3

In several Southeast Asian countries an important share of production of computer, electronic and optical equipment is export-oriented. According to TIVA Database (OECD), in 2000 the share of exports in production in the industry reached 81.7% in Thailand, 79.2% – in Malaysia, 78.8% – in the Philippines, 62.2% – in Singapore. In Indonesia the share of exports in production of computer, electronic and optical equipment was 78.3%, by 2011 this share shrank to 23.8%. Exports of computer, electronic and optical equipment from Vietnam in 2000 were low, but in 2011 grew significantly and the share of exports in production reached 78.0% (and by 2015, according to UNCTAD data, the exports of ICT goods from Vietnam skyrocketed). By 2011 the share of exports in computer, electronic and optical equipment production increased to 85% in Malaysia, remained unchanged in Thailand (81.0%), decreased in Singapore to 50.8% and in Thailand to 34.8%.

Graph 2

**Southeast Asian Countries: Computer, electronic and optical equipment:
domestic value added, 1995–2011 (\$ B, %)**



Sources to Graph. 1.

If we consider the indicator of domestic value added created in production of computer, electronic and optical equipment, which is taken into account in calculations of Gross domestic product, in 2011 Singapore was first: \$18.8 B of value added, with the production of \$91.3 B, the share of domestic value added in production was equal to 20.6%. Three Southeast Asian countries had almost the same level of domestic value added: the Philippines (\$12.8 B in the production of \$43.7 B), Malaysia (\$12.6 B of \$76.4 B) and Indonesia (\$11.8 B of \$33.2 B), but the share of domestic value added in gross production varied: 35.5% in Indonesia, 29.3% in the Philippines and 16.5% in Malaysia (calc. on data to graph 1, 2). While some countries are engaged mainly in assembly of manufactured products (Vietnam), other countries use foreign technologies and other inputs for manufacturing

electronic components (Singapore, the Philippines); third countries turn to import substitution and production oriented at internal market (Indonesia); and fourth countries have both assembly of manufactured products and manufacturing electronic components (Malaysia, Thailand).

Foreign value added created abroad constitutes an important share of computer, electronic and optical equipment production and exports in Southeast Asian Countries. These countries are greatly involved in global value chains.

Much attention has been focused on global value chains problem in Russian and foreign scientific publications⁸ since the beginning of 2000-s. V. Kondrat'ev (IMEMO, RAS) states: "The international economy at the present time is mostly constituted on the basis of global chains of value added, or simply global value chains (GVC). The term global value chain means a sequence of core business functions or production process stages – R&D, design, manufacturing, marketing, after-sale services for consumers ... The fact that at present more and more business functions are geographically distributed in different countries is a proof of globalization of such value chains"⁹.

Electronics, ICT goods production are an example of industries, in which international division of labour is deepened, with fragmentation of production processes into stages distributed in different countries and production processes coordinated from a unique center.

Southeast Asian countries (SEC) are actively involved in global value chains (GVCs)¹⁰. Participation in global value chains is characterized by two indicators: downward linkages – the share of foreign value added in exports, and upward linkages – the share of the country industry exports processed in GVCs in third countries. According to WTO database (2016), in 2011 the level of participation of Singapore in GVCs (all industries) reached 62.6%, in Malaysia – 60.4%, including the share of foreign value added in exports equal to 41.7% in Singapore and to 40,6% in Malaysia.

According to WTO data (2016), the share of foreign value added in exports of computer, electronic and optical equipment in 2011 reached 40.1% in Singapore, 42.2% in South Korea, 44.6% in Taiwan, 55% in China and 66.8% in Malaysia. The data could be interpreted in another way. A glass can be half-empty or half-full. The share of domestic value added in exports of computer, electronic and optical equipment in 2011 reached 33.2% in Malaysia (the country is often called an assembly of manufactured goods workshop for foreign transnationals), 45% in China, 55.4% in Taiwan, 57.8% in South Korea, 59.9% in Singapore. The

⁸ Global Value Chains in a Changing World. Ed. by D.K. Elms and P. Low. WTO, Fung Global Institute and the Temasek Foundation, 2013; Sokolov V. Mezhdunarodnye proizvodstvennye tsepochniki v ATR // *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia*. 2015, № 3. S. 48–55; Kondrat'ev V. Mirovaia ekonomika kak sistema global'nykh tsepochek stoimosti // *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia* (ME i MO). 2015, № 3. S. 5–17.

⁹ Kondrat'ev V. Mirovaia ekonomika kak sistema global'nykh tsepochek stoimosti // *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia* (ME i MO). 2015, № 3. S. 5.

¹⁰ Global Value Chains in a Changing World. Ed. by D.K. Elms and P. Low. WTO, Fung Global Institute and the Temasek Foundation, 2013; Sokolov V. Mezhdunarodnye proizvodstvennye tsepochniki v ATR // *Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia*. 2015, № 3. S. 48–55.

second index of participation in global value chains are upward linkages, the share of exports processed in GVCs in third countries. This share was rather high in Taiwan (26%), the companies of which export electronic components and organize production in their affiliates in other countries with cheaper workforce (mainly in China). This share amounted to 16.7% in South Korea, 14% in Singapore; these countries are also exporting electronic components, their transnationals such as Samsung Electronics and Flextronics (Singapore) also have many foreign affiliates. In Malaysia, which is mainly engaged in assembly of manufactured electronic products, this share was 10.6% (table 2).

Table 2

Southeast Asian and East Asian Countries: Global value Chains in Computer, electronic and optical equipment production, 2011 (%)

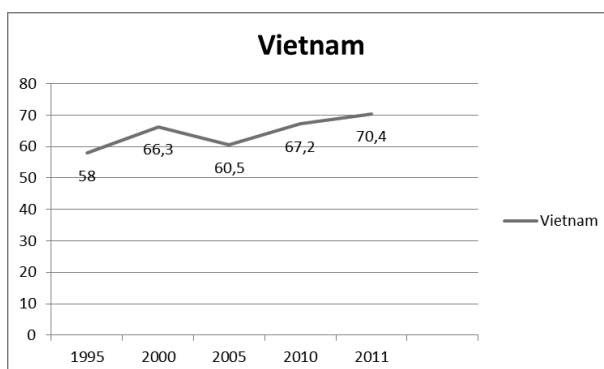
	Share of imported value added in exports	Share of the industry in exports to global value chains in third countries
China	55	8.2
Republic of Korea	42.2	16.7
Taiwan (Province of China)	44.6	26
Singapore	40.1	14
Malaysia	66.8	10.6

Source: WTO. Trade in Value Added and Global Value Chains. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/miwi (access date: 20.03.2016).

The graphs 3–6 show evolution of the share of foreign value added in exports of computer, electronic and optical equipment in 1995–2011 in Southeast Asian countries. The trajectories are quite different. In Vietnam that has recently become involved in assembly of electronic devices this share grew from 58% to 70.4% (graph 3).

Graph 3

Vietnam: Computer, electronic and optical equipment: foreign value added in exports, 1995–2011 (%)

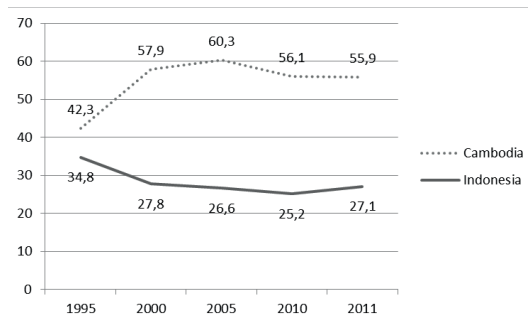


Source: Trade in Value Added (TiVA) – October 2015. http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=TIVA2015_C1 (access date: 14.01.2018).

A high share of foreign value added in exports that increased from 34.8% to 55.9% in 1995–2011 was observed in Cambodia that is only beginning to take part in international division of labour in electronics as an exporting country (its exports of all ICT goods in 2015 were \$0.2 B). On the contrary, in Indonesia, one of the most populated countries in the world, in which electronics industry is oriented at the rapidly growing internal market, both the exports of computer, electronic and optical equipment electronics and the share of foreign value added in exports decreased (the latter, to 27.1 in 2011) (graph 4).

Graph 4

Indonesia and Cambodia: Computer, electronic and optical equipment: foreign value added in exports, 1995–2011 (%)

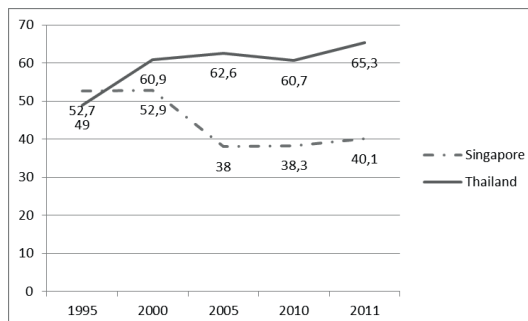


Source to Graph 3.

In Thailand where assembly of manufactured goods plays an important role, the share of foreign value added in exports of computer, electronic and optical equipment in 1995–2011 increased from 49% to 65.3%. In Singapore where development of labour-intensive assembly is a history of the past this indicator shrank from 52.7% to 40.1% (graph 5).

Graph 5

Singapore and Thailand: Computer, electronic and optical equipment, foreign value added in exports, 1995–2011 (%)

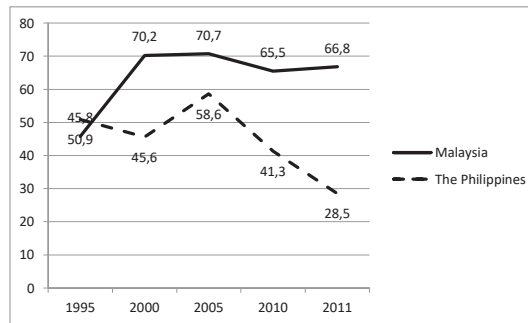


Source to Graph 3.

Malaysia has been stepping up exports of electronic components, but it still remains, to a great extent, an assembly workshop, the manifestation of that is a high share of foreign value added in exports of computer, electronic and optical equipment (66.8% in 2011). The Philippines are specializing on manufacturing of electronic components (HDD, for example), and not on assembly; therefore, the share of foreign value added in exports is low; it decreased from 58.6% in 2005 to 41.3% in 2010 and 28.5% in 2011 (graph 6). It should be emphasized that the source of imported value added in exports of computer, electronic and optical equipment for Southeast Asian countries is often their own region, more exactly the extended region of South East and East Asia, though partly this value added is absorbed by services (R & D, design, patents, cost of brands), the income on which is received by the countries of brands' owners – the USA and Japan, in the first place (the global value chain in electronics has a form of a “smile” icon, with the above-mentioned services in the upper right and left parts of it).

Graph 6

Malaysia and the Philippines: Computer, electronic and optical equipment, foreign value added in exports, 1995–2011 (%)



Source to Graph 3.

Authors from High School of Economics T. Meshkova and E. Moiseichev affirm that high economic growth rates in a number of developing countries are, as a rule, related to their increasing involvement in global value chains due to use of large quantities of imported components and materials in manufacturing products, including exports. This growth is extensive and mainly inefficient as most part of value added, according to conclusions of international research reports, is created in services and not in manufacturing¹¹. In fact, a global value chain in electronics looks like a “smile”, and a major part of value added is related to services in the right upper part (the beginning of GVC) with R&D, design, brand, and to services in the left upper part of the “smile” – marketing, advertising, after-sale services. But, still, I disagree with Meshkova and Moiseichev. Not so little is left to manufacturers (the share of domestic value added in exports of computer, electronic and optical

¹¹ Meshkova T., Moiseichev E. Analiz global'nykh tsepoček sozdaniia stoimosti: vozmozhnosti Forsait-issledovaniij// Forsait. 2016. T. 1, № 10. S. 69–82. S. 70.

equipment being from 30% in case of Cambodia (not a big exporter) to 60% in case of Singapore). The share of countries that perform assembly of electronics in final value added of products is not high (a well-known example: the share of China in the cost of a model of i-phone was only 10%). But it should be taken into consideration that economic growth is the growth of Gross Domestic Product (value added created in the country within a certain period, usually a year). When a country starts to assemble manufactured goods for exports, the assembly contributes to growth of GDP, employment, incomes of population, has a significant multiplier effect. More than that, a country's participation in GVCs evolves as it can be seen in the trajectories of shares of foreign value added in exports of computer, electronic and optical equipment in Southeast Asian countries (graphs 3–6). Some countries improve their positions in GVCs, move to an upper stage, develop R&D – it refers to newly industrialized countries: South Korea, Taiwan (Province of China) and Singapore, a country of South East Asia. Singapore started from assembly operations and now it is a center of innovations development in the region. Besides that, an important part of foreign value added in electronics in Southeast Asian countries originates within the region, more exactly in the extended region, including not only Southeast Asian countries, but also East Asia: these countries are main sources of electronic components imports for ICT goods in Southeast Asian countries.

Components for ICT goods Southeast Asian countries: exports and imports

Analysis of imports and exports of electronic components allows “tracing” supply chains and it gives an idea of trajectories of global value chains. The international division of labour in electronics industry of Southeast Asian countries becomes more advanced: some countries are specializing mainly on electronic components (EC) manufacturing – Singapore, the Philippines, other countries (Vietnam) are engaged mainly in assembly of manufactured goods, third countries combine both specializations (Thailand, Malaysia).

Singapore and Malaysia are two leading ICT goods exporters among Southeast Asian countries. Singapore, at the present time, is mainly exporting electronic components. The share of electronic components in ICT goods exports of Singapore in 2000–2013 increased from 46.6% to 74.3%¹².

The volume and structure of international trade in electronics prove the evolving role of countries in the international division of labour. Asian developing countries became involved in the international division of labour in electronics since 1960–1970-s when there was a transfer of labour-intensive, export-oriented industries and stages of production cycles (stages of value chains), inter alia in electronics, from developed countries to developing countries of Asia and Latin America. At first electronic components for assembly of manufactured goods were supplied by

¹² Source to Table 3.

developed countries, from which the production cycles stages originated. But by 2013 the major share of electronic components was imported from Asian countries.

Trade in ICT goods and electronic components for ICT goods illustrates changes taking place in international division of labour, in world architecture of global value chains. Southeast Asian and East Asian countries have become main suppliers of electronic components for ICT goods to the world market. The share of Southeast Asian countries in world exports of electronic components for ICT goods in 2015 reached 23%, the share of developing countries of East Asia – 55.4%, taken together it is equal to 78.4% (four fifths!) of world exports of electronic components for ICT goods¹³.

Table 3

Exports of ICT goods and electronic components (EC) from Singapore and Malaysia within the region: 2000, 2013 (\$ B).

Countries /Groups of countries	Goods categories	Exports (\$ B)			
		Singapore		Malaysia	
		2000	2013	2000	2013
All countries	ICT goods	75.8	122.8	51.7	64.4
	EC	35.3	91.2	18.5	37.0
East Asia	ICT goods	15.9	56.2	6.6	22.3
	EC	9.3	49.1	3.4	16.5
Southeast Asian countries	ICT goods	16.2	26.3	13.5	14.7
	EC	10.3	14.7	7.0	8.1
China	ICT goods	2.2	20.3	1.1	12.4
	EC	1.0	18.3	0.4	8.7
Singapore	ICT goods	X	X	10,9	9,8
	EC	X	X	5.8	7.4
Hong Kong (China)	ICT goods	5.2	25.7	2.4	6.7
	EC	3.1	22.9	1.1	5.4
Taiwan (Province of China)	ICT goods	5.4	8.4	1.9	1.9
	EC	3.6	7.8	1.2	1.6
Republic of Korea	ICT goods	3.1	8.1	1.2	1.3
	EC	1.6	7.3	0.7	0.8
Malaysia	ICT goods	12.1	11.4	X	X
	EC	8.3	8.1	X	X
Vietnam	ICT goods	...	2.7	...	0.9
	EC		2.0		0.4
Thailand	ICT goods	2.4	4.9	1.6	3.7
	EC	1.2	3.2	0.7	1.0
the Philippines	ICT goods	1.3	2.0	0.6	...
	EC	0.7	1.0	0.4	...

Source: Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013. Information Economy. <http://unctadstat.unctad.org/wds/ TableViewer/tableView.aspx=15850> (12.04.2015).

¹³ Tsvetkova N. South-East Asian Countries in International Division of Labour: ICT goods exports, 2000–2015 // Vostochnaya Analitika, 2018, No. 3.

In the author's monograph "Information and communication technologies in Asian countries: ICT goods and IT-services production and exports" (2016), a detailed analysis of Asian countries ICT goods and electronic components (EC) exports and imports in 2000–2013 has been performed¹⁴. In 2000 Singapore was the third world exporter of EC for ICT goods (\$35.3 B). 55.5% of its electronic components exports were directed to Southeast Asian and East Asia countries, with Malaysia (23.5% of Singapore EC exports), Taiwan (10.2%), Hong Kong (China) (8.8%), Thailand (3.4%) and China (3.1%) being main directions of exports.

Malaysia in 2000 was the sixth world exporter of electronic components (\$18.5 B). 56.2% of its electronic components exports were directed to Southeast Asian and East Asian countries, with 31.6% of the exports going to Singapore, 6.5% to Taiwan, 5.9% to Hong Kong, 2.7% to the Philippines and South Korea.

By 2013 mutual exports of electronic components in Southeast Asian and East Asian countries have increased significantly, outpacing many-fold exports of electronic components to the region from developed countries. If in 2000 only 3.1% of electronic components exports from Singapore and 2.2% from Malaysia were directed to China, by 2013 China has become the priority destination of electronic components exports from Singapore (\$18.3 B; 20.1%), Malaysia (23.5%). 25.1% electronic components exports from Singapore and 18.1% from Malaysia went to Hong Kong (China), mainly for subsequent re-exports. Malaysia (8.9% of EC exports), Taiwan (8.6%), South Korea (8.0%), the Philippines (2.2%) and Vietnam (2.2%) were also important markets for Singapore's EC exports in 2013. Exports of electronic components from Malaysia in 2013 were directed, in the first place, to Singapore (20% of EC exports), other important export destinations being Taiwan (4.6%) and Thailand (2.7%) (calc. on data from table 3).

Thailand and the Philippines, also since the 1970-s, have been involved in the international and regional division of labour in electronics, with the Philippines specializing on exports of electronic components (HDD, in the first place) and Thailand, on exports of computer equipment and electronic components. Vietnam has begun to take part in the regional division of labour specializing on assembly of manufactured goods, mainly mobile phones, quite recently, after 2005. The first exporter of electronic components into Vietnam is South Korea (\$3.6 B in 2013); there are affiliates of South Korean companies Samsung Electronics and LG in the country. Singapore (\$2.0 B) and China are also leading EC exporters to Vietnam (\$1.3 B); their exports of EC exceed the exports of Japan (\$0.8 B).

Leading exporters of electronic components to the Philippines are South Korea (\$2.4 B), USA (2d rank; \$2.1 B; there exist traditional close relations with the former metropole), Taiwan (\$1.9 B), Japan (\$1.3 B), Singapore (\$1.0 B). Singapore (\$3.2 B), Japan (\$1.9 B), the USA (\$1.4 B) and Taiwan (\$1.2 B) are main exporters of electronic components into Thailand¹⁵.

¹⁴ Tsvetkova N.N. Informatsionno-kommunikatsionnye tekhnologii v stranakh Vostoka: proizvodstvo tovarov IKT i IT-uslug. M.: IV RAN; Izdatel' Vorob'ev A.V., 2016. S. 58–78.

¹⁵ Source to Table 3.

Table 4

Partners of Southeast Asian countries for imports of ICT goods including electronic components (EC) in 2013 (imports, \$ B)

Importers	Imports, by Sources of imports (\$ B)												
	All countries, including:	China	Taiwan	South Korea	Hong Kong	Malaysia	Singapore	the Philippines	Thailand	Viet nam	Japan	USA	Other important partners
Singapore													Germ.
ICT goods	92.8	19.8	21.6	12.6	0.7	12.8	X	4.1	2.2	0.9	3.6	5.4	1.8
EC	65.2	8.0	20.3	12.0	0.2	8.8	X	3.8	1.1	0.2	2.4	3.1	1.5
Malaysia													Germ.
ICT goods	46.6	11.6	4.9	2.5	1.4	X	4.6	0.7	1.8	2.7	3.5	5.6	1.8
EC	32.5	5.8	4.3	2.0	0.5	X	3.4	0.65	0.7	1.6	3.0	4.8	1.7
Philippines													Germ.
ICT goods	15.1	1.4	2.1	0.7	0.7	0.7	1.5	X	0.7	0.06	1.6	3.5	1.1
EC	11.0	0.1	1.9	0.6	0.2	0.5	0.9	X	0.5		0.9	3.2	1.0
Thailand													Germ.
ICT goods	28.3	10.3	2.4	1.1	0.2	3.9	1.3	0.8	X	1.2	2.9	1.8	0.3
EC	12.0	1.7	2.0	0.8	0.1	1.2	1.0	0.5	X	0.03	2.2	1.1	0.2
Vietnam													Ireland
ICT goods	26.3	11.0	0.9	7.4	0.04	0.9	1.8	0.42	0.3	X	1.4	0.6	0.8
EC	12.4	1.8	0.7	4.4	0.01	0.5	1.7	0.4	0.2	X	1.2	0.5	0.7

Source: Bilateral trade flows by ICT goods categories, annual, 2000–2013. Information Economy. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx=15850>. (access date: 12.04.2015).

Imports of ICT goods into Singapore in 2013 reached \$92.8 B, with the share of electronic components in it equal to 70.3%. Main sources of imports of ICT goods for Singapore were Taiwan (23.3% of imports; \$21.6 B, the share of electronic components amounting to 94.0%), China (21.3%; \$19.8 B, with the share of EC equal to 40.4%), Malaysia (13.8%; \$12.8 B, the share of EC of 68.8%), South Korea (13.6%; \$12.6 B, with the share of EC equal to 95.2%). Electronic components were imported into Singapore mainly from Taiwan (\$20.3 B; 31%) and South Korea (\$12.0 B, 18.4%), with these two newly industrialized countries supplying more than a half of EC components imports into Singapore. Besides that, 13.5% of EC imports into Singapore originated from Malaysia, 12.3% – from China, 5.8% – from

the Philippines (calc. on data from table 4). EC imports into Singapore from the USA or Japan, or Germany were inferior to such imports from the Philippines alone.

Imports of ICT goods into Malaysia in 2013 reached \$46.6 B, with the share of electronic components in it equal to 69.7%. Main sources of imports of ICT goods for Malaysia were China (24.9%; \$11.6 B, the share of EC reaching 1/2), the USA (12.0%; \$5.6; the share of EC, 85.7%), Taiwan (10.5%; \$4.9 B; the share of EC reaching 87.8%), Singapore (9.9%; \$4.6 B; with the share of EC equal to 73.9%), Japan (7.5%; \$3.5 B, with 85.7% of imports being electronic components). The share of the USA and Japan in ICT imports into Malaysia in 2013 amounted to 19.5%. Electronic components were imported mainly from China (17.8%), the USA (14.8%), Taiwan (13.2%), Singapore (10.5%) and Japan (9.2%). Only 25% of EC imports originated from the USA and Japan – former main providers of electronic components to Asia, while the share of 5 Southeast Asian and East Asian countries: China, Taiwan, Singapore, South Korea, Vietnam, reached 47.7%.

In 2013 imports of ICT goods into Thailand amounted to \$28.3 B, including imports of electronic components of \$12.0 B (42.4% of ICT goods imports). Main partners of Thailand in ICT goods imports were China (36.4%; \$10.3 B; the share of EC was 16.5%), Malaysia (13.8%; \$3.9 B, with the share of EC equal to 30.8%), Japan (10.2%; \$2.9 B; the share of EC was 75.9%), Taiwan (8.5%; \$2.4 B; with EC share of 83.3%), the USA (6.4%; \$1.8 B; the share of EC was 61.1%). Majority of ICT goods, mainly manufactured products, were imported into Thailand from China and Malaysia. Japan was the first as a source of EC imports (24.2%), as Japanese electronics companies have numerous affiliates in Thailand and supply them with components. Taiwan was second in EC imports to Thailand (16.7%), China was third (14.2%), Malaysia – fourth (10%), the USA – fifth (9.2%). The share of Taiwan, China, Malaysia, Singapore in Thailand's EC imports amounted to 49.2%, while the share of Japan and the USA was 33.4%.

Imports of ICT goods into Vietnam in 2013 reached \$26.3 B, with EC imports of \$12.4 B (47.1% of imports). Leading partners in ICT goods imports were China (41.8% of imports; \$11.0 B; with the EC share of 16.4%), South Korea (28.1%; \$7.4 B; the share of EC being 59.5%), Singapore (6.8%; \$1.8 B; mainly EC, 94.4%), Japan (5.3%; \$1.4 B, with the share of EC of 86% (\$1.2 B), Taiwan (3.4%; \$0.9 B, with EC imports of \$0.7 B). Imports of ICT goods from China (41.8%) and South Korea taken together constitute 70% of total ICT goods imports into Vietnam. China was a major partner in imports of manufactured ICT goods, while South Korea was mainly supplier of electronic components. 35.5% of EC imports into Vietnam originated from South Korea, which was home to TNCs having large affiliates in Vietnam, such as Samsung Electronics. The share of China in EC imports was 14.5% and that of Singapore, 13.7%. 80% of ICT imports and 69.3% of EC imports into Vietnam originated from 4 Southeast Asian and East Asian countries: China, South Korea, Singapore and Taiwan. Japan accounted only for 5.3% of ICT goods and 10% of EC imports. EC imports geographical pattern shows the way global value chains are organized, companies from what countries are “directing” these chains – in case of Vietnam's electronics industry they are companies from South Korea.

ICT goods imports into the Philippines in 2013 reached \$15.1 B, with EC share of 72.8%. Main import partners for ICT goods were the USA, former metropole (23.2%; \$3.5 B, with the EC share of 91.4%); Taiwan (13.9%; \$2.1 B; with the EC share of 90.5%), Japan (10.6%; \$1.6 B; the share of EC was 56.3%), Singapore (9.9%; \$1.5 B; the share of EC was 60%), China (9.3%; \$1.4 B; with the share of EC of 7%). The Philippines had the highest aggregate share of the USA and Japan in ICT goods and EC imports (33.8% and 37.3%). American electronics transnationals have many affiliates in the Philippines. But, still, the share of Southeast Asian and East Asian countries was higher: they accounted for 39.2% of EC imports (calc. on data from table 4).

It can be stated that an intra-regional division in ICT goods production has emerged, not within the framework of Southeast Asia, or ASEAN, alone, but within the framework of a vast region of Southeast and East Asia comprising, besides Southeast Asia, also China, its special region Hong Kong (China), which is a center of re-exports, South Korea and Taiwan. EC exports from Singapore and Malaysia flow to China and Hong Kong. Exports of electronic components from Singapore and Malaysia are directed not only to countries with cheaper labour (workforce in China has ceased to be cheaper than that in Malaysia), but also to South Korea and Taiwan.

The division on labour between China, Malaysia, Vietnam, the Philippines and Thailand, on the one hand, and South Korea, Taiwan, Singapore, on the other hand, is based on comparative advantages. But mutual exports are also high between South Korea, Taiwan, Singapore that have similar comparative advantages and no significant gaps in wages. In 2013 Singapore received exports of electronic components from Taiwan (\$12.0 B), Malaysia (\$7.4 B), South Korea (\$5.5 B), that were higher than EC exports to Singapore from the USA and Japan (\$2.1 B and \$2.0 B). Taiwan was an important export market for electronic components from Singapore (\$7.8 B), South Korea (\$3.8 B). South Korea was an export market for electronic components from Singapore (\$7.3 B), Taiwan (\$7.0 B)¹⁶. The division of labour that is being formed between Singapore, South Korea and Taiwan is based not on comparative advantages, but on economies of scale within one industry in international trade studied by an American Nobel Prize (2008) winner Paul Krugman. By having integrated economies of scale into explicit economic equilibrium models, Paul Krugman has deepened our understanding of the determinants of trade and the location of economic activity. P. Krugman states that trade remains beneficial in general, even between similar countries, because it permits firms to save on costs by producing at a larger, more efficient scale, and because it increases the range of brands available and sharpens the competition between firms, contributes to cutting costs and prices¹⁷.

¹⁶ Tsvetkova N.N. Informatsionno-kommunikatsionnye tekhnologii v stranakh Vostoka: proizvodstvo tovarov IKT i IT-uslug. M.: IV RAN; Izdatel' Vorob'ev A.V., 2016. S. 68–71.

¹⁷ Krugman P., Obstfeld M. Mezhdunarodnaia ekonomika. SPb.: Piter, 2004, S. 188, 189. [International Economics, in Russian].

Specialization and cooperation are being developed between countries of Southeast and East Asia. It is a specialization on producing particular components and performing certain stages of manufacturing within global value chains. Country 1 produces one type of components, country 2 – second type of components; assembly is performed in country 3, but the entire process is integrated and directed by TNCs within GVCs. R&D that define the “core” of a brand are performed in developed countries; knowledge-intensive stages are located in newly industrialized countries while labour-intensive operations – assembly of manufactured goods and manufacturing relatively simple electronic components are transferred to countries with cheap labour. This division of labour can be intra-corporate. Components, in this case, are manufactured by affiliates of TNCs or by long-term contractors of TNCs working under the system of contract manufacturing. I-phones, for example are assembled not by Apple affiliates, but by affiliates of companies from Taiwan – Hon Hai (Foxconn) and Pegatron – in China. Hon Hai also has affiliates in Vietnam.

Participation of the USA and Japan in exports of electronic components to Southeast Asia has shrunk or has been “frozen” in the context of rapidly growing mutual trade in electronic components of the countries of the region – not Southeast Asia alone, but Southeast and East Asia. But the USA and Japan maintain their immense scientific and technical superiority. Suffice it to recall, products of what brands Asian countries are manufacturing, though at present the popularity of brands of South Korean, Chinese, Taiwanese electronics companies – such as Samsung, LG, Huawei, Lenovo, Xiaomi, – increases. Nowadays leading developed countries manufacture and export not electronic components, but robots and automated system, but it is a subject for another research.

Practically for all countries of Southeast and East Asia, the countries of their own region have become main sources of imports of ICT goods in general and electronic components, in particular. Important parts of global value chains are located within the region, with the exception of initial points of the “smile” (a graph representing a trajectory of a value chain in electronics) – R&D, design, “payments” for a brand, and final points – sales, marketing after-sale services. A high share of electronic components in exports and imports is a proof of a high level of the regional division of labour in Southeast and East Asia, of development of cooperation in electronics production and inclusion of the countries into global value chains, on advanced regional integration at the level of microeconomics (cooperation between enterprises).

Countries of Southeast and East Asia have occupied important positions in the international division of labour in electronics. They accounted for 15% of world ICT goods exports in 2015. Transfer by TNCs of labour-intensive industries and stages of production (including electronics industries) to these countries from developed countries since 1960-s – 1970-s contributed to it, as well as transfer of these industries and stages of production from newly industrialized Asian countries in 1990-s – 2000-s, for example, from South Korea to Vietnam. Affiliates of transnationals have been playing an important role in this process. But today

they are not only affiliates of TNCs from Western countries and Japan, but also of TNCs from Asian countries.

Southeast Asian countries have entered the XXI century as acknowledged leading exporters of ICT goods. But the trajectory of their ICT goods exports in 2000–2015 was not as steep as the trajectory of China's exports; their exports grew by 70% with China's exports growing four-fold. Still, they have succeeded to maintain their positions. Competition with China on the markets of computer, telecommunications equipment, consumer electronics and electronic components for ICT goods is very severe for them: China is a strong rival. But besides this competition, cooperation is also evolving. An important proportion of electronic components exports from leading exporters of this category of goods among Southeast Asian countries – Singapore and Malaysia – was directed to China and its special region Hong Kong. Taiwan and South Korea were also important export markets for electronic components from Southeast Asian countries. An intra-regional division of labour has been formed in the region, not within Southeast Asia (ASEAN), but in a more extended region of Southeast and East Asia. In the entire region there is a web of networks of global value chains in electronics industry. These global chains are directed by TNCs from Western countries and Asian countries. And these TNCs use in GVCs not only their affiliates but also numerous contractors involved in non-equity forms of international production. It should be mentioned that electronics industry may become affected by the impact of new labour-saving technologies, robotic and automation¹⁸, global value chains may collapse like a house of cards and may be replaced by highly automated production in a single country, but this is another story, a subject for special research.

¹⁸ Akimov A.V. Trudoberegaiushchie tekhnologii i obshchestvennoe razvitiye v XXI veke // Vostok (Oriens). 2015. № 1.

Научное издание

Восточная аналитика

Выпуск 3, 2018

*Утверждено к печати
Институтом востоковедения РАН*

Верстка И. В. Федулов

Формат 70x100/16. Усл. печ. л. 18,53. Уч-изд. л. 12,8.
Тираж 500 экз. Подписано в печать 28.11.2018.

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения Российской академии наук
107031 Москва, ул. Рождественка, 12
Научно-издательский отдел.
Руководитель отдела Федулов И.В.
E-mail: izd@ivran.ru