

## **Интеграционные проекты в Евразии – новые вызовы и возможности на фоне мирового экономического кризиса**

**Svedentsovs, Vladimir**  
**(Russian Institute for Strategic Studies)**

Одна из главных характеристик современного мирового хозяйства – возросшая нестабильность, частые кризисы глобального, регионального и странового масштабов. Судя по динамике и своему глобальному охвату, череда кризисов XXI века во многом объясняется меняющейся структурой международных экономических отношений, переходом экономики на новый технологический уклад, выливающийся в кризис современной финансовой модели мирового хозяйства.

Бурное развитие глобализма разрушило сложившуюся систему мирохозяйственных связей из-за огромных различий потенциалов и задач взаимодействующих сторон. Для обеспечения нормального функционирования системы международных отношений возникла потребность в создании новых звеньев, которые защищали бы региональные конструкции и обеспечивали более мягкое функционирование подверженной частым кризисам системы мирового хозяйства. Именно поэтому на сегодняшней повестке дня оказалась востребована идея региональной интеграции. В случае Евразии эта идея вылилась в создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути, с одной стороны и Транс-тихоокеанское партнерство (ТТП) и Трансатлантический проект (партнерство), развиваемые США с другой стороны.

Трансатлантический проект, в котором ключевая роль отведена ЕС и НАФТА (экономический блок США-Канада-Мексика), создается без участия России и хоронит идею единой Европы «от Лиссабона до Владивостока», которая была выдвинута Владимиром Путиным, и возможного конкурента и партнера Китая. Неучастие Китая и России в ТТП исключает огромную территорию Азиатского континента из интеграционного сотрудничества и грозит разрушением сложившейся системы взаимодействия АТЭС. При этом в Европе и Северной Америке (наиболее развитых в экономическом плане регионах мира) намечается тенденция к снижению экономической интеграции и консолидированности различных стран, а на территории Евразии происходит рост интегрированности различных стран. И этот процесс носит объективный характер. В Евразии укрепление регионального звена необходимо, так как возросший спрос региональных, а не внешних рынков может помочь снизить негативное воздействие от внешних шоков в условиях глобального кризиса. В тоже время как Трансатлантическое партнерство, так и ТТП разрывают или тормозят объективные интеграционные процессы на территории Евразии.

Создание ТТП в феврале 2016 года прежде всего выгодно для США и Японии (на которые приходится не менее 85% от суммарного ВВП ТТП), а также для Малайзии и Вьетнама. Это оценки Peterson Institute for International Economics (США, Вашингтон). Для США подписание ТТП является крупнейшим торговым соглашением за последние десятилетия. За счет роста экспорта это позволит создать около 800 тыс. рабочих мест в США. Самый быстрый рост доходов от экспорта получит Япония (уже к 2020 году). От создания ТТП основным проигравшим будет Китай, а для России результат будет скорее нейтральным или немного положительным.

Понятно, что ТТП выполняет в основном проамериканскую и антикитайскую функции. В ответ на создание ТТП в декабре 2015 года Китай выдвинул свою инициативу, а именно он предложил зону свободной торговли в рамках ШОС (Шанхайской организации сотрудничества). ШОС – это Китай, Россия, Индия, Пакистан, Казахстан, Таджикистан, Киргизия и Узбекистан. Для Китая, демонстративно выдавливаемого США со своего рынка с помощью ТТП и в условиях замедления собственной экономики, жизненно необходимо найти новый драйвер развития. Для России не все так

однозначно. С точки зрения геополитики – это безусловный плюс. Но с точки зрения экономики зона свободной торговли в рамках ШОС может обернуться потерями (снижение налоговых и таможенных поступлений, потеря рынков Центральной Азии). Но данное предложение для России интересно и возможно достижение компромиссного решения с Китаем. При этом интересно отметить, что ряд стран участников ТТП являются также участниками Регионального всеобъемлющего экономического партнерства (РВЭП). Идеологом и лидером создания РВЭП является Китай, который предлагает идею интеграции в АТР (Азиатско-тихоокеанский регион) без участия США. Интересно отметить, что участником РВЭП, но не ТТП является Республика Корея (единственное развитое государство не вошедшее в ТТП).

Значение России для Республики Корея (РК), как и значение Республики Корея для России, выходит далеко за рамки проблем мира на Корейском полуострове и в Северо-Восточной Азии. С одной стороны, сотрудничество с Россией позволит РК восстановить часть утраченной связанности с материком, открыв доступ к евразийскому пространству. С другой стороны, для России немаловажным представляется участие компаний из РК в проектах развития российского Дальнего Востока и наращивания инвестиций в специальные экономические зоны (территории опережающего развития), которые будут созданы на Дальнем Востоке России и в Сибири. Россия могла бы получить необходимый дополнительный капитал и технологии, КНДР могла бы улучшить свое экономическое положение, а РК позволило бы включить КНДР в сферу своей экономической интеграции.

РК пока не стала членом созданного в октябре 2015 года ТТП, хотя выражала свою заинтересованность к присоединению к партнерству. ТТП закрепляет и развивает текущий торговый статус РК в качестве «южнокорейского острова» (т.е. морской торговой державы), в тоже время развитие сухопутных торговых путей и связей с огромным континентом, Евразией, помогает преодолеть изолированность РК через российский Дальний Восток. Россия неоднократно заявляла о своей заинтересованности в сотрудничестве с корейскими предпринимателями в развитии российского Дальнего Востока. Данный регион является последним неосвоенным крупным регионом в Азиатско-Тихоокеанском Регионе. Неслучайно

активность корейских бизнес-кругов особенно была заметна на проходившем во Владивостоке Восточном экономическом форуме в сентябре 2015 года, на котором было парафированы и заключены ряд коммерческих соглашений.

Вместе с тем нельзя рассматривать реализацию данной инициативы без взаимодействия и соотносимости заявленных ее целей с Евразийским Экономическим Союзом (ЕАЭС), в котором Россия играет ключевую роль, а также китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). В рамках реализации инициативы речь шла о создании общих зон, энергетических и транспортных сетей, а такие цели должны быть реально соотносимы с уже функционирующими экономическими объединениями, например с ЕАЭС. Что касается китайской инициативы ЭПШП, то она в ближайшей перспективе не предусматривает создание интеграционного объединения, а направлена прежде всего на экономическое и интеграционное развитие западных и южных провинций и территорий Китая, при этом проектируемые транспортные коридоры в рамках ЭПШП направлены в основном на Европу (через Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая) и минуют территорию всего Дальнего Востока (т.е. не включают территорию Корейского полуострова и российского Дальнего Востока).

Вместе с тем, в мае 2015 года в Москве было подписано заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП, что на перспективу предполагает и заключение Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве и возможной создании зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем. Сближение двух стран, России и Китая объясняется тем, что это требуют не только экономические соображения, но и в силу общих оценок состояния и перспектив собственного развития в контексте региональных и глобальных проблем. Россия и Китай выступают за многополярного мира, без давления на другие государства, без создания односторонних санкций, силовых методов, без применения двойных стандартов.

Реализация любых серьезных намерений в экономике начинается с транспортных коммуникаций. Их развитие позволяет снижать транспортные издержки и тесно связывать национальные экономики. Реализация проекта по реконструкции и модернизации Транскорейской железной дороги с последующим выходом на Транссиб является проектом, эффективность

которого пока никем не оспаривается. При этом Россия планирует вложить около 18 млрд долл на период до 2018 года в расширение транспортной инфраструктуры восточной части Транссиба и БАМа, расположенные в Азии. Это позволит модернизировать грузовые транспортные линии, расшить узкие места, снизить завышенные грузовые тарифы, упростить таможенное оформление грузов, увеличить скорость товарных составов. Возможно это удастся осуществить в рамках создания общей транспортной системы с китайской и корейской сторонами.

Другим инфраструктурным проектом является Северный морской путь (СМП). СМП – это кратчайшая транспортная магистраль между портами в РК и портами Европы. В связи со стремительным экономическим развитием Азиатско - Тихоокеанского региона СМП может быть востребован корейскими предпринимателями. СМП позволяет осуществлять транспортировку в 1,5 раза быстрее, чем традиционный маршрут через перегруженный Суэцкий канал. Маршрут через Северный морской путь, по сравнению с трассой через Суэцкий канал, короче на 2440 морских миль и сокращает длительность рейса на 10 суток, и, кроме того, экономит огромное количество топлива — около 800 т на среднестатистическое судно.

Между тем Россия не заинтересована в превращении прилегающих к транспортным коридорам территорий России в чисто транзитную зону, в которой не будет развиваться промышленность. В этом отношении территории опережающего развития (ТОРы), в которых будет применяться специальный налоговый, таможенный и безвизовый режимы, позволит не только сохранить, но и развить промышленный потенциал данных территорий России. В настоящий момент уже созданы 9 ТОРов (а всего в проекте запланированы 12). Особый интерес для корейского бизнеса могут представлять ТОРы, расположенные в Приморском крае (Надежнинский и Михайловский ТОРы).

Что касается «единой энергетической сети», предлагаемой РК, между заинтересованными сторонами (прежде всего Россией и РК) предстоят серьезные консультации. Вероятно, на первом этапе, в случае достижения согласия по началу обсуждения данного вопроса на уровне экспертов, предстоит четко определить цели и подходы к общей позиции по данной проблеме. Потребуется согласование позиций, отличающихся друг от друга,

с участием многих и многих заинтересованных лиц, юридических и физических владельцев.

Интересно отметить, что российская сторона неоднократно отмечала реальные возможные трехсторонние экономические проекты с участием РФ, КНДР и РК. Об этом в частности заявлял замглавы МИД России Игорь Моргулов в своем выступлении в октябре 2015 года. К примеру, Россия успешно сотрудничает с КНДР по железнодорожному проекту Хасан-Раджин, а РК успешно развивает совместный проект с КНДР – Кэсонский промышленный комплекс. Если расширить формат участников международных инвестиционных проектов до трех, а возможно до четырех (с участием КНР), то это позволит подняться над политическими и идеологическими барьерами и сконцентрироваться на решении практических задач, связанных с обеспечением стабильного развития. Важным аргументом в пользу поиска путей расширения формата является позиция КНДР, которая заключается в готовности к такому сотрудничеству. Одним из таких многосторонних проектов может являться проект по созданию свободной экономической зоны «Туманган».