

Интересы России и Китая в углублении экономической интеграции в рамках Шанхайской организации сотрудничества

© 2010 И.А. Фадеева

Институт экономики Российской академии наук

E-mail: innaf576@mail.ru

В статье рассматриваются перспективы интеграционного расширения в рамках ШОС путем формирования зоны свободной торговли, цели и суть экономической стратегии Китая в центральноазиатском сегменте ШОС, интересы России, вопросы развития транспортных коммуникаций в рамках Организации.

Ключевые слова: Шанхайская организация сотрудничества, направления расширения интеграционного взаимодействия, торговля, транспорт, интересы России и Китая.

Десятилетний период деятельности Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) вывел в определенной мере как достижения, так и недостатки этой организации. В настоящее время ШОС является вполне полноценной политической структурой и активно развивается в сторону становления многостороннего экономического сотрудничества. Планируется, что экономическая сфера со временем станет главной в деятельности организации. Составлены планы и программы действий по различным направлениям торгового, инвестиционного, финансово-кредитного и научно-производственного сотрудничества. Однако при их выполнении возникли определенные трудности:

- наличие устоявшихся двусторонних отношений между большинством стран - членов ШОС и нежелание их корректировать;
- существенно разные уровни развития экономик стран ШОС;
- различия в структурах и функционировании хозяйственных систем;
- столкновение интересов в плане перспектив развития организации между двумя ее ведущими державами: Китаем и Россией.

В итоге не удалось полноценно запустить практически ни одной из уже одобренных программ экономического сотрудничества. Кроме того, недостаточно оформились механизмы ШОС для координации экономических и финансовых проектов стран-участниц (такие, как Энергетический клуб, Деловой совет, Межбанковское объединение и Фонд развития). По существу, пока только продекларировано намерение действовать в данном направлении, корректируется правовая база и формируется информационная, создаются институты взаимодействия.

Важным препятствием перехода на качественно новый уровень взаимоотношений в рамках ШОС представляется недостаточное финансирование совместных проектов.

Перспективным направлением интеграционного расширения в рамках ШОС может стать формирование зоны свободной торговли между всеми странами-членами, включая Китай. Необходимо упростить и унифицировать условия торговли, устранить тарифные и нетарифные барьеры на торговых путях, унифицировать стандарты, учитывая экономические интересы каждого участника ШОС. Но при этом стоит объективно оценивать два возможных сценария развития:

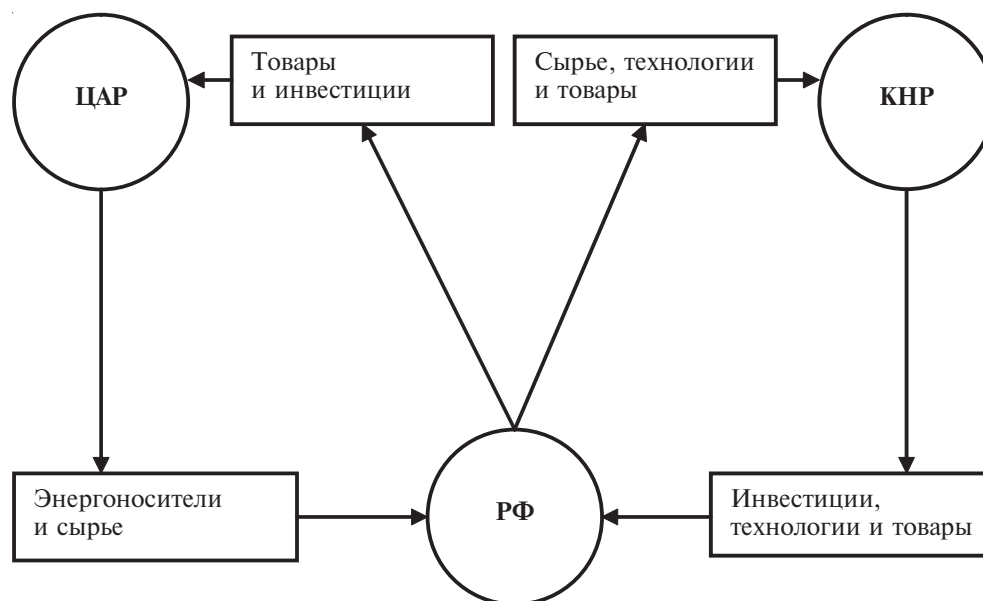
1. Переход к образованию свободной экономической зоны в рамках ШОС, на чем настаивает Китай, повлечет за собой массовое появление более конкурентоспособного китайского товара во всех странах - членах ШОС и, соответственно, негативным образом скажется на внутреннем производстве, а как следствие, и на экономическом потенциале стран. Безусловно, для Китая это будет наиболее перспективный вариант с точки зрения как экономического развития, так и укрепления своего политического влияния в Центральной Азии.

2. Снятие, прежде всего, торговых барьеров между странами ШОС позволит за счет одинакового сокращения тарифов и внутренних торговых наценок (на торговлю и транспортировку) повысить рентабельность ориентированных на экспорт отраслей и снизить рентабельность импортозамещающих, что даст возможность перераспределить финансовые ресурсы от вторых к первым в общем выпуске продукции. Такое перераспределение ресурсов, особенно в секторы, где у этих стран есть сравнительные преимущества, а также общее расширение торговли будут способствовать росту общего объема продукции и повышению уровня жизни населения. Снижение торговых затрат окажет давление на потребительские цены.

В любом случае при переходе к свободной экономической зоне в рамках ШОС стоит уде-

лечь достойное внимание изучению опыта в этой сфере, в первую очередь в рамках ЕвразЭС. Так как в настоящее время большая часть стран - членов ШОС (Россия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан), кроме Китая, и в рамках другого интеграционного объединения - Евразийского экономического сообщества - уже находится в зоне свободной торговли, между ними существуют договоренности о снятии таможенных тарифов и квот в отношении друг друга. При этом к третьим странам каждый из участников соглашения выстраивает собственную политику. Безусловно, полностью скопировать механизм построения зон свободной торговли не получится, но можно позаимствовать наиболее сильные и выгодные стороны, например по урегулированию интересов стран. Кроме того, стоит обратить особое внимание на исключение противоречий во взаимоотношениях между странами в рамках ШОС и ЕвразЭС.

Для России и стран Центрально-Азиатского региона (ЦАР) нынешний китайский экономический ресурс (инвестиционный, технологический и торговый) представляет несомненную ценность, но только в определенных пределах. Объективно Россия заинтересована в реализации следующей интеграционной схемы (см. рисунок).



По данной схеме получается, что Россия пытается замкнуть все взаимоотношения в рамках ШОС исключительно на себя. Причем на месте России может быть и Китай, изменятся лишь виды товарно-сырьевых потоков. Возникает вопрос о роли ШОС при формировании именно такой схемы международного взаимодействия. В данном случае ШОС будет просто прикрытием, упроща-

ющим и определяющим стратегические направления сотрудничества одной из двух стран, России или Китая.

Таким образом, Россия всячески пытается сократить влияние Китая на остальные страны - члены ШОС.

Существует и иная "китайская версия", которая, благодаря четко выстроенной стратегии государства и наличию определенных преимуществ (дешевая рабочая сила, высокий научно-технологический потенциал и инвестиционный потенциал), активно реализуется в жизнь, а именно: "китайские товары и инвестиции в обмен на энергоносители и сырье".

Интересы Китая в развитии сотрудничества в рамках ШОС объясняются внутренними потребностями КНР и охватывают сферы экономического сотрудничества и обеспечения безопасности в Центральной Азии и на границах КНР. Внешнеэкономическая стратегия Китая в регионе, прежде всего, направлена на обеспечение страны необходимыми энергоресурсами. По мнению китайских экспертов, главный интерес КНР в ШОС как раз и заключается в получении доступа к запасам центральноазиатских энергоресурсов¹.

Цели и суть экономической стратегии Китая в центральноазиатском сегменте ШОС заключаются в следующем:

1. Путем интенсификации торгового обмена и участия в разработке стратегически значимых природных ресурсов региона (нефти, газа, руд черных и цветных металлов, гидроэнергоресурсов) не допустить передела сырьевых рынков в странах ЦАР без участия Китая; обеспечить открытость для КНР энергетических ресурсов региона; превратить страны ЦАР в надежный ис-

точник энергоносителей и, в целом, - в постоянных экономических партнеров; всемерно наращивать зависимость стран Центральной Азии от китайского рынка, с тем чтобы лишить возможности другие государства укреплять свое присутствие в регионе. В первую очередь, речь идет о России.

2. Путем сотрудничества с государствами ЦАР повысить эффективность программ развития хозяйств Северо-Запада КНР. Базовой стратегией их развития является привлечение капиталовложений из восточных, более развитых районов Китая, а также иностранных инвестиций. Сооружение на их основе промышленных предприятий с экспортоориентированным производством, в основном в страны Центральной Азии.

3. Обеспечить бесперебойное продвижение на центральноазиатские, а также европейские рынки китайского товара, превратив ЦАР в надежного "транзитера" китайских товаропотоков, а в перспективе - "перераспределить" основные евразийские грузопотоки на Китай.

4. Принять самое активное участие как в строительстве новых трансконтинентальных транспортных коридоров, так и в управлении ими.

5. По возможности не допустить в рамках ШОС доминирования какой-либо другой крупной державы, в первую очередь России.

6. В перспективе достигнуть безусловного лидерства Китая в Центрально-Азиатском регионе.

Стоит учесть наличие благоприятных предпосылок для возможной реализации китайской стратегии сотрудничества с государствами ЦАР: во-первых, высокую взаимную заинтересованность и активность в развитии отношений со стороны их участников; во-вторых, строгое соблюдение принципа равноправия сторон и решение двусторонних вопросов путем переговоров; в-третьих, в большой степени взаимовыгодный характер экономического сотрудничества.

Интересы России в сфере расширения экономического сотрудничества со странами ЦАР фактически прямо противоположны китайским. Для России страны Центрального Азиатского региона также являются, в первую очередь, экспортерами энергоресурсов и сырья и импортерами отечественных товаров. Стоит отметить, что многие виды готовой продукции России и стран ЦАР неконкурентоспособны на мировых рынках, и поэтому могут найти спрос только друг у друга. Однако в настоящее время очевидно преимущество Китая как в масштабах инвестиций в страны ЦАР, так и в конкурентоспособности поставляемых им товаров.

И китайский, и российский варианты интеграции в той или иной степени фактически

подрывают начавшееся восстановление отрасли легкой и тяжелой промышленности стран ЦАР, поскольку основываются исключительно на сырьевом характере экономических связей.

Еще одним наиболее важным и перспективным направлением сотрудничества между странами в рамках ШОС является развитие транспортных коммуникаций. Центральноазиатские государства ШОС являются анклавными государствами евразийского континента и не имеют прямых выходов к морю. Россия и Китай, обладающие морскими побережьями и портами, также испытывают потребность в расширении своих транспортных систем и укреплении транспортных коридоров в направлениях Север - Юг, Запад - Восток.

России, с одной стороны, невыгодно появление новых транспортных маршрутов, так как это ослабит ее влияние на ЦАР и может определенным образом исключить ее участие в транзите товара между Европой и Азией. Вместе с тем это даст возможность модернизировать имеющуюся транспортную инфраструктуру и стать ее активным звеном. Китай весьма заинтересован в поиске новых выходов на Европейские рынки. Что касается стран ЦАР, то, с одной стороны, они будут иметь возможность выхода на международные рынки, а с другой стороны, совершенствование транспортной инфраструктуры приведет к усилению сырьевой направленности экономик этих стран и ужесточению конкуренции собственной готовой продукции с импортными аналогами.

Транспортная система стран имеет две важнейшие составляющие: территориальную и геополитическую, которые определяют экономическое развитие этих стран.

Территориальная особенность заключается в том, что страны, расположенные на стыке Европы и Азии, занимают обширную территорию, где успешное развитие экономики не может существовать без взаимосвязанных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, морского и внутренних водных судоходных путей сообщения.

Геополитическая составляющая заключается в том, что страны СНГ и Балтии в течение многих десятилетий развивались в системе единого государства и унаследовали транспортную систему, которая формировалась на протяжении долгих лет как единый транспортный комплекс. Он имел мощную государственную поддержку в виде централизованных капитальных вложений в размере 5-8% от общих расходов государственного бюджета; регулярное обновление подвижного состава; единую систему достаточно низких

транспортных тарифов, что позволяло поддерживать транспортную составляющую в цене товаров на сравнительно низком уровне.

На сегодняшний день формирование каждым государством - членом ШОС собственной тарифной политики, создание дополнительного числа пограничных переходов и таможенных структур привели к существенному увеличению транспортных расходов на продукцию, усложнили процесс реализации товаров, значительно замедлили транспортировку и нарушило систему сложившихся ранее торгово-экономических связей. Кроме того, в некоторых странах - членах организации произошло снижение объемов перевозок более чем на 50% в связи с износом транспортной системы и отсутствием возможностей для ее обновления. Поэтому необходимо объединить усилия по восстановлению и обновлению уже существующих транспортных коридоров, строительству новых и выработке единой тарифной политики в рамках ШОС, тем более что в перспективе речь идет о создании таможенного союза.

Основной целью формирования международных транспортных коридоров на территории стран Евразийского региона является повышение эффективности внешнеторговых перевозок и обеспечение гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, укрепляющих экономическую безопасность этих государств. Кроме того, привлечение на национальные коммуникации транзитных перевозок третьих стран позволит получить дополнительный доход в бюджеты стран - членов ШОС.

Таким образом, расширение экономических взаимоотношений в рамках ШОС опирается в политическое противостояние двух стран - России и Китая - по поводу контроля и влияния на страны ЦАР. И практически ни в том, ни в другом случае не учитываются интересы непосредственно самих стран ЦАР. Таким образом, возникает вопрос о целесообразности существования ШОС, поскольку в большинстве своем ее деятельность основана на реализации исключительно односторонних, максимум двусторонних интересов, причем как в сфере безопасности, так и в экономической, транспортной, энергетической и пр.

Однако Россия в силу исторических причин пока сохраняет более внушительную экономическую позицию в регионе, чем Китай. Это также обусловлено российским влиянием в энергетической сфере ЦАР. Транзит нефти и природного газа из Центральной Азии до недавнего времени почти полностью контролировался Россией. Благодаря своему географическому положению и правам собственности на материально-техническую базу тру-

бопроводов Россия практически полностью монополизировала транспортировку углеводородов из региона. Это пока и обеспечивает ей рычаг скорее политического, чем экономического воздействия в ЦАР, а также экономическую выгоду.

Государства ЦАР для увеличения экспорта своих природных ресурсов и устранения транспортной зависимости от России стремятся диверсифицировать маршруты транзита своих энергоносителей.

С каждым годом укрепляется влияние Китая в данном регионе. Это, в первую очередь, связано с его инвестициями в развитие стран ЦАР, а также с появлением на рынке данных стран более дешевых и разнообразных китайских товаров, с возможностью экспортировать свои природные ресурсы Китаю.

В процессе интеграционного расширения в рамках ШОС очевидно наличие определенного круга противоречий, возникающих, прежде всего, из-за "противостояния" России и Китая. Остальным странам - членам организации в силу пока слабого развития их экономик, а также энергетической и сырьевой ориентации экспорта расширение и укрепление экономического взаимодействия в рамках ШОС явно выгодны, даже несмотря на приобретаемую зависимость от третьих стран.

Итак, в рамках ШОС подход к международной экономической интеграции весьма узок и переносится в основном в сферу торговли, энергетики и транспорта и реализации совместных инвестиционных проектов. Реальная интеграция экономики суверенных стран не может быть обеспечена путем одной взаимной свободной торговли, поскольку в этой сфере интересы экспортеров и импортеров зачастую прямо противоположны.

Интеграция может обеспечить согласование экономических интересов отдельных государств и разрешение противоречий глобализации только при тесном производственном и научно-техническом объединении национальных хозяйств, только при условии разработки и реализации международных программ производственной и научно-технической интеграции и создания совместных предприятий и организаций, вследствие чего появляются и общие экономические интересы. Таким образом, страны ШОС подошли не с той стороны к вопросу интеграции в рамках организации.

¹ Шанхай хэцзо цзучжи цюй'юй цзинцзи хэцзо яньцзю чжунфан цао'ан (исследование экономического сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества (китайский проект). URL: http://www.sco-ec.gov.cn/crweb/scor/info/Article.jsp?a_no=608&col_no=52.