

©

Лю Синтао
аспирант РАНХиГС

ТРАНСГРАНИЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА как НАПРАВЛЕНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА в ЮВА: ВОЗМОЖНОСТИ и ОГРАНИЧЕНИЯ

Отношения между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой на современном этапе продолжают развиваться в сторону многопрофильного и диверсифицированного сотрудничества, далеко выходящего за рамки двустороннего формата. Одним из субрегионов, где возможно и желательно такое сотрудничество, является Юго-Восточная Азия (ЮВА), а одно из перспективных направлений – строительство трансграничной инфраструктуры.

Актуальность такого сотрудничества возрастает в условиях сопряжения Экономического пояса шелкового пути и Евразийского экономического союза в рамках проекта «Большое евразийское партнерство». Отсюда – необходимость развития диалога между Москвой и Пекином по широкому спектру направлений, в том числе сотрудничества с третьими игроками. Учитывая важность инфраструктуры для государств ЮВА, определение возможностей и объективных ограничителей такой координации действий Китая и России на азиатском юго-востоке является важной научной и практической задачей.

Строительство трансграничной инфраструктуры как приоритет АСЕАН

В 2010 г. на 17-м саммите Ассоциации был утвержден Генеральный план взаимосвязанности АСЕАН (МРАС 2010). Он определил комплекс мероприятий, позволяющих АСЕАН модернизировать инфраструктуру, оптимизировать институты сотрудничества и нарастить контакты между людьми. Конечная цель этих усилий состояла в повышении конкурентоспособности отдельных стран ЮВА и АСЕАН как единого целого.

К концу 2015 г. из 125 проектов МРАС 2010, 52 проекта не были завершены, и их реализация включена в программу Генерального плана взаимосвязанности АСЕАН до 2025 г.

(МРАС 2025)¹. Этот документ нацелен на развитие пяти направлений: инфраструктурное строительство, цифровые инновации, логистика, управление импортом и экспортом, активизация контактов между людьми. Развитие инфраструктуры по-прежнему является основным приоритетом.

Суммируя особенности этого направления, отметим основные. Во-первых, расширение инвестиций в государственную и частную инфраструктуру в каждой стране АСЕАН будет осуществляться по мере необходимости. Во-вторых, предполагается активизировать обмен передовым опытом в области повышения производительности инфраструктуры в АСЕАН. В-третьих, планируется развитие такой темы, как «умная урбанизация». В-четвертых, подчеркивается важность создания сети трубопроводов потенциальной инфраструктуры АСЕАН. В-пятых, предполагается развивать крупные города и агломерации². Вышеупомянутые Генеральные планы по наращиванию взаимосвязей координируются с общей стратегией развития АСЕАН, зафиксированной в Дорожных картах формирования Экономического Сообщества АСЕАН до 2015 г. и до 2025 г.

Сравнивая эти документы, отметим ряд моментов. В «Дорожной карте 2015» были зафиксированы направления, меры и механизмы создания единого рынка и единой производственной базы, экономически конкурентоспособного региона, создания равных условий для развития и интеграции ЮВА в мировую экономику. В свою очередь, «Дорожная карта 2025» предполагает создание условий для беспрепятственного перемещения товаров, услуг, инвестиций, капиталов и квалифицированной рабочей силы в АСЕАН для укрепления торговой и производственной сети АСЕАН, дальнейшей интеграции рынков и улучшения инвестиционного климата³. Ключевым фактором достижения этих целей является строительство объектов трансграничной инфраструктуры.

Суммируя причины интереса АСЕАН к развитию инфраструктуры, остановимся на наиболее важных.

Во-первых, инфраструктурное неравенство всегда представляло угрозу для реализации перспективных планов Ассоциации и изначально заложено всей логикой ее развития. Расширение Ассоциации в 1990-е гг. обнажила разрывы между

«старожилами» и «новичками», что было и остается «миной замедленного действия» для реализации проектов экономического регионализма на территории всей Юго-Восточной Азии⁴.

Во-вторых, инфраструктура – залог повышения конкурентоспособности Ассоциации. Потребности стимулирования экономического роста и превращения ЮВА в четвертую экономику мира к 2050 г. объективно подталкивают АСЕАН к наращиванию инфраструктурного строительства.

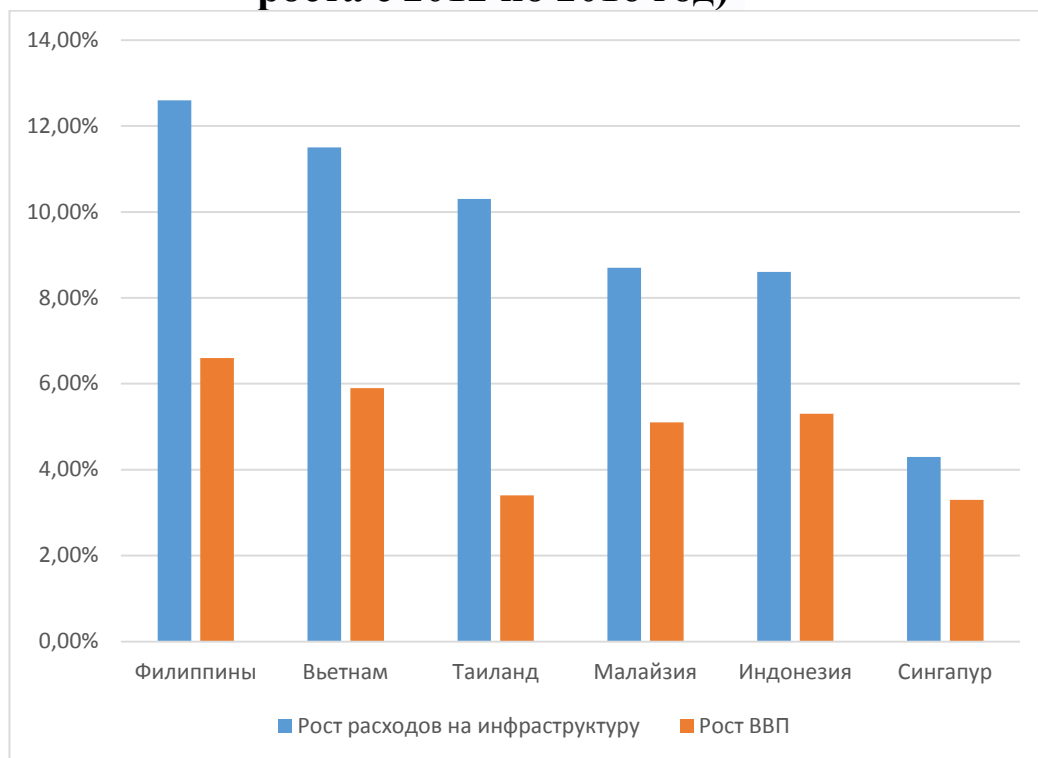
В-третьих, параллельно происходило уплотнение сотрудничества АСЕАН с партнерами по диалогу, в частности, КНР и РФ. В 2010 г. начала работать зона свободной торговли Китай – АСЕАН, тогда же Ассоциация пригласила РФ участвовать в Восточноазиатском саммите. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП открывает возможности сотрудничества КНР, РФ и АСЕАН в строительстве многих экономических коридоров, проходящих через Юго-Восточную Азию.

Механизмами и институтами реализации задуманного стали Координационный комитет по взаимосвязанности АСЕАН, а также Национальные координаторы, Национальные координационные центры отдельных стран. В марте 2018 г. был создан так называемый Руководящий орган по строительству устойчивой инфраструктуры (*Lead Implementing Body for Sustainable Infrastructure*)⁵. Приоритет отдается развитию транспорта, в частности – в рамках коридора Запад Восток (Зона Большого Меконга), который пройдет от северо-восточных районов Таиланда через территорию Камбоджи и Лаоса до дельты Меконга во Вьетнаме. Осуществляется строительство железной дороги между Сингапуром и Куньмином (КНР), которая пойдет через восемь государств⁶.

О том, что Ассоциация, в общем и целом, успешно осуществляет свои планы, говорит следующий фактор. Общая длина магистралей ниже уровня iii сократилась с 5311,2 км в 2010 г. до 2454 км в 2015 г. Строительство секций сингапурско-куньминской железной дороги на участке Сингапур - Пномпень выполняется по графику. Завершено строительство девяти звеньев Единой энергосистемы АСЕАН и тринадцати двусторонних участков газопровода ТрансАСЕАН.

Потребности в проведении этих мероприятий подтолкнули государства АСЕАН к наращиванию инвестиций в национальную инфраструктуру, о масштабах которых дает представление следующая диаграмма.

Расходы на инфраструктуру и рост ВВП (средние темпы роста с 2012 по 2016 год)⁷



В целом, развитие трансграничной инфраструктуры как часть перспективных планов Ассоциации имеет тенденцию к усилению. Дополнительную актуальность этой задаче придает рост глобальной составляющей в перспективных планах АСЕАН, что предполагает выработку единой политики по ключевым вопросам глобального развития и расширение ресурсов, способствующих реализации задуманного.

Инфраструктурное измерение политики КНР и РФ в ЮВА

Проект Большая Евразия, выстраиваемый на основе сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса шелкового пути, предполагает тесное взаимодействие с государствами ЮВА. Это актуально и по линии инфраструктурного строительства.

В марте 2015 г. правительство Китая опубликовало документ «Видение и действия по содействию строительству экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пу-

ти XXI века». В частности, в документе оговаривается необходимость использовать фактор близости между провинцией Гуанси (КНР) и странами АСЕАН, а также развития Экономической зоны Тонкинского залива и района Джуцзян-Сицзян (КНР). Планируется строительство международного канала, соединяющего государства ЮВА и южные провинции КНР, а также поощрение сотрудничества в Зоне Большого Меконга⁸.

На 31-ом саммите АСЕАН и встрече лидеров стран Восточной Азии в Маниле стороны приняли «Совместную декларацию Китай-АСЕАН по дальнейшему углублению взаимосвязи и сотрудничества в области инфраструктуры». В ней зафиксировано намерение АСЕАН выполнить задачи, зафиксированные в МРАС-2025 в их увязке с ИПП⁹.

Что касается России, то, начиная с 2012 г., в рамках «Дорожной карты» торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества России и АСЕАН, стороны прорабатывают возможности взаимодействия по наиболее важным направлениям МРАС 2010 с целью сокращения инфраструктурных разрывов. Обращают на себя внимание следующие направления.

1. Проведение демонстрационной доставки контейнерных грузов по интермодальным маршрутам посредством морского транспорта в дальневосточные порты Российской Федерации с последующей доставкой по России и далее в Европу и Центральную Азию через Транссибирскую магистраль;

2. Исследование возможностей внедрения новых методов транспортной навигации, основанной на последних навигационных системах;

3. Исследование перспектив внедрения совместных проектов по развитию транспортной инфраструктуры¹⁰.

Эта тема была продолжена на юбилейном саммите Россия – АСЕАН в Сочи в мае 2016 г. В частности, стороны планируют развитие следующих направлений:

1. Способствовать развитию сотрудничества в транспортной сфере по таким направлениям, как гражданская авиация, а также создание сетевой инфраструктуры морского, автодорожного и железнодорожного транспорта, в том числе посредством наращивания потенциала и обмена опытом;

2. Изучить возможности для сотрудничества в целях расширения финансирования инфраструктурных проектов в России и АСЕАН;

3. Изучить возможности для сотрудничества по взаимосвязанности АСЕАН в соответствии с МРАС 2025¹¹.

В реализации проектов по наращиванию взаимосвязанности важную роль будут играть Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового Пути. Ими финансируются такие проекты, как высокоскоростная железная дорога Джакарта - Бандунг и железная дорога Китай - Лаос. Кроме того, китайский бизнес активно участвует в развитии цифровой экономики в странах-партнерах КНР по ИПП. В 2014 г. Alibaba инвестировала в Сингапурскую почтовую компанию 249 млн долл. США. Она также приобрела Lazada, крупнейшую компанию электронной коммерции в ЮВА за 1 млрд долл. США. В марте 2016 г. в Центре запусков космических аппаратов Сичане (КНР) состоялся успешный запуск коммерческого спутника «Лаос № 1», что стало первым примером такого сотрудничества между Китаем и государствами АСЕАН.¹²

В декабре 2015 г. Китай и Таиланд подписали соглашение по строительству высокоскоростной железной дороги общей стоимостью более миллиона долларов. Первый этап строительства (участок Бангкок-Након) стартовал в сентябре 2017 г. После окончания строительства китайско-тайская железная дорога будет соединена с китайско-лаосской железной дорогой. Помимо этого, сообщение будет проходить через территорию провинции Юньнань (КНР), что сформирует прямую линию высокоскоростных железных дорог от Куньмина до Бангкока¹³.

На морском направлении Китай еще в 2011 г. объявил о создании Фонда морского сотрудничества с капитализацией 3 млрд юаней, нацеленного на противодействие трансграничной преступности и охрану окружающей среды. В конце 2015 г. был запущен механизм сотрудничества в бассейне Меконга - Ланьцанцзян, потенциально способный содействовать сокращению инфраструктурных разрывов между государствами Индокитая.

Участвует в реализации инфраструктурных проектов ЮВА и Россия. Основным примером служит проект ОАО

«Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в Индонезии, включающий в себя строительство морского угольного терминала, железной дороги для перевозки добываемого в провинции Восточный Калимантан угля, а также поставку 1100 грузовых 40-тонных железнодорожных вагонов и 40 сдвоенных тепловозов¹⁴. Из других примеров заслуживает упоминания сотрудничество между ПАО «Газпром» и Вьетнамской государственной компанией PetroVietnam в таких сферах, как геологоразведка, добыча, транспортировка, продажа и переработка углеводородов, предполагающее развитие необходимой инфраструктуры.

«Разделение труда» между Китаем и Россией в ЮВА таково, что в развитии инфраструктуры Поднебесная делает акцент на таких секторах, как телекоммуникации, транспорт и строительство. Россия уделяет внимание транспорту и энергетике, даже после отмены проекта Ниньтхуан-1, стремясь увязать свое деловое присутствие в СРВ с ее перспективными планами¹⁵. Могут ли Пекин и Москва объединить усилия?

Координация перспективных планов Китая и России: возможности и препятствия

Судя по современному состоянию сотрудничества между Китаем и Россией, его расширение, в том числе в третьих странах, является приоритетом для Пекина и для Москвы. Для этого сторонам необходима взаимная дополняемость возможностей.

Если в энергетическом сотрудничестве между Россией и странами АСЕАН Китай не имеет преимуществ с точки зрения добычи энергии и технического обслуживания инфраструктуры, то в сфере транспорта и телекоммуникаций Китай является незаменимым партнером стран ЮВА. Это – реальная возможность координации планов России и Китая в ЮВА в увязке с задачами развития расположенных там стран.

Сторонам необходимо учитывать и политические факторы. Некоторые энергетические проекты РФ проводит в акватории Южно-Китайского моря¹⁶. Это вряд ли кардинально отразится на китайско-российских отношениях, однако представляется целесообразным вывести сотрудничество за рамки политически чувствительных сфер.

Тем более, что Пекину и Москве хватает возможностей развивать взаимодействие в ЮВА на других направлениях, координируя свои планы с приоритетами развития АСЕАН. Перспективным видится кооперация ОАО РЖД и китайских транспортных компаний, интегрируя железнодорожное сообщение из России в Китай и из Китая в страны ЮВА. Финансовую сторону сотрудничества могут взять на себя АБИИ и Фонд шелкового пути.

Другое перспективное направление связано с рынком металлоизделий. Россия может выйти на индонезийский рынок со своими материалами, включая металлы. Однако это можно делать в сотрудничестве с Китаем: Россия поставляет металлы в Китай, а в Индонезию идет продукция их переработки.

Наконец, российско-китайское сотрудничество в области инфраструктуры может выражаться в совместном строительстве Россией и государствами ЮВА объектов хранения и переработки морепродуктов (например, хладокомбинатов), а Поднебесная, когда процесс сопряжения ЕАЭС и Экономического пояса шелкового пути наберет темп, будет обеспечивать их последующую доставку в государства ЕАЭС по железным и автомобильным дорогам¹⁷.

Основным препятствиям такому сотрудничеству могут стать не самые благоприятные условия ведения бизнеса во многих государствах ЮВА. Например, в рейтинге «Легкость ведения бизнеса» (Ease of Doing Business) за 2018 г. разброс государств ЮВА составил от второго (Сингапур) до 171 (Мьянма) места¹⁸. Это объективно затруднит совместные действия российских и китайских компаний в странах азиатского юго-востока.

В целом, сотрудничество между КНР и РФ по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС дает возможность осуществлять взаимодействие не только в географических ареалах ЕАЭС, в частности – в Центральной Азии. Пилотным плацдармом такого сотрудничества может стать Юго-Восточная Азия, где у Москвы и Пекина есть предпосылки сделать взаимодействие содержательным и многогранным.

Выводы

Российско-китайское сотрудничество является основой проекта Большое евразийское партнерство. Оно, по определению, не должно замыкаться на двусторонних отношениях, а, следуя принципу инклюзивности, приглашать к диалогу других партнеров.

Юго-Восточная Азия является хорошим плацдармом для обкатки взаимодействия Москвы и Пекина в Евразии. Этот регион не настолько политически чувствителен, как Центральная Азия. В ЮВА Китай и Россия не рассматривают друг друга как конкурентов – напротив, их возможности носят комплементарный характер, коррелируя с долгосрочными перспективными планами развития Ассоциации и входящих в нее стран.

Такая ситуация открывает перед сторонами возможности действительно содержательного диалога на основе сопряжения конкурентных преимуществ двух великих евразийских держав и к взаимной выгоде всех участников сотрудничества.

¹ Master Plan on ASEAN Connectivity 2011 P. 1-2 // URL: https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/Master_Plan_on_ASEAN_Connectivity.pdf

² Master Plan on ASEAN Connectivity 2025, P. 7 URL: <http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-2025.pdf>

³ ASEAN Economic Community Blueprint 2025, P. 7 // URL: <http://asean.org/storage/2012/05/AECBP-2025r-FINAL.pdf>

⁴ ASEAN Economic Community Blueprint 2025, P. 61 // URL: <http://asean.org/storage/2012/05/AECBP-2025r-FINAL.pdf>

⁵ Master Plan on ASEAN Connectivity 2025, P. 8 // URL: <http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-2025.pdf>

⁶ Гладченко Л.В. Проект "Сообщество АСЕАН": проблемы региональной интеграции на современном этапе // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 4 (37). С. 125.

⁷ Understanding infrastructure opportunities in ASEAN. Infrastructure Series Report 1, P.5

⁸ 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，中华人民共和国商务部网站，2016年1月26日（Целеполагание и практические действия по совместному строительству Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века, 26 января 2015. // Сайт министерства торговли КНР） URL: <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml>

⁹东盟代表说愿推进东盟互联互通规划与“一带一路”倡议对接，新华网，2017年07月14日（Представитель АСЕАН сказал, что будет продви-

гать сопряжение планов взаимосвязанности АСЕАН и инициативы «Один пояс, один путь» . URL: http://www.xinhuanet.com/fortune/2017-07/14/c_1121322257.htm

¹⁰ «Дорожная карта» торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества России и АСЕАН // Министерство иностранных дел РФ. URL: http://www.mid.ru/summit-russia-asean/-/asset_publisher/FX0KRdXqTkSJ/content/id/214235

¹¹ Сочинская декларация юбилейного саммита Россия–АСЕАН «На пути к взаимовыгодному стратегическому партнерству» (20 мая 2016 г., Сочи) URL: <http://asean.mgimo.ru/images/partn/2016-sochi-declaration.pdf>

¹² 王振, 赵付春: 《发展数字经济 点亮创新之路》, 载人民日报, 2017年05月22日, 第22版 (Ван Чжэнь, Чжао Фучунь. Развитие цифровой экономики, пути инноваций // «Жэньминь жибао». 22.05.2017.)

¹³

向小田: 中国高铁方案东南亚大获全胜, 日本又面临惨败, 参见新浪网, 2017年07月15日 (Сян Сяотянь. Высокоскоростная железнодорожная программа Китая одержала большую победу в Юго-Восточной Азии, и Япония потерпела фиаско. Sina. 15.07.2017) URL:

<http://cj.sina.com.cn/article/detail/1660079292/320380?cref=cj>

¹⁴ Мельников В. РЖД за пять лет построят и оборудуют железную дорогу в Индонезии. РИА Новости. 09.01.2016. URL:

<https://ria.ru/economy/20160108/1356580270.html> (дата обращения 30.06.2018)

¹⁵ 越南政府为何突然提出停止核电站项目, 参见凤凰网

看东盟, 2016年11月21日 (Почему вьетнамское правительство неожиданно предложило остановить проект атомной электростанции? IFENG.COM. 21.11.2016 URL: <https://share.iclient.ifeng.com/shareNews?aid=115130423>

¹⁶ 俄日共同为越南开采南海油田 位置似在中越争议区内, 参见环球网, 2015年9月11日 (Россия и Япония совместно эксплуатируют нефтяное месторождение Южно-Китайского моря для Вьетнама, место находится в спорной территории между Китаем и Вьетнамом. Word.huanqiu.com. 11.09.2015. URL: <http://world.huanqiu.com/exclusive/2015-09/7462863.html>

¹⁶ Chairman's Statement of 26th ASEAN Summit Kuala Lumpur & Langkawi, 27 April, 2015 "Our people, our community, our vision" P.1 // URL: http://www.miti.gov.my/miti/resources/Chairman_Statement_26th_ASEAN_Summit.pdf

¹⁷ Страны Юго-Восточной Азии открыты для российского бизнеса // Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. 23.09.2016. URL: <http://ac.gov.ru/events/010171.html>

¹⁸ Ease of Doing Business Ranking 2018. Doing Business 2018. The World Bank Group. P. 4. URL: // <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>