

Проект Нового шелкового пути ПРОЧНЫ ЛИ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ?

ПОНАРС Евразия
Аналитическая записка № 384
Август 2015

Себастьян Пейруз¹
Университет Джорджа Вашингтона

В 2011 году занимавшая тогда пост госсекретаря США Хиллари Клинтон предложила план для Центральной и Южной Азии:

“Давайте вместе работать над созданием нового Шелкового пути. Не одной транспортной артерии, каковой был его предшественник, но международной сети и системы экономических и транзитных связей. Это означает строительство большего количества железных дорог, высокоскоростных магистралей, создание энергетической инфраструктуры...”

К сожалению, логика инициированного американским правительством проекта Новый шелковый путь (НШП) не имеет под собой убедительного обоснования, учитывая реалии региональной торговли между Центральной и Южной Азией. Главный нарратив Нового шелкового пути заключается в том, что Центральная и Южная Азии имеют взаимодополняющие экономики. Хотя на бумаге такой нарратив может выглядеть правдоподобным, он отражает региональную экономическую и торговую динамику неадекватно. Строительство или восстановление транспортной инфраструктуры не обязательно ведет к развитию торговли, которая требует реальной региональной интеграции, качественного управления и налаживания работы транспортных сервисов и таможенных процедур. Более выверенные проекты, такие как развитие небольших локальных транспортных сетей, возможно, стали бы более эффективными, помимо прочего позволив бы изолированным регионам усовершенствовать местную торговлю.

¹ [Себастьян Пейруз](#) - профессор, научный сотрудник (международные отношения) в Университете Джорджа Вашингтона. Настоящая работа является частью проекта, осуществляемого совместно с Гейл Рабалланд (Всемирный банк).

Сформировавшиеся торговые потоки: Россия и Китай доминируют

Любой новый проект, касающийся центральноазиатских торговых путей, должен учитывать существующие торговые потоки, которые Россия и Китай в настоящее время контролируют. Неясно, можно ли перенаправить эти потоки и заинтересованы ли в этом государства региона в принципе, поскольку от них потребуется отказаться от тех преимуществ, в которые они вкладывали политические и экономические инвестиции на протяжении более чем десятилетия.

Экономические интересы России в регионе усиливаются и в настоящее время являются одним из наиболее важных рычагов ее влияния в Центральной Азии. После упадка 1990-х гг. Россия вернула себе серьезные, хотя уже и не монопольные позиции в регионе. К 2013 году товарооборот между Россией и странами Центральной Азии достиг почти 22 млрд. долл., сделав Россию третьим по значимости торговым партнером региона вслед за Китаем и Европейским Союзом. Кроме того, создание Евразийского экономического союза в январе 2015 года стало ясным политическим посланием о том, что Кремль стремится к созданию новых совместных наднациональных механизмов в сферах экономики и финансов, которые обеспечили бы более тесную интеграцию между Россией и некоторыми из ее ближайших центральноазиатских соседей.

Роль и растущее влияние Китая в региональной торговле также нужно иметь в виду. Как и в тех других регионах мира, где Пекин отстаивает свои интересы, Китай продвигает свое геополитическое влияние в Центральной Азии, создавая основанные на экономике добрососедские отношения. Всего за несколько лет Китай преуспел в улучшении своей репутации, используя дипломатию мягкой силы, в то же время решительно изменяя экономическую и стратегическую динамику в Центральной Азии. Он позиционировал себя как второй среди наиболее влиятельных акторов в регионе в целом, превзойдя Россию по уровню экономического влияния в частности. Центральноазиатский рынок важен для Китая как в качестве нового рынка для китайской продукции, так и в качестве транспортного коридора, способного открыть доступ на рынки России, Ирана и Турции.

Перспективы торговли между Центральной Азией и Афганистаном/Южной Азией

В контексте уже действующих торговых потоков в Центральную Азию и из нее Новый шелковый путь предусматривает превращение Кабула, ныне недостающего звена в торговле между Центральной и Южной Азией, в ядро стратегии развития проекта.

Рост торговли между Центральной Азией и Афганистаном мог бы обеспечить экономическое обоснование для этой стратегии. Хотя такой рост и наблюдается, показатели остаются, однако, низкими. Как и в большинстве регионов с бедными развивающимися странами, региональной интеграции и росту торговли препятствует нехватка экономических структур и низкий уровень развития. В настоящее время объем торговли Афганистана с центральноазиатскими странами минимален, и полуфабрикаты с промежуточными продуктами (самый доходный вид торговли) в ней практически отсутствуют. Как следствие, региональная интеграция вряд ли будет быстро углубляться и, скорее всего, останется поверхностной в течение ближайших лет. Вместо этого центральноазиатским экономикам необходимо то, что может предложить «китайская мастерская мира»: инвестиции в транспортную инфраструктуру и в производство энергии, а также соответствующие низкому уровню жизни в регионе дешевые товары.

Несмотря на интенсификацию политических отношений после распада СССР, экономические и торговые отношения между Центральной и Южной Азией едва ли сдвинулись с места. До сих пор все крупные проекты, ориентированные на развитие транспортной коммуникации между регионами (Транспортный и торговый форум стран Центральной и Южной Азии и Каракорумское шоссе), либо терпели неудачу, либо оказывали слабое влияние на ситуацию. Экономическое присутствие Индии в Центральной Азии минимально. Давая лишь 0,25% всей индийской торговли, центральноазиатский рынок незначителен и едва ли вырастет больше чем на 1% вне зависимости от развития событий. В объеме центральноазиатских рынков Дели составляет всего около 0,4% внешней торговли, занимая места между 14 и 21 в списках крупнейших торговых партнеров каждой страны региона.

Экономическому присутствию Индии и ее торговле с Центральной Азией препятствуют несколько факторов. За исключением Казахстана, интерес Центральной Азии к Индии как «мировому бэк-офису» ограничен, ибо страны региона пока не достигли того уровня развития, который потребовал бы таких услуг. Более того, поскольку основная часть торговли Индии ведется с использованием более дешевых и эффективных морских путей, ее торговые отношения развиваются главным образом с Южной Азией, Европой, Соединенными Штатами. Помимо этого, индийская экономика ныне в значительной степени приватизирована и государство серьезных стимулов для бизнеса более не создает. Дели не может заставить своих бизнесменов инвестировать в регион, который те считают непривлекательным или нестабильным, особенно если государство не создает механизмов поддержки, позволивших бы компенсировать риски.

Пакистан также является очень незначительным для Центральной Азии экономическим актором, занимающим лишь 16-е место в торговле со странами региона. Пакистанские бизнесмены активны, главным образом, в закупках хлопка, в частности, из Узбекистана.

Экономические ограничения инициативы Нового шелкового пути

Помимо конкуренции с уже существующими экономическими потоками, имеется еще несколько вопросов, касающихся реализуемости проекта Нового шелкового пути. Каким образом оценивается количество перемещаемых на сегодняшний день товаров? Как был подсчитан потенциал для развития торговли? Как оцениваются связанные с безопасностью риски и транспортные расходы?

Объем перевозок

До настоящего времени рост торговли между Центральной Азией и Афганистаном/Южной Азией происходил, главным образом, благодаря транспортировке военного оборудования, которую нельзя сравнивать с обычной торговлей. Чтобы поддержать тезис об экономической оправданности Нового шелкового пути, представители вашингтонских политических кругов [использовали](#) данные НАТО по торговым потокам в Северной распределительной сети (СРС) за период с 2009 по 2012 гг. Хотя эти данные и показывают, что перевозки по Новому шелковому пути хорошо отработаны и будут возрастать в последующие годы, использование данных о числе ежедневно пересекающих границы грузовиков на самом деле не дает оснований изображать СРС особо успешной структурой. [Согласно](#) Государственному Департаменту США, за три года более 58 тыс. контейнеров были доставлены в Афганистан через СРС, что в среднем составляет почти 400 контейнеровозов в неделю и эквивалентно менее 30 грузовикам в день (или менее одного нагруженного поезда в день). Эта цифра ставит два проблемы. Во-первых, применительно к не имеющим выхода к морю регионам, по правилу считается, что для экономической оправданности восстановления дорог через такие регионы каждый день должно проезжать более 150 грузовиков. Во-вторых, нынешние 30 грузовиков в день - это военные, а не коммерческие перевозки.

Безопасность

Имеются также вопросы безопасности, которые необходимо решать. Конвои НАТО обеспечивали свою собственную безопасность, в то время как коммерческий транзит либо не будет иметь такой возможности, либо столкнется с высокими издержками. Следовательно, сегодняшний или даже ожидаемый уровень военного транзита не является надежным индикатором того, каким будет уровень коммерческой торговли.

Морская торговля

Помимо этого, концепции Нового шелкового пути не хватает оценки перспектив для ведения бизнеса. Нарисованная на карте дорога еще не означает, что ей будет соответствовать рост торговли на практике. Сторонники проекта делали акцент в основном на развитие инфраструктуры, что является лишь одним из факторов успеха коммерческого транзита. Для импортера и экспортера (или для экспедиционных компаний) выбор маршрута в конечном счете зависит от баланса между ценой продукта и стоимостью его доставки. Предприятия выбирают дороги, основываясь на таких факторах, как эффективность транспортных услуг и регулирования, привлекательность рынков, надежность и функционирование инфраструктуры пересечения границ. Новый шелковый путь больше ориентирован на расстояние, чем на надежность и предсказуемость. Для участников торговли, последние, однако, являются гораздо более определяющими факторами.

Современная мировая торговля в основном осуществляется при помощи флота: 95% товаров, циркулирующих между Азией и Европой, используют морские пути, оставляя лишь 1% товарооборота на сухопутные континентальные дороги. Практически невероятно, что эта тенденция может сильно измениться. У транспортировки морем множество достоинств. В частности, обеспечивается превосходный уровень сервиса, так как появляется возможность избежать бесчисленных рисков, связанных с пересечением границ и потенциальной коррупцией в транзитных странах. Даже при хорошо функционирующих границах и процедурах таможенного оформления в континентальной торговле гораздо сложнее осуществлять раздельно таможенные формальности, пересечение границ и растаможивание, чем все эти операции вместе взятые в портах морской торговли. Хотя временные затраты на транспортировку морем могут быть больше, чем при использовании сухопутных путей, сроки морских перевозок можно гарантировать, что делает их более привлекательными, чем перевозки железнодорожным или автотранспортом.

Управление и коррупция

Новый шелковый путь также не учитывает некачественное управление и неэффективно управляемые службы по контролю над границами, что делает этот путь проблематичным с точки зрения экономической эффективности. Некоторые представители таких служб и правительства по сути лично заинтересованы в медленно работающих, жестких границах. Поддержка экономического регионализма предполагает усиление экономической же либерализации, которая, в свою очередь, может неблагоприятно повлиять на интересы лидеров стран региона. В самом деле, президенты стран Центральной Азии выступали против

продвижения экономического регионализма, который поставил бы под удар либо их личные и семейные состояния, либо экономические интересы их клиентов. В частности, Узбекистан регулярно увеличивал оплату за транзит, которая делала региональную интеграцию более трудной и дорогой. ОБСЕ и ЕС отстаивали упрощение пограничных процедур в Центральной Азии на протяжении нескольких лет, однако достигли лишь весьма ограниченных результатов.

Заключение

Сторонники Нового шелкового пути упустили некоторые фундаментальные экономические составляющие, которые могут повлиять на осуществимость этой инициативы. Во-первых, центральноазиатское экономическое пространство в основном уже занято другими акторами, чьи амбиции и интересы сильно отличаются от намерений стран Запада. Во-вторых, проект основан на принципах, которые в значительной степени оспариваются специалистами в сфере экономики транспорта: строительство и восстановление дорог не создают транспортные перевозки как таковые, а наращивание военных перевозок в связи с Афганистаном не означает наличия потенциала для долгосрочной торговли. Дистанции второстепенны по отношению к транспортной безопасности, предсказуемости и надежности, которые ни в коей мере не гарантированы, учитывая потенциальную и реальную политическую нестабильность в Афганистане и Центральной Азии. Также имеются связанные с коррупцией и хищениями риски, которые появляются по отношению к транспортировке товаров при пересечении каждой границы.

И все-таки выгоды совершенствования инфраструктуры как таковой между Центральной Азией и Афганистаном существуют. Такое совершенствование может создавать важные возможности для развития на местном уровне. Для Афганистана Центральная Азия представляет собой нечто гораздо большее, чем просто транзитную зону: граничащие с ним три государства (Туркменистан, Узбекистан и Таджикистан), а также Казахстан, играют важную роль в предоставлении помощи афганской экономике и в ее восстановлении. Более того, приграничные зоны (особенно, если отношения между центральноазиатскими правительствами улучшатся) могли бы выиграть от улучшения качества авто- и железнодорожного сообщения. Фигурируя в более измеряемых и менее затратных проектах (и в тех проектах, которые в меньшей степени подвержены коррупции), Новый шелковый путь все же сможет внести существенный вклад в развитие этих государств.

**Elliott School of
International Affairs**

THE GEORGE WASHINGTON UNIVERSITY

PONARS ● NEW APPROACHES
● TO RESEARCH AND
EURASIA ● SECURITY IN EURASIA

© PONARS Eurasia 2012. Данный текст основан на аналитической записке на английском языке с тем же номером. ПОНАРС Евразия представляет собой международную сеть ученых, разрабатывающих новые подходы к изучению проблем внутренней и внешней политики, безопасности и сотрудничества в России и Евразии. ПОНАРС Евразия базируется в [Институте исследований Европы, России и Евразии \(IERES\)](#) Школы международных отношений им. Эллиотта Университета Джорджа Вашингтона. www.ponarseurasia.org