

Некоторые замечания к оценке потенциальной роли транзита из КНР через государства Прибалтики*

Шамахов В. А.¹, Межевич Н. М.^{2, *}, Го Шухун³

¹Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

²Институт Европы Российской академии наук, Москва, Российская Федерация; *mez13@mail.ru

³Даляньский политехнический университет, Далянь, Китайская Народная Республика

РЕФЕРАТ

В настоящее время в условиях, когда возможности прежней модели мирового экономического развития исчерпаны, хорошие экономические перспективы будут лишь у стран, выбирающих альтернативные модели глобального сотрудничества. Именно здесь прослеживается новая роль России и Китая. В данной статье рассматриваются опыт и перспективы сотрудничества Пекина и стран Прибалтики, в том числе в рамках известного проекта «Один пояс — один путь».

Ключевые слова: экономическое сотрудничество, внешняя политика России, Один пояс — один путь, евразийская экономическая интеграция, транзит, Прибалтика, Эстония, Латвия, Литва

Для цитирования: Шамахов В. А., Межевич Н. М., Го Шухун. Некоторые замечания к оценке потенциальной роли транзита из КНР через государства Прибалтики // Управленческое консультирование. 2021. № 12. С. 10–16.

Some Comments on the Assessment of the Potential Role of Transit from China through the Baltic States

Vladimir A. Shamakhov¹, Nikolay M. Mezhevich^{2, *}, Guo Shuhong³

¹Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint-Petersburg, Russian Federation

²Institute of Europe of Russian Academy of Sciences; Moscow, Russian Federation; *mez13@mail.ru

³Dalian University of Technology, Dalian, People's Republic of China

ABSTRACT

At present, with the opportunities of the previous model of world economic development exhausted, only countries building alternative models of global cooperation will have good economic prospects. In this conditions the new role of Russia, China is traced. This article examines the experience and prospects of cooperation between Beijing and the Baltic countries, including within the framework of the well-known project "One Belt — One Way".

Keywords: economic cooperation, Russian foreign policy, One belt — One way, Eurasian economic integration, transit, Baltic states, Estonia, Latvia, Lithuania

* Работа выполнена при частичной поддержке проекта Фундаментального исследовательского фонда для центральных университетов («Возможности создания и развития зарубежной торгово-экономической зоны провинции Ляонина», DUT20RW215); проекта изучения стран и регионов Министерства образования КНР («Новые возможности и вызовы по сотрудничеству между Китаем, Россией и Беларусью в рамках ШОС», 2020-G18), а также с использованием средств государственного бюджета по госзаданию на 2021 год № 2249-21 «Реализация научно-исследовательских мероприятий по проблемам геополитики и исторической памяти на калининградском направлении».

For citing: Shamakhov V.A., Mezhevich N.M., Guo Shuhong. Some comments on the assessment of the potential role of transit from China through the Baltic States // Administrative consulting. 2021. N 12. P. 10–16.

С нашей точки зрения, история современного позиционирования КНР в глобальной политике и экономике началась в начале 80-х гг. прошлого века. Лидер Китая Дэн Сяопин во вступительной речи на XII Всекитайском съезде Коммунистической партии Китая 1 сентября 1982 г. сказал: «Дела Китая должны вестись в соответствии с реальной обстановкой, притом силами самого китайского народа. Независимость, самостоятельность и опора на собственные силы были и будут нашими исходными позициями. Китайский народ высоко ценит дружбу и сотрудничество с другими государствами и народами, но и дорожит своим правом независимости и самостоятельности» [2, с. 67–68].

В настоящий момент КНР находится в стадии небывалого экономического подъема, что определяется сложным взаимодействием культурного, исторического и геополитического развития. «Возвышение» Китая повлекло за собой переосмысление его роли в мире и пересмотр внутривнутриполитических и внешнеполитических приоритетов. «С 2008 г. становится все более заметным наступательный характер китайской внешней политики и все большее желание КНР отстаивать собственные интересы в различных вопросах... китайские лидеры постоянно подчеркивают свою приверженность „мирному развитию“ и справедливо указывают на отсутствие каких-либо экспансионистских намерений»¹. Добавим, речь идет о мирном наступлении. Однако повышение возможностей КНР становится предметом оживленных дискуссий. Как правило, рассматриваются какие-то отдельные аспекты проблемы: или КНР — ЕС, или КНР — Россия. Впрочем, есть интереснейшие примеры комплексного подхода [8; 9].

One Belt One Road, или OBOR (Один пояс — один путь) — выдвинутая Китаем инициатива объединенных проектов создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»². В ее реализации Китай планирует кооперироваться более чем с 60 странами. По предварительным оценкам ее стоимость будет более 1,5 трлн долл. Впрочем, китайский экспорт уже составляет более 15% от совокупного мирового экспорта, и такая большая страна не может бесконечно увеличивать объемы торговли, не совершенствуя логистику. Совершен-

¹ К великому океану – 3. «Экономический пояс Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Международного Дискуссионного клуба «Валдай». М., 2017. С. 3.

² Yu Zhou. Research on the Construction of a New System of Higher-Level Open Economy in the Context of "One Belt and One Road" [A]. *Wuhan Zhicheng*. Times Cultural Development Co., Ltd. Proceedings of 2nd International Conference on Schooling Advances, Microeconomics and Management Science (SAMMS 2021) [C]. *Wuhan Zhicheng*. Times Cultural Development Co., Ltd.: 2021: 9; Yueqiu Mao. Research on International Investment Risk Grading Evaluation Under "The Belt and Road Initiative" Strategy: A Perspective of Chinese Enterprises [A]. Kuban State University (Russia). International Science and Culture Center for Academic Contacts (Russia). Proceedings of 6th International Conference on Economics, Management, Law and Education (EMLE 2020) [C]. Kuban State University (Russia) International Science and Culture Center for Academic Contacts (Russia): 2020:5; Juan Zhang. Research on the Cultural and Tourism Cooperation between Gansu Province and Russian-speaking Countries along the Belt and Road Exploration of Local Russian Language Talents Cultivation [A]. Proceedings of the 2020 International Conference on Language Communication and Culture Studies (ICLCCS2020) 2020:7; Shaosong Wang. The Belt and Road Initiative's Impact on China's Outward Foreign Direct Investment [A]. International Science and Culture Center for Academic Contacts (Russia); Zhengzhou Yingchun Conference planning Co., Ltd. (China). Proceedings of the 3rd International Conference on Economy, Management and Entrepreneurship (ICOEME 2020) (Advances in Economics, Business and Management Research, Vol. 150) [C]. International Science and Culture Center for Academic Contacts (Russia); Zhengzhou Yingchun Conference planning Co., Ltd. (China): 2020:5.

ствование логистики не является универсальным рецептом достижения экономического роста и политической стабильности. Необходим политический проект, достаточно масштабный для того, чтобы обеспечить установление новых правил глобальной экономики и политики [7, с. 17].

Для работы с Центральной и Восточной Европой (ЦВЕ) был предложен «Формат 16 + 1» — это, прежде всего, рамка для транспортного сотрудничества. 17 мая 2016 г. прошла первая встреча министров транспорта формата в Риге, которая рассматривается как место координации проекта (там расположился Секретариат логистического сотрудничества ЦВЕ — КНР), где был принят первый итоговый документ «Riga Guidelines for Transport»). По мнению китайской стороны, акцент будет делаться на трех направлениях:

- содействие интеграции экономического коридора (сухопутные и морские перевозки с указанием конкретных проектов реконструкции и строительства);
- интеграция правил транспорта и сообщения и порядка перемещения грузов через границу;
- развитие логистики и создание информационной платформы (сегодня уже начинает работать)¹. Сотрудничество Китая со странами ЦВЕ как единой региональной группой, независимо от степени их включенности в евроинтеграцию, официально стартовало в 2012 г. [5, с. 16].

Программа «Один пояс — один путь», начатая китайским правительством с намерением способствовать экономическому сотрудничеству, реализована главным образом через различные формы торговли и инвестиций среди регионов. Чрезвычайный и полномочный посол КНР в России закономерно отмечает, что «практика показывает, что инициатива „Один пояс — один путь“ отвечает тенденциям времени и желаниям всех стран о совместном развитии, с каждым днем все более глубоко в сознании людей укореняется идея о совместном обсуждении, совместном создании и совместном использовании»².

Развитие инвестиций Китая в Балтийском регионе — прямое следствие развития международной политики относительно иностранных инвестиций. С момента вступления Китая в ВТО торговые отношения со странами Прибалтики, то есть с Литвой, Латвией и Эстонией постепенно улучшались вплоть до 2019 г., но общий объем экспортно-импортных операций оставался незначительным.

Что касается импорта товаров и услуг из Китая, то он за последние 10 лет заметно повысился. Чтобы увеличивать китайские инвестиции в Балтийском регионе и далее, необходимо больше знаний о ситуации инвестиционного потока, а также о том, с какой точки зрения, касаясь инвестиционного потенциала, Китай рассматривает эти страны, и как эти самые регионы развиваются с помощью китайских инвестиций. Однако именно Прибалтика оказалась «слабым звеном» в системе договоренностей между КНР и Центральной Европой.

В работах, где центральноевропейская проблематика рассматривается более-менее подробно, страны Прибалтики практически не рассматриваются [3; 4]³. Эта ситуация имеет понятные исторические предпосылки. В развитии дипломатических отношений с Латвией проблемы возникли практически сразу. Китай открыл свое посольство в этой стране 4 января 1992 г. Но в конце того же месяца латвийское

¹ Турарбекова Р. Новые акценты политики КНР в Центральной и Восточной Европе: возможности для Беларуси // Минский диалог. Аналитическая записка № 2 / 23.03.2017. С. 2.

² Чжан Ханьхуэй. «Один пояс — один путь»: открыть дорогу взаимному выигрышу [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus//rus/zgxw/t1846717.htm> (дата обращения: 16.01.2021).

³ См. также: Ван Ивэй. Китай, Европа и соединение четырех стихий. [China, Europe and Union of the Four Elements]. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitay-evropa-soedinenie-chetyryekh-stikhiy/> (дата обращения: 28.01.2020).

правительство подписало Совместное заявление об установлении консульских отношений с правительством Тайваня и в начале февраля разрешило ему открыть свое генеральное консульство в Риге. В ответ на это правительство Китая решило вывести посольство из Латвии. В июле 1994 г. в ходе визита в Пекин латвийская правительственная делегация заявила, что Латвия согласна с последовательной позицией Китая в отношении Тайваня [1, с. 29].

Китайский транзит в Прибалтике, к примеру, в Эстонии, — вопрос не новый, он возник как минимум в 2008 г. В этом году премьер-министры Китая и Эстонии договорились, что подпишут соглашение о сотрудничестве, целью которого стало бы создание в Эстонии центра логистики и подписание договора о морских перевозках.

2014–2016 гг. — «медовый месяц» в отношениях Прибалтики и КНР. В октябре 2015 г. представители Lietuvos gelezinkeliai (Литовские железные дороги) встретились с находящимися в Литве руководителями одной из крупнейших государственных корпораций Китая China Merchants Group (CMG). В литовском изложении президент CMG Ли Сяопенг указал на китайский интерес перевозки грузов в Европу из Китая через Казахстан и Литву, в том числе к проектам доставки грузов между Клайпедой и Минском. Эти сообщения вызвали некоторые вопросы у литовских читателей, отмечающих, что даже в лучшие времена Литва не граничила с Казахстаном. Явный интерес к китайским инвестициям проявил и председатель совета директоров крупнейшего эстонского частного порта, контролируемого российским капиталом, Тийт Вяхи: «Шелковый путь должен связать не Китай и Россию, а Китай и Европу, мы предлагаем для этого порт Силламяэ»¹. Глобус Украины вовсе не так интересен, если у вас есть глобус Эстонии с Силламяэ как центром. Те же настроения наблюдаются и в Риге, где предполагают, что проект Беларуси и Китая «Великий камень» может открыть возможность принять участие в обслуживании грузопотока именно для «Latvijas dzelzceļš» (Латвийские железные дороги)². Зачем грузам от Минска («Великий камень») возвращаться на северо-восток — навсегда останется географической загадкой.

Каспарс Озолиньш, госсекретарь Министерства сообщений Латвии, отмечал в середине 2015 г., что доля транспортной отрасли в ВВП страны составляет около 10%, а услуг транзита — еще 4%³. С нашей точки зрения, доля транзита и транспорта в ВВП Латвии не менее 15–16%. Если будет прекращен транзит российских грузов через Латвию, железнодорожная отрасль страны потеряет 43,7 млн т грузов или примерно 90% всего грузопотока. При этом, с одной стороны, в весеннем (2015 г.) докладе Минсообщения ЛР о влиянии санкций на транзитную отрасль Латвии мы читаем: «Латвия потеряет в первую очередь грузы угля и нефтепродуктов, идущие через порты и по железной дороге», но при этом «Концепция Латвии как моста между западом и востоком не работает, и от нее нужно отказаться». Об этом в том же 2015 г. заявил советник президента Латвии по экономике и европейским делам, в прошлом комиссар ЕС А. Пиебалгс (в настоящее время экс-советник экс-президента). В Прибалтике стало геоэкономической модой 2014–2017 гг. делить дивиденды с китайского транзита, который так и не пришел.

Аналогично развивались и процессы во всех остальных сферах сотрудничества. Литва отказалась от проекта модернизации порта Клайпеда китайскими компаниями. Литва отклонила проект развития сети мобильной связи нового поколения.

¹ Порт Силламяэ: Эстонии следует заняться проектом Шелкового пути [Электронный ресурс]. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=111838> (дата обращения: 16.10.2021).

² Носович А. Поезд ушел: для Прибалтики нет места в проекте «Нового Шелкового пути» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/131015-poezd-ushel/> (дата обращения: 12.12.2021).

³ Павук О. Будущее портов Балтийского моря зависит от России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/transport/?doc=110239> (дата обращения: 12.12.2021).

Вильнюс, как, впрочем, и Таллин, и Рига отказывали Пекину в инвестициях «по соображениям национальной безопасности». В 2021 г. Литва прекратила участие в формате «17 + 1» и фактически пошла на дипломатическое признание Тайбэя. Дойче Велле, видимо предполагая, что на календаре 1921 год, написала об этом событии так: «Неприятный сюрприз для Си Цзиньпина»¹. Но на календаре 2021 год, и экономические, политические, идеологические проблемы — это удел Германии, но не Китая. Хотелось бы отметить в этом контексте то, что экономика Шанхая в несколько раз больше литовской, равно как и экономика КНР пропорционально больше немецкой. В любом случае, скандальные заявления и провокационные решения стран Прибалтики 2021 г. имеют давнюю предысторию.

С точки зрения международного коллектива авторов, именно сфера транзита давала реальный шанс для развития экономического сотрудничества. Это объясняется целым рядом факторов.

Во-первых, транспортные системы являются одним из мощнейших системообразующих факторов в экономике. Крупные транспортно-инфраструктурные проекты — это тысячи рабочих мест. Одно рабочее место в транспортной сфере создает не менее двух мест в сфере обслуживания. Более развитая инфраструктура привлекает прочие отрасли экономики, прежде всего промышленность. Для сельского хозяйства развитая инфраструктура — это сокращение издержек. Уровень развития транспортной инфраструктуры служит общим универсальным мировым индикатором уровня экономического развития. Наличие внутригосударственных и международных транспортных коридоров является признаком интеграции региона в международную торговлю.

Во-вторых, транзит — это долгосрочные договоры и долгосрочные инвестиции. Развернуть транзит сложнее, чем развернуть такси.

Во-третьих, речь идет не об одной отрасли, а о комплексе отраслей. Именно поэтому споры о том, сколько транзит занимает в ВВП, достаточно неконструктивны. Включать ли отрасли транспорта в расчеты по транзиту, как включать сопутствующие отрасли, и на какую «глубину» анализировать влияние падения транзита.

В-четвертых: транзит не существует вне мировой экономики и мировой политики. Падение транзита через конкретный порт может быть следствием разных причин, от общего макроэкономического спада до ухудшения двусторонних отношений.

В-пятых. О значении транзита в экономике государств Прибалтики всегда шли споры. Но неоспоримо, что в конце 1990-х и в начале 2000-х гг. доля этой области экономики вместе со связанными видами деятельности действительно доходила до 20% ВВП². Отметим: это цифра без собственно транспортного комплекса, с его учетом она бы еще больше возросла. Вступление Прибалтики в ЕС в принципе могло способствовать развитию торговли и транзита. Однако предположение о том, что «вступление Латвии, Литвы и Эстонии в Европейский союз стало предпосылкой для дальнейшего развития торгово-экономических отношений», закономерно не оправдалось [6, с. 122]. Латвийские политики не любят называть конкретные цифры, демонстрирующие зависимость от России. Однако это случается: президент ГАО Latvijas dzelzceļš Угис Магонис сказал в 2015 г.: «Латвийская экономика очень зависима от транзитного бизнеса. К примеру, в прошлом году 80,9% от общего количества переваленных нашей железной дорогой грузов, а именно 57 млн т, со-

¹ Почему Литва прекращает диалог с Китаем в формате «17 + 1»? [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dw.com/ru/pochemu-litva-prekrashhaet-dialog-s-kitaem-v-formate-171/a-57015337> (дата обращения: 12.12.2021).

² Бронштейн М. Латыши оказались мудрее нас // Бизнес & Балтия. № 113 (3236). 15 июня 2007 г.

ставили российские грузы». Но и это не все. Далее Магонис отметил: «Без России не будет грузов из Казахстана и Китая и обратно. Поэтому поддерживать хорошие отношения с соседями для нас очень существенно»¹. Иными словами, без российских грузов железная дорога, приносящая прибыль, будет генерировать убытки, так как затраты на содержание будут оставаться, хотя бы для поддержания планово-убыточного пассажирского сообщения.

Подведем итоги. Что касается экономических отношений между странами Прибалтики и Китаем, то можно сказать, что объем этих отношений не мог быть очень масштабным из-за целого комплекса исторических, географических и иных причин. Для Китая этот регион слишком небольшой из-за своего размера экономики и населения, таким образом, это одно из самых серьезных препятствий, предотвращающих развитие двусторонних отношений. Китай может отказаться от сотрудничества с Прибалтикой незаметно для себя. При этом для стран Прибалтики сотрудничество с Китаем могло бы стать важным фактором стабилизации и диверсификации экономики. Демонстративный и политизированный отказ от сотрудничества с Китаем (как, впрочем, и от сотрудничества с Россией и Беларусью) превращает Прибалтику в абсолютный лимитроф. Укажем, что это выбор Эстонии, Латвии, Литвы, и последствия этого выбора будут не для США, а для Таллина, Риги, Вильнюса.

Литература

1. Володькин А. А., Син Цзе. Развитие двусторонних отношений Эстонии, Латвии и Литвы с Китаем в 1991–2018 гг. // Журнал международного права и международных отношений. 2021. № 2. С. 28–37.
2. Дэн Сяопин. Основные вопросы современного Китая. М., 1988.
3. *Европейско-китайские отношения в Большой Евразии* / О. Воркунова, А. Хотивришвили, А. Цвык, М. Шпаковская // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64, № 12. С. 96–104.
4. Ижу Л., Авдокушин Е. Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 — стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики. 2019. № 1. С. 67–76.
5. *Китай и Восточная Европа: звенья нового Шелкового пути* / отв. ред. В. Михеев, В. Швыдко. М. : ИМЭМО РАН, 2016.
6. Козлов О. Особенности внешнеторговых связей стран Балтии и России (1991–2012 гг.) // Власть. 2014. № 3. С. 118–122.
7. Межевич Н. М., Шамахов В. А. Беларусь и государства Прибалтики в системе транспортной политики России и Китая: научный доклад. СПб. : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2019.
8. Носов М. Г. Россия в контексте китайского проекта «Один пояс — один путь». Статья первая // Современная Европа. 2020. № 5. С. 33–45.
9. Носов М. Г. ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта «Один пояс — один путь»: предварительные итоги. Статья вторая // Современная Европа. 2020. № 6. С. 15–28.

Об авторах:

Шамахов Владимир Александрович, директор Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, кандидат исторических наук, профессор; shamakhov-va@ranepa.ru

Межевич Николай Маратович, главный научный сотрудник Института Европы РАН (Москва, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; mez13@mail.ru

Го Шухун, профессор Даляньского политехнического университета (Далянь, Китайская Народная Республика), доктор экономических наук, профессор; lenaguo@dlut.edu.cn

¹ Без России можно забыть про Казахстан и Китай. Угис Магонис о последствиях войны санкций [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/digest/print/16016/?backurl=/digest/> (дата обращения: 28.11.2021).

References

1. Volodkin A. A., Sin Jie. Development of bilateral relations between Estonia, Latvia and Lithuania with China in 1991–2018. // Journal of International Law and International Relations [Zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnykh otnoshenii]. 2021. No. 2. P. 28–37. (In Rus).
2. Deng Xiaoping. The main issues of modern China. M., 1988. (In Rus).
3. European-Chinese relations in Greater Eurasia / O. Vorkunova, A. Hotivirshvili, A. Tsvyk, M. Shpakovskaya // World economy and international relations [Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya]. 2020. V. 64, No. 12. P. 96–104. (In Rus).
4. Izhu L., Avdokushin E. F. Project “One Belt, One Way” 2.0 — a strategy to stimulate China’s global expansion // World of a new economy [Mir novoi ekonomiki]. 2019. No. 1. P. 67–76. (In Rus).
5. China and Eastern Europe: links of the new Silk Road / ex. ed. V. Mikheev, V. Shvydko. M.: IMEMO RAS, 2016. (In Rus).
6. Kozlov O. Features of foreign trade relations between the Baltic countries and Russia (1991–2012) // Power [Vlast’]. 2014. No. 3. P. 118–122. (In Rus).
7. Mezhevich N. M., Shamakhov V. A. Belarus and the Baltic states in the system of transport policy of Russia and China: a scientific report. St. Petersburg: NWIM of RANEPa, 2019. (In Rus).
8. Nosov M. G. Russia in the context of the Chinese project “One Belt — One Way”. Article one // Modern Europe [Sovremennaya Evropa]. 2020. No. 5. P. 33–45. (In Rus).
9. Nosov M. G. EAEU and the EU in the context of the Chinese project “One Belt — One Way”: preliminary results. Article Two // Modern Europe [Sovremennaya Evropa]. 2020. No. 6. P. 15–28. (In Rus).

About the authors:

Vladimir A. Shamakhov, Director of North-West Institute of Management of RANEPa (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), PhD in History, Professor; shamakhova@ranepa.ru

Nikolay M. Mezhevich, Chief Researcher of Institute of Europe of RAS (Moscow, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; mez13@mail.ru

Guo Shuhong, Professor of Dalian University of Technology (Dalian, People’s Republic of China), Doctor of Science (Economics), Professor; lenaguo@dlut.edu.cn