

Азиатско-европейские экономики: новые формы интеграции

© Л.А.Аносова, 1999

Экономическое сотрудничество Европы и Азии – это обширное поле деятельности для испытания новых его форм, ведущих к обоюдовыгодному результату. В статье рассмотрена концепция наведения «моста» между Западной Европой и Россией, между Западной Европой и Азией. Новые возможности развития экономического и торгового сотрудничества открывает инициатива Китая, призвавшего создать объединенными усилиями заинтересованных стран Евразийский континентальный «мост», протяженностью около 11 тыс. км, который должен соединить более 40 стран с населением 2,2 млрд. чел. На фоне этой перспективы западные страны начинают заново познавать и оценивать Китай как державу мирового плана.

От того, с какими итогами подойдут страны Европы и Азии к началу XXI века, во многом зависят стабилизация и развитие их национальных экономик и, соответственно, международные торговые и экономические отношения в очередном столетии, интеграционные процессы.

Следует отметить, что на состояние и динамику евразийской экономики все еще влияет целый ряд факторов, придающих ей неравномерность и несбалансированность, уровень которых зависит не только от каждой отдельной страны как субъекта международных отношений, но и от того, насколько велик разрыв в степени развитости отдельных районов внутри данных государств.

В настоящее время на первый план также выходят региональные различия. Что касается Азии, то до 1997 г. ее наиболее динамично развивающийся регион был представлен совокупностью восточно-азиатских экономик, темпы развития которых неуклонно росли и были в среднем в два с лишним раза выше, чем у всей мировой экономики.

Значение этого факта не может поколебать даже обширный финансовый кризис, охвативший многие страны Азии и негативно отразившийся на экономиках стран Запада. Все азиатские страны, угодившие в эту ловушку, продолжают сохранять высокий производственный потенциал: они обладают богатыми природными и людскими ресурса-

ми, крупными промышленными мощностями, новыми наработками в области высоких технологий. Все они стремятся преодолеть кризис в возможно короткие сроки и с наименьшими потерями. Видимо, поэтому уже к концу уходящего столетия там начнется интенсивное восстановление утраченных экономических позиций. Судя по существенным предпосылкам развития производительных сил, в Азии первой четверти XXI века окончательно утвердятся четыре наиболее крупные внешнеторговые силы: Китай, Япония, Индия и страны АСЕАН. Объем их внешней торговли может превысить 1 триллион долларов и составить 1/2 всего объема мировой торговли.

В настоящее время, однако, проявились и обостряются противоречия в социально-экономическом развитии Евразии. Хроническая недоразвитость ее внутренних районов, отрыв стран, расположенных в «глубинке» материка, от быстро растущих экономик приморских территорий, которые создают основу для нестабильности, подбивают перспективы быстрого экономического развития всего евразийского континента в XXI столетии.

Угроза континентальной безопасности становится тем более зримой, что реальная ситуация в Китае, Индии и большинстве других стран Азии продолжает характеризоваться исключительно низким уровнем образования населения, пониженными жизненными стандартами, особенно жителей сельской местности.

Неоднозначно следует оценивать и состояние европейской экономики.

Если западноевропейские страны пережили кризис падения производства во второй половине 1993 г., то в странах Восточной Европы экономика все еще находится

под влиянием инфляционных тенденций. Продолжает оставаться в состоянии кризиса российская экономика, что отрицательно отражается на ее возможностях расширения внешней торговли и внешнеэкономических связей в целом. Так, на июль 1998 г. внешнеторговый оборот России составил в текущих ценах 12,0 млрд. долл. или 74,6 млрд. руб., что по сравнению с тем же периодом в 1997 г. означало снижение на 9,2%. При этом экспорт упал на 12,3%, а импорт – на 5,6% [1].

Трудности есть не только у России. В Великобритании и некоторых других странах Европы экономисты предсказывали замедление экономического роста. Тем не менее, в Европе интеграционные процессы в рамках Европейского Союза (ЕС) скоро достигнут своего апогея: с января 1999 г. там введена единая валюта. Очевидно, что со временем данное обстоятельство отразится на многих международных рынках, потому что затрагивает банковские системы большинства его участников. В любом случае переход на *евро* означает самое серьезное изменение на мировом валютном рынке за последние полвека. Европа пострадала от азиатского кризиса меньше, чем США [2]. С другой стороны, в Европе одной из самых насущных проблем остается борьба с безработицей. Следовательно, в какой-то степени она постарается защитить свой рынок труда от притока дешевой рабочей силы из-за рубежа, в том числе и из стран Азии.

Кроме того, Европа, несмотря на существование экономически мощного ЕС, имеет, как и Азия, в своем составе страны с переходной экономикой, регионы, где не утихли военные конфликты, страны с низким жизненным уровнем, такие как, например, Албания, отдельные районы бывшей Юго-

славии [3]. Экономический кризис, переживаемый большей частью мира, не может быть преодолен усилиями только «благополучной» части евразийского континента.

В этих условиях один из выходов видится на путях дальнейшего развития международного экономического сотрудничества, в поисках его новых, более эффективных форм, отвечающих как национальным интересам его субъектов, так и интересам всего мирового сообщества. Интеграция должна, видимо, происходить более ускоренными темпами, чтобы не дать укорениться элементам кризиса. Экономическое сотрудничество Европы и Азии – это обширное поле деятельности для испытания новых его форм, ведущих к обоюдовыгодным результатам. На руководстве стран Евразийского континента лежит ответственность за укрепление ВТО и реализацию принципов этой организации. Им предоставляется исторический шанс предотвратить возможность раскола торговли по линии Европа – Азия на антагонистические региональные блоки. Вероятность последнего, видимо, переключается из XX в XXI век, так как интеграции азиатских и европейских экономик, которой способствует развитие внешней торговли, противостоит конкуренция со стороны США.

Это тем более верно, что страны Азии в известной степени под влиянием, а часто под прямым давлением США вынуждены быстрее и шире открывать свои рынки для американского экспорта, хотя заинтересованы в первую очередь в привлечении как можно в более широких масштабах не товаров, а американских инвестиций.

Ориентация на США в Азии поддерживается американским военным присутствием в регионе, готовностью США участвовать

в дальнейшем проектировании и строительстве нового регионального порядка безопасности. Конкуренция азиатско-европейскому экономическому сотрудничеству подкреплена со стороны США, и данное обстоятельство вряд ли ослабнет, если не усилится к началу XXI века, существованием и деятельностью группы Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), организации, соединяющей Азию с Северной Америкой и включающей три крупнейшие тихоокеанские державы – США, Японию и Китай. Но ориентация на эти центры не исключает того, что как страны Европы, так и страны Азии должны искать и находить дополнительные возможности расширения взаимного экономического сотрудничества, возможности вывести их на уровень делового партнерства. Интересными в связи с этим нам представляется складывающиеся в настоящее время различные концепции наведения «мостов» между странами, регионами, континентами. Одной из ранних является концепция «моста», выдвинутая на повестку дня европейскими странами, входившими в советский блок, после серии «бархатных революций». Но ее главное звено – Центральная и Восточная Европа как «мост» между Россией и Западной Европой – практического развития не получило. Как считают некоторые российские исследователи, тому есть ряд объективных причин [4]:

1. Западная Европа видит в Восточной не «мост», а «санитарный кордон» между собой и Россией. Иной вариант для Восточной Европы не предусмотрен, если речь идет о развитии отношений с Россией.

2. В свою очередь, Россия не особенно заинтересована в «мостах». РФ нуждается в союзнических государствах в восточноевропейском регионе, но эти государства тяготе-

ют к другим центрам силы. Вхождение восточноевропейских государств в европейские региональные структуры и решение вопроса о присоединении Польши, Чехии и Венгрии к НАТО не укрепляет концепцию «моста», а скорее способствует ее разрушению.

Таким образом, концепция «моста», основанная почти на одних только геополитических приоритетах, оказалась нежизнеспособной в плане интеграции России и стран Западной Европы. Но в совокупности существующих на сегодняшний день концепций наведения «мостов» она занимает свое место, индицируя неактуальность выдвижения во главу угла стратегических политических задач при развитии международных отношений в сторону их интеграции, свидетельствуя одновременно, что движение в сторону экономической кооперации и партнерства выглядит более предпочтительным.

Другая разновидность «мостовых» концепций представлена попытками восстановления Великого шелкового пути. Интерес к ней и определенный вклад в ее разработку внесен российскими, китайскими, монгольскими, узбекскими, киргизскими и казахскими учеными, а также представителями стран Закавказья (Грузия, Азербайджан), Болгарии, Молдовы, Польши, Румынии, Турции и Украины. В июле 1998 г. в Баку прошла подготовительная встреча делегатов заинтересованных сторон к созыву Международной конференции, посвященной проблемам восстановления исторического Шелкового пути. Речь на этой встрече шла о создании транспортного коридора по маршруту Европа – Кавказ – Азия (проект Терека). Это была идея, поддержанная в основном лидерами Грузии и Азербайджана при кооперации с ЕС. Участниками встре-

чи (Азербайджан, Болгария, Турция, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Молдова, Польша, Румыния, Узбекистан, Украина) были выдвинуты как отдельные частные предложения, так и готовые проекты межправительственных соглашений, касающиеся технического обеспечения автомобильного транспорта, международного железнодорожного транспорта, торгового флота, а также таможенных процедур [5].

В числе других предложений – инфраструктурный проект «мост Евразия – Африка», подготовка к которому уже ведется. К 2000 г. войдет в строй в рамках данного проекта скоростная железная дорога, связывающая западный берег Суэцкого канала с палестинским пограничным городом Рафахом. В ее составе: мост через Суэцкий канал (640 м), железнодорожная магистраль (252 км) с 13 новыми станциями, большое число каналов и подъездных дорог [6]. Скоростная железная дорога (средняя скорость движения поездов – 160-200 км) станет частью «Восточного Экспресса» («Orient Express»), который свяжет Египет с другими арабскими странами и с Европой.

Еще одним проектом, нацеленным на развитие интеграционных связей, является «План создания инфраструктуры в Северо-Восточной Азии», обсужденный на Североазиатском экономическом форуме в Ионаге (Япония), прошедшем в июле 1998 г. под эгидой Северо-восточного банка развития Азии (Northeast Asian Development Bank). Стороны договорились о материальной поддержке проекта, который будет частично профинансирован упомянутым банком, особенно в части, относящейся к малоразвитым районам (российский Дальний Восток, Северо-Восточный Китай, Северная Корея и Монголия) [7].

Нельзя не упомянуть находящийся в стадии проработки пакет предложений Индии о строительстве нового инфраструктурного «моста» – Трансазиатской железной дороги от Европы до Юго-Восточной Азии, через Иран, Пакистан, Индию, Бангладеш, Мьянму, Таиланд и Малайзию.

Новые возможности развития экономического и торгового сотрудничества открывает инициатива Китая, призвавшего создать объединенными усилиями заинтересованных стран Евразийский континентальный «мост».

На фоне этой перспективы западные страны начинают заново оценивать Китай как державу мирового плана. Все большее число их приходит к пониманию того, что Китай нужен для мира и развития в глобальном масштабе и для Европы в частности. По словам министра иностранных дел КНР Цянь Цичэня, «отношения между Китаем и западными странами никогда не строились на основе общности общественного строя, идеологии и ценностей. Они могут строиться только на основе общих интересов» [8].

Создание Евразийского континентального моста, безусловно, выгодно для Китая, который не только включил ускоренную реализацию этого проекта в свой текущий пятилетний план, но и учитывает его в перспективе долгосрочного развития до 2010 г. Многие страны, усматривают в этом проекте основу для быстрого экономического развития всего евразийского массива в XXI столетии.

Азиатские государства связывают проекты типа строительства нового Шелкового пути с задачами ликвидации наиболее слабых мест в своих экономических структурах. Это, например, прослеживается по материалам конференции (август 1997 г.) главных управляющих железными дорогами стран АСЕАН

в Ханое. В ее работе принимали участие делегации СРВ, Индонезии, Малайзии, Таиланда, Филиппин, Мьянмы и Лаоса [9]. Внимание было привлечено к проекту создания трансазиатской железной дороги от Сингапура до Куньминя (столица провинции Юнань в КНР). Обсуждению подверглись и перспективы сооружения железных дорог от Хошимина до Камбоджи и из Вьетнама в Лаос и Таиланд. Наличие таких планов означает реальную возможность присоединения этих маршрутов к Евразийскому континентальному мосту. Вьетнаму, например, более широкий выход на другие страны откроет перспективу активного вовлечения в экономическое строительство своих сельских районов. Будут созданы возможности интенсивного включения в рыночные отношения Лаоса, Камбоджи, Мьянмы, а также Юго-Запада КНР. Во всяком случае, этот регион признается экспертами в качестве одного из крупных рыночных субрегионов мира в будущем [10].

Развитие такой мощной инфраструктуры, как Евразийский континентальный мост привлекает к себе внимание Индии, перед которой на рубеже, отделяющем XX и XXI век стоит ряд серьезных проблем. В их число входят следующие проблемы [11]:

1. Каким образом ликвидировать малограмотность и общий низкий уровень образованности бедных и беднейших слоев своего населения.
2. Как решить проблему недостатка воды и водных ресурсов в целом.
3. Каким образом преодолеть тщетность поисков источников энергетических ресурсов.
4. За счет чего укрепить слабые сухопутные транспортные коммуникации, сеть которых не претерпела в стране существенных улучшений, начиная со времени завоевания независимости.

В той или иной модификации перечисленные выше проблемы присущи всей Восточной, Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии. Существует, однако, еще одна общерегиональная проблема – это низкий жизненный уровень азиатского населения, особенно в таких государствах как Шри-Ланка, Бангладеш, Непал [12].

Однако, следует заметить, что для многих стран Азии участие в строительстве нового Евразийского «моста» представляет собой и огромную финансовую проблему. В этих условиях особенно важным представляется привлечение на льготных условиях целевых кредитов международных финансовых структур.

В Евразийском «мосте» заинтересована и Россия, и ее ближайшие соседи. Одним из важных элементов его создания является всемерное развитие интеграционных процессов, охватывающих экономики России, Казахстана, Кыргызстана и Беларуси.

Необходимо подчеркнуть, что российский и казахстанский «коридоры» транс-континентального «моста» пересекают районы, где сосредоточены и разрабатываются богатейшие природные ресурсы: нефть, лес, золото, черные и цветные металлы, природный газ, в которых заинтересованы многие участники проекта.

Отмечая высокую ценность проекта, надо отметить его важную роль в межрегиональном диалоге, в развитии потенциала межрегионального сотрудничества, тем более, что проект «Евразийский континентальный мост» уже значительно оброс дополняющими его проектами разного рода коридоров, планами создания других инфраструктурных мощностей.

И последнее. Анализ материалов двух международных симпозиумов по экономи-

ческому развитию регионов вдоль Евразийского континентального «моста», проведенных в Пекине в мае 1996 г. и в октябре 1998 г., позволяют сделать вывод, что участники проекта по-разному представляют себе его цели, пути реализации и последствия. Так, считают, что бурный процесс строительства, происходящий сейчас в Китае, распространится благодаря проекту на всю Евразию, а экономическое развитие приведет к созданию нового «экономического чуда» на всем континенте.

Другие отмечают, что китайское руководство в создании Евразийского континентального «моста» и реализации связанных с ним инфраструктурных проектов видит прежде всего уникальное средство осуществления своих государственных интересов: достижение положительных внешнеэкономических результатов, и одновременно решение серьезных внутренних проблем – за счет целенаправленных инфраструктурных инвестиций в провинциях, расположенных вдоль «моста», сделать мало освоенные пока районы страны привлекательными для иностранных капиталовложений.

Материалы симпозиума показывают, что отдельные европейские деятели отстаивают британские позиции в отношении роли свободного рынка и выступают против ведущей роли государственных инвестиций в создании Евразийского континентального «моста», тогда как азиатские сторонники проекта ориентируются на особую роль государственных структур.

Остается также открытым вопрос о более широком финансировании проекта, принять участие в котором могли бы инвесторы и других континентов, в частности, американского.

В будущем осуществление проекта будет встречать и другие трудности, не исключено, что и внешнеполитического порядка, возникающие из разного понимания национальных интересов, панрегионализма и т.д.

Как всякая новая крупномасштабная инициатива, проект Евразийского континентального «моста» встречает в Европе как поддержку, так и несогласие, преодолеть, видимо, придется и в XXI веке. Но вряд ли стоит сомневаться, что создание инфраструктурных «мостов» – это перспективная форма интеграции в международном масштабе, тем более, что в ее развитии могут непосредственно участвовать многомиллионные массы населения, для которых строительство того или иного «моста» открывает надежду на ликвидацию бедности, преодоление хронической недоразвитости глубинных районов.

В этих целях разворачивается информационная деятельность по ознакомлению населения стран-участниц с преимуществами, которые приносит конкретный проект.

Так, в Ляньюнгане, которому предстоит в ближайшем будущем стать крупнейшим международным торговым и туристическим центром, 6 января 1998 г. вступил в строй Информационный центр по обслуживанию «моста», который уже установил связь с 40 странами и регионами, расположенными вдоль «моста», издается журнал «Land-Bridge Economy» (Экономика сухопутного «моста»).

Наведение нового сухопутного «моста» видимо осложнит и без того непростое положение нашей транссибирской железнодорожной магистрали, имевшей исключительное значение для формирования долговременных и взаимовыгодных экономических связей в Северо-Восточной Азии.

Из-за постоянных растущих железнодорожных тарифов за 6-7 лет произошло сокращение объема транзитных грузов более, чем на 2/3. Это привело к тому, что Россия теперь не может получать все выгоды от транспортно-географического положения Дальнего Востока, через который можно было бы развивать торговые связи со странами Азиатско-тихоокеанского региона.

ЛИТЕРАТУРА

1. Социально-экономическое положение России. Январь-август 1998 г. Вып. VIII. М., Госкомстат РФ, 1998, с. 124.
2. Интерфакс - АиФ-Европа, 1998, №32-33, с 17
3. The ESAF at Ten Years. Economic Adjustment and Reform in low-Income Countries International Monetary Fund. Washington. December 1997, p. 3.
4. Веллер М.М. Чешская Республика в системе международных отношений. Автореферат кандидатской диссертации. М., Дипломатическая академия МИД РФ, 1998, с. 9-10.
5. Бакинский рабочий. Баку. 28.08.1998.
6. Al-Ahram (Egyptian Daily), 27.08.1998.
7. Japan Times, July 30, 1998.
8. Жэньмин жибао, 15.12.1993.
9. Saigon Times Weekly. August 1998, № 35-39 (360), p. 4.
10. Vietnam's Socio-Economic Development. A Social Science Review, 11 1997, p. 67.
11. Executive Intelligence Review, August 21.1998, vol. 25, № 33, p. 34.
12. Economic Adjustment and Reform in Low-Income Countries. Staff of the IMF. Washington, December 1997, p. 3.