

Go West с китайским акцентом

В западных провинциях Китая сосредоточены основные запасы природного газа, калийной соли и других полезных ископаемых, на этот регион приходится более половины территории страны, но проживает здесь только четверть населения КНР, и эти районы считаются экономически отсталыми (лишь 15% ВВП). Изменить такое положение призвана программа Go West («Идти на запад»).

ЕЛЕНА УШКОВА



ИЗМЕНИТЬ МЫШЛЕНИЕ

В результате экономического реформирования, начавшегося в Китае в 70-е гг. прошлого столетия, возникла межрегиональная диспропорция: центральные и западные регионы существенно отстали от восточных и приморских. К середине 1980-х данная проблема, которая к тому времени стала приобретать не только экономический, но и политический характер, стала очевидной для руководства страны. Приморские районы начали выражать открытое недовольство требованиями властей помогать отсталым провинциям. Эти обстоятельства подтолкнули к активному обсуждению программы развития запада. Соответствующий программный документ был официально озвучен Госсоветом КНР в начале 2000 года.

Программа рассчитана на 50 лет. За это время предполагается обеспечить среднегодовой рост ВВП в размере 6%, что позволит довести ВВП западных районов до 40 трлн юаней.

Китайское руководство сформулировало следующие ключевые задачи: внедрить рыночные механизмы решения возникающих про-

блем; преобразовать структуру собственности; усовершенствовать законодательную базу для создания механизмов контроля в регионе; соотнести цели освоения западных районов с местными условиями; внедрить принцип межрегиональной заинтересованности; подготовить высококвалифицированные кадры; не забыть об экологии и национальных проблемах, связанных с безопасностью. Но на первое место в этом ряду идеологи проекта поставили инфраструктурное обустройство Западного Китая, что, по их замыслу, откроет быстрый и надежный путь доставки товаров из КНР на европейский рынок.

Особое значение китайская сторона уделила развитию Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Его внешнеэкономическая деятельность изначально ориентировалась на постсоветское пространство. Действительно, рынки Центральной Азии являются для производителей западных районов Китая идеальным вектором деловой активности. На сегодняшний день свыше 80% всего товарооборота между КНР и центральноазиатскими странами приходится на СУАР. Поскольку регион удален от



Точка зрения



ЮРИЙ ЩЕРБАНИН,
заведующий лабораторией
Института народнохозяйственного
прогнозирования РАН:

— Экономический кризис в КНР фактически не ощущается. За первое полугодие прирост ВВП составил там 7,6%, что многим странам даже в докризисные годы казалось недостижимым. Китай успешно вложил денежные средства в развитие собственной инфраструктуры. И кризис в этом смысле пошел ему на пользу: по итогам текущего года там будет построено даже больше дорог, чем ранее планировалось. Что касается оценок программы развития Западного Китая, то здесь можно указать лишь на простую логику экономического развития. Никакая страна не может и не должна развиваться однобоко, поэтому западные провинции тоже будут обновляться. Это приведет к появлению в этом регионе новой продукции, которая будет востребована как в России, так и в Европе. Такова политика Китая — экспорт, товарная экспансия на Запад. Конечно, укрепление китайской транспортной инфраструктуры выгодно и России. Мы и наши партнеры заинтересованы в кратчайших сроках доставки продукции. Кстати, насколько мне известно, в некоторых структурных подразделениях Евросоюза начинают всерьез рассматривать новые транспортные коридоры, проходящие через Россию. Они, например, внимательно смотрят на плечо из Казахстана с выходом на Донецк и далее на Киев и Западную Европу. Раньше транзит, направлением на Минск, Брест, продумывался только через Транссиб (или хотя бы его часть). Теперь несколько иной взгляд, что свидетельствует о своевременном поиске каждой стороной новых, более эффективных схем и маршрутов.

✓ Точка зрения



ЕРЛАН МАДИЕВ,
эксперт Центра по изучению Китая
при ИМЭП в Республике Казахстан:

— Основной источник финансирования программы развития Западного Китая — государственный бюджет. Кроме этого, привлекаются средства международных финансовых институтов. Так, Азиатский банк развития выделил СУАРу кредит в размере \$150 млн.

КНР проводит политику диверсификации маршрутов доставки своей продукции на европейские рынки через территории стран СНГ. Кроме российского и казахстанского направления, Китай к 2010 году планирует завершить строительство железной дороги, соединяющей СУАР с Кыргызстаном и Узбекистаном. Реализация данного проекта предоставит КНР транспортный коридор, связывающий Восточную и Юго-Восточную Азию с Центральной и Западной Азией, Северной Африкой и Южной Европой в обход Казахстана и России. Целью такой политики, на наш взгляд, является создание конкуренции между различными проектами, что позволит Поднебесной найти наиболее выгодные для себя условия.

Экономический кризис не затронул проекты развития транспортной инфраструктуры Западного Китая. Во-первых, КНР осознает их значимость, а во-вторых, инвестирование в инфраструктуру является одним из методов борьбы с кризисом, поскольку имеет мультипликативный эффект — создает новые рабочие места и развивает смежные производства.

Расширение железнодорожных и автомобильных магистралей, связывающих Казахстан с западными районами КНР, будет способствовать дальнейшей интенсификации торгово-экономических связей между сторонами. Но сохранение формата этих связей (казахстанское сырье в обмен на китайскую готовую продукцию) может негативно повлиять на перерабатывающие отрасли РК, а также России, так как на местных рынках казахстанским и российским производителям будет сложно конкурировать с китайскими поставщиками. Эта тенденция может негативно сказаться на интеграционных процессах в рамках ЕврАзЭС.

ных линиях. Появление нескольких веток, соединяющих Чэнду с рядом городов, позволит решить одну из ключевых проблем доставки товаров из Китая, поскольку до сих пор не существовало прямого сообщения и единственным вариантом была транспортировка через Внутреннюю Монголию.

На автодорожное строительство за последние пять лет руководством СУАРа было выделено 43 млрд юаней. Еще 100 млрд юаней решено направить в период 2009–2013 гг. на улучшение транспортных коммуникаций и оптимизацию структуры автомагистралей между восточными провинциями и СУАРом. К настоящему времени протяженность автодорог в Синьцзяне составляет 145 тыс. км. К 2010-му она вырастет до 168 тыс. км и охватит почти все поселки региона.

Приоритет отдан строительству пяти стратегических автомобильных дорог с востока на запад, включая участок международного коридора Западная Европа — Западный Китай. Синьцзянский участок свяжет города Хоргос — Куйтунь — Шихэцзы — Санджи — Урумчи — Турфан — Шаньшань — Кумул — Синсинся и далее выйдет на порт Ляньюньган. Высокоскоростная магистраль Западная Европа — Западный Китай займет 8445 км, из которых 3425

! Наша справка

Первоначально в состав западных регионов Китая входило шесть провинций — Ганьсу, Цинхай, Шэньси, Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань, три автономных района — Синьцзян, Нинся, Тибет, а также город центрального подчинения Чунцин. В дальнейшем к этим регионам присоединили два автономных района — Гуанси и Внутреннюю Монголию. В последние годы аналогичный статус получили еще три автономных округа — провинций Хубэй, Хунань и Цзилить.

км пройдет по китайской территории, 2787 км — по казахстанской и 2233 км — по российской. Особенностью коридора является то, что он станет кратчайшим и обеспечит транспортную связь стран Центральной Азии с Европой, а также выход из Китая и стран Юго-Восточной Азии на западные регионы России и далее в Европу.

К 2015-му СУАР предполагает обладать собственным парком грузовых автомобилей в количестве 280 тыс. единиц, которые будут преимущественно на маршруты,

морских коммуникаций, то сухопутный выход для него на мировой рынок сосредоточен именно здесь, на китайско-казахстанской границе. Развитие торговли с Центральной Азией должно подтянуть уровень экономического развития СУАРа. Только в 2008 году общий объем капиталовложений в транспортное развитие Синьцзяна составил около 15 млрд юаней.

ИЗ ОТСТАЮЩИХ — В ЛИДЕРЫ

К 2020 году на западе планируется сформировать единую железнодорожную сеть. В частности, фактически завершено четырехлетнее строительство линии Цзинхэ — Инин — Хоргос протяженностью 286 км и проектной мощностью 10 млн тонн.

Как отмечает генеральный директор компании Optim Consult Евгений Колесов, России, как и другим странам, будет очень интересен комплекс транспортных сообщений в г. Чэнду (провинция Сычуань). Речь идет о семи новых железнодорож-



связывающие западные провинции Китая с Казахстаном и, возможно, с Россией.

Кроме того, в СУАРе планируется создать сеть логистических комплексов, которые облегчат процедуру грузоперевозок в страны Центральной Азии. К 2015 году на территории автономного района предполагается построить около 20 логистических комплексов общей площадью свыше 2,1 млн кв. м. Прежде всего они размещаются в городах Урумчи (столица СУАР), Хами, Курля, Каши, Куйтунь, Ининь и Хоргос. «Это очень удобно для обслуживания мощной транспортной сети и помощи в доставке грузов для крупных национальных и иностранных компаний непосредственно рядом с местом событий», — считает Е. Колесов.

В течение ближайших пяти лет планируется построить второй международный аэропорт, в результате чего станут доступны прямые перелеты пассажиров и карго-доставки в Лос-Анджелес, Ванкувер, Париж, Хельсинки, Токио, Дели, Дубай и другие города мира. В общей сложности предполагается открыть восемь пассажирских и пять товарных рейсов по 13 новым воздушным маршрутам.

Кроме того, в западном регионе Китая запланировано строительство сети газопроводов, гидротехнических узлов, а также предприятий переработки лесных ресурсов.

Со времени старта программы развития Западного Китая построена угольная шахта, коксовая батарея, теплоэлектростанция, завод по производству метанола в Нинся, нефтетрубопровод в Урумчи, электрифицированная железная дорога в провинции Шаньси и ряд других промышленных объектов.

В СУАРе предполагается построить и перенести из других регионов страны производства, которые не требуют применения высоких технологий. Так, Шанхай и побережье Китая превратятся в высокотехнологичные регионы, где будет производиться электроника и развиваться нанотехнологии. А более дешевая продукция, при выпуске которой не предъявляются особых требований ни к персоналу, ни к технологиям, начнет постепенно перебрасываться на запад. Это касается товаров широкого потребления, а также пищевой продукции, которая наиболее успешно экспортируется сухопутными маршрутами.

СУША VS MOPE

Китайские логисты подсчитали, что после соответствующего обустройства погранпереходов и приобретения заявленной автомобильной техники они смогут сократить время переправки грузов из Китая в западную часть России до 10 суток — это значительно быстрее традиционного морского пути. В то же время почти вся китайская продукция доставляется сегодня именно морем, поскольку грузоотправители предпочитают стабильность, причем за меньшие деньги. Сухопутный же маршрут будет проходить по территориям различных государств, в каждом из которых своя тарифная политика. Остаются нерешенными организационные вопросы, связанные с введением единых стандартов грузовых перевозок, унификацией таможенного законодательства, координацией работы таможенных служб на границе, а также ликвидацией административных и бюрократических барьеров.

Эксперт Центра по изучению Китая при Институте мировой экономики и политики (ИМЭП) Эрлан Мадиев считает, что активному развитию транзита через Казахстан препятствуют следующие технические проблемы: устаревание и фактическая нехватка подвижного состава; износ существующей инфраструктуры и отставание технологий от международных стандартов качества; недостаточная пропускная способность КПП на границах; отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса. Еще одна существенная проблема — разница в ширине железнодорожной колеи. Все это в комплексе, по подсчетам специалистов ЭСКАТО ООН, приводит к тому, что поезд на китайско-казахстанской границе задерживается на 15 часов...

Одна из основных целей принятой в Казахстане Транспортной стратегии до 2015 года — развитие транзитного потенциала республики в рамках международных транспортных коридоров, в частности проекта «Западная Европа — Западный Китай». В сентябре 2009-го президент РК Нурсултан Назарбаев во время своего визита в Актюбинскую область дал официальный старт строительству казахстанского участка магистрали.

Железнодорожное строительство на территории республики согласуется с планами китайской стороны. Так, к станции Хоргос (Китай) под-



Точка зрения

ЕВГЕНИЙ КОЛЕСОВ,
генеральный директор компании
Optim Consult (Гуанчжоу, Китай):



— Я убежден, что Россия не останется в стороне от реализации крупных китайских проектов, обещающих стать важными событиями для развития не только Китая, но и других стран.

В качестве примера можно привести проект энергетико-химической базы Ниндун в Нинся-Хуэйском автономном районе. Планируется, что общий размер капиталовложений в этот объект составит порядка \$15 млрд. Период реализации проекта — 2003–2020 гг. В его рамках намечено строительство двух тепловых электрических станций мощностью 10 млн кВт и одного крупного энергоблока с установленной мощностью генератора до 26 400 МВт. В качестве основного минерального ресурса, необходимого для строительства, выступает уголь. Россия по своему географическому положению занимает близкие позиции по отношению к рассматриваемому китайскому району, обладает богатыми месторождениями ископаемого топлива и имеет достаточно существенные транспортные преимущества для его доставки. Вполне логично, что данный проект расценивается как крайне привлекательный для совместного воплощения и тесного сотрудничества между РФ и КНР. Здесь российским чиновникам и бизнесменам важно не упустить свой шанс.

Стоит отметить, что коррективы, которые вносит экономический кризис в ход реализации программы развития Западного Китая, больше касаются не строящихся, а уже построенных объектов. Так, например, после возведения крупного завода по переработке угля в Нинся пришлось столкнуться с тем, что для юго-восточных районов оказалось гораздо выгоднее приобретать импортный уголь, цены на который ниже, а доставка быстрее. В результате производители были вынуждены принять решение существенно сократить объемы выпуска своей продукции.

ходит казахстанская ветка Жетыген — Коргас (298,4 км). Здесь будет открыт второй погранпереход (сегодня действует только один — Алашанькоу — Достык).

В результате развития станции Достык и железнодорожного участка Актогай — Достык к 2010 году планируется обеспечить перевозку грузов через этот переход свыше 20 млн тонн, а к 2011-му — до 25 млн тонн.

Крупнейшим в железнодорожной отрасли Казахстана в 2009 году станет строительство участка Жезказган — Бейнеу. Реализация этого проекта позволит сократить путь из Китая к порту Актау и увеличить объемы грузоперевозок из Китая в Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через Босфор в Европу.

В настоящее время перевозки из Китая автомобильным и железнодорожным транспортом через Казахстан осуществляются по таким номенклатурам, как продукция химической и пищевой промышленности, контрольно-измерительное оборудование, мобильные средства связи и иная электроника, а также мебель, одежда и косметика. Пер-

спективными товарами для поставок в КНР из Европы и России китайские эксперты считают металлические руды и черные металлы, продукты тонкого органического синтеза, а также полимеры, которые в Поднебесной пока не производятся, и ряд другой продукции. Развитие западных районов КНР увязывается с идеей восстановления Великого шелкового пути, о стратегическом значении которого говорят на самом высоком уровне, причем не в одном только Китае. О своей готовности принять участие в реализации столь масштабного проекта заявляют 19 стран, включая Россию. Инвестиции могут составить порядка \$43 млрд. До 2014 года предполагается решить более 230 локальных задач в рамках возрождения уже Нового шелкового пути. Его длина составит более 7 тыс. км (по морю — более 9 тыс. км), что сэкономит как время, так и денежные средства на доставку грузов. Этот маршрут свяжет Пакистан, Афганистан, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, Италию, Саудовскую Аравию, Индию, Бангладеш, Непал, Казахстан, Россию и ряд других стран.