

«Евразийская инициатива» как план мирного процветания Евразии

18 октября 2013 года в своей вступительной речи на Международной конференции по сотрудничеству в эпоху Евразии президент Республики Корея Пак Кын Хе выдвинула так называемую «Евразийскую инициативу». Данная инициатива заключается в создании «Одного континента», «Креативного континента» и «Мирного континента», что в свою очередь подразумевает создание и развитие Республикой Корея (РК) единой со странами Евразии транспортной, энергетической, торговой сети, активизации экономического сотрудничества, обменов в сфере науки, технологий, культуры, в том числе – на уровне межличностных отношений, основанных на доверии. В географическом плане данная инициатива направлена на объединение Дальнего Востока, начиная от РК, через российский Дальний Восток, Сибирь, Центральную Азию, Урал, Кавказ, Восточную и Западную Европу, и заканчивая Великобританией. Президент Пак назвала свой план мирного процветания Евразии как «Воскрешение шелкового пути».

Евразийская инициатива в целом направлена на то, чтобы сделать «южнокорейский остров» более интегрированной частью континента Евразии. Она не противоречит и дополняет восточную политику президента России, Владимира Путина, которая направлена на развитие региональной интеграции и связанного с этим развития российского Дальнего Востока. Кроме того, реализация «Евразийской инициативы» поможет предотвратить или смягчить возможную региональную конфронтацию.

Данная стратегия направлена на улучшение отношений между Северной и Южной Кореей, масштабную активизацию сотрудничества со странами Юго-Восточной Азии, с государствами Евразии в целом.

Центральным государством, с которым планируется развитие многовекторного сотрудничества в рамках данной инициативы, является Россия. Участие России в таких проектах как «Экспресс шелкового пути» и «Создание энергетических и логистических магистралей (сетей)» также является ключевым.

Значение России для РК, как и значение Республики Корея для России, выходит далеко за рамки проблем мира на Корейском полуострове и в Северо-Восточной Азии. С одной стороны, сотрудничество с Россией позволит РК восстановить часть утраченной связанности с материком, открыв доступ к евразийскому пространству. С другой стороны, для России немаловажным представляется участие компаний из РК в проектах развития российского Дальнего Востока и наращивания инвестиций в специальные экономические зоны (территории опережающего развития), которые будут созданы на Дальнем Востоке России и в Сибири. Россия могла бы получить необходимый дополнительный капитал и технологии, КНДР могла бы улучшить свое экономическое положение, а РК позволило бы включить КНДР в сферу своей экономической интеграции.

РК пока не стала членом созданного в октябре 2015 года Транс-Тихоокеанского торгового партнерства (ТТП), хотя выражала свою заинтересованность к присоединению к ТТП. Развитие «Евразийской инициативы» не является прямой альтернативой ТТП, а своего рода дополнением к данному проекту, продолжением многовекторной направленности внешнеэкономической политики РК. Если ТТП закрепляет и развивает текущий торговый статус РК в качестве «южнокорейского острова» (т.е. морской торговой державы), то «Евразийская инициатива» дополняет этот статус, развивая сухопутные торговые пути и связи с огромным континентом, Евразией. Россия неоднократно заявляла о своей заинтересованности в сотрудничестве с корейскими предпринимателями в развитии российского Дальнего Востока. Данный регион является последним

неосвоенным крупным регионом в Азиатско-Тихоокеанском Регионе. Неслучайно активность корейских бизнес-кругов особенно была заметна на проходившем во Владивостоке Восточном экономическом форуме в сентябре 2015 года, на котором было парафированы и заключены ряд коммерческих соглашений.

Вместе с тем нельзя рассматривать реализацию данной инициативы без взаимодействия и соотносимости заявленных ее целей с Евразийским Экономическим Союзом (ЕАЭС), в котором Россия играет ключевую роль, а также китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). В рамках реализации инициативы речь шла о создании общих зон, энергетических и транспортных сетей, а такие цели должны быть реально соотносимы с уже функционирующими экономическими объединениями, например с ЕАЭС. Что касается китайской инициативы ЭПШП, то она в ближайшей перспективе не предусматривает создание интеграционного объединения, а направлена прежде всего на экономическое и интеграционное развитие западных и южных провинций и территорий Китая, при этом проектируемые транспортные коридоры в рамках ЭПШП направлены в основном на Европу (через Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая) и минуют территорию всего Дальнего Востока (т.е. не включают территорию Корейского полуострова и российского Дальнего Востока). Именно по этой причине «Евразийская инициатива» в качестве освоения огромных пространств российского Дальнего Востока представляет для России безусловный и приоритетный интерес.

Реализация любых серьезных намерений в экономике начинается с транспортных коммуникаций. Их развитие позволяет снижать транспортные издержки и тесно связывать национальные экономики. Реализация проекта по реконструкции и модернизации Транскорейской железной дороги с последующим выходом на Транссиб является проектом, эффективность которого пока никем не оспаривается. При этом Россия планирует вложить

562 миллиарда рублей (около 18 млрд долл по курсу 2014 года) на период до 2018 года в расширение транспортной инфраструктуры восточной части Транссиба и БАМа, расположенные в Азии. Это позволит модернизировать грузовые транспортные линии, расширить узкие места, снизить завышенные грузовые тарифы, упростить таможенное оформление грузов, увеличить скорость товарных составов. Возможно это удастся осуществить в рамках создания общей транспортной системы с китайской и корейской сторонами.

Другим инфраструктурным проектом является Северный морской путь (СМП). СМП – это кратчайшая транспортная магистраль между портами в РК и портами Европы. В связи со стремительным экономическим развитием Азиатско-Тихоокеанского региона СМП может быть востребован корейскими предпринимателями. СМП позволяет осуществлять транспортировку в 1,5 раза быстрее, чем традиционный маршрут через перегруженный Суэцкий канал. Маршрут через Северный морской путь, по сравнению с трассой через Суэцкий канал, короче на 2440 морских миль и сокращает длительность рейса на 10 суток, и, кроме того, экономит огромное количество топлива — около 800 т на среднестатистическое судно.

Вместе с тем Россия не заинтересована в превращении прилегающих к транспортным коридорам территорий России в чисто транзитную зону, в которой не будет развиваться промышленность. В этом отношении территории опережающего развития (ТОРы), в которых будет применяться специальный налоговый, таможенный и безвизовый режимы, позволит не только сохранить, но и развить промышленный потенциал данных территорий. В настоящий момент уже созданы 9 ТОРов (а всего в проекте запланированы 12). Особый интерес для корейского бизнеса могут представлять ТОРы, расположенные в Приморском крае (Надежнинский и Михайловский ТОРы).

Что касается «единой энергетической сети» (в рамках «Евразийской инициативы»), между заинтересованными сторонами (прежде всего Россией

и РК) предстоят серьёзные консультации. Вероятно, на первом этапе, в случае достижения согласия по началу обсуждения данного вопроса на уровне экспертов, предстоит четко определить цели и подходы к общей позиции по данной проблеме. Потребуется согласование позиций, отличающихся друг от друга, с участием многих и многих заинтересованных лиц, юридических и физических владельцев.

Интересно отметить, что российская сторона неоднократно отмечала реальные возможные трехсторонние экономические проекты с участием РФ, КНДР и РК. Об этом в частности заявлял замглавы МИД России Игорь Моргулов в своем выступлении в октябре 2015 года. К примеру, Россия успешно сотрудничает с КНДР по железнодорожному проекту Хасан-Раджин, а РК успешно развивает совместный проект с КНДР – Кэсонский промышленный комплекс. Если расширить формат участников международных инвестиционных проектов до трех, а возможно до четырех (с участием КНР), то это позволит подняться над политическими и идеологическими барьерами и сконцентрироваться на решении практических задач, связанных с обеспечением стабильного развития. Важным аргументом в пользу поиска путей расширения формата является позиция КНДР, которая заключается в готовности к такому сотрудничеству. Одним из таких многосторонних проектов может являться проект по созданию свободной экономической зоны «Туманган».