

# Инициатива «Один пояс и один путь»

Какие цели в действительности преследует Китай?

© Лобанов М. М., Звезданович-Лобанова Е.

© Lobanov M., Zvezdanovich-Lobanova E.

**Инициатива «Один пояс и один путь». Какие цели в действительности преследует Китай?**

**The “One Belt, One Road” initiative. Actual objectives pursued by China**

**Аннотация.** Инициатива «Один пояс и один путь» задает новые рамки участия Китая в развитии мирового хозяйства и системы международных отношений. Ее концептуальные положения стали ключевыми элементами внешнеполитического и внешнеэкономического курса страны, а разрабатываемые инвестиционные проекты призваны определять динамику развития Китая и его стран-партнеров на долгосрочную перспективу. Выделены и проанализированы цели китайской инициативы (как официально декларируемые, так и «латентные»), которые сведены к двенадцати основным.

**Annotation.** The “One Belt, One Road” initiative defines the new framework for China’s participation in the development of world economy and international relations. The conceptual basis of “One Belt, One Road” sets key elements of the Chinese foreign economic policy, and proposed investment projects should influence the dynamics of development of the PRC and its partner countries in the long term. This paper deals with the definition and the analysis of 12 main objectives of the Chinese initiative (both officially declared and “latent”).

**Ключевые слова.** «Один пояс и один путь», «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь XXI в.», Китай, Евразия, геополитика, геоэкономика, цели, стратегии, риски.

**Key words.** “One Belt, One Road”, “Silk Road Economic Belt”, “21st Century Maritime Silk Road”, China, Eurasia, geopolitics, geoeconomics, objectives, strategies, risks.

Китайская инициатива «Один пояс и один путь» расставляет новые акценты в развитии международных отношений. Как ожидается, она будет способствовать дальнейшему смещению центра тяжести мирового хозяйства и расширению межконтинентальных торговых потоков. Повышенное внимание к проекту обусловлено не только его масштабностью, но и неоднозначным отношением к нему в потенциальных странах-участницах; неопределенность же его содержания позволяет экспертам соревноваться в широте трактовок.

Китай стремится расширить рамки «Одного пояса и одного пути» за счет максимально возможного числа проектов, реализуемых в странах-партнерах, намеренно отдавая им инициативу осмысления и разработки инвестиционных предложений. Преуспев в создании финансовой

ЛОБАНОВ Михаил Михайлович — старший научный сотрудник Института экономики РАН, кандидат географических наук (Москва, Россия).

ЗВЕЗДАНОВИЧ-ЛОБАНОВА Елена — научный сотрудник Института общественных наук (Белград, Сербия), магистр экономики.

основы рассматриваемой стратегии и снижении возможных политических рисков, китайское руководство, по всей вероятности, с удовлетворением отмечает растущий интерес к ней в странах-партнерах и усиливающуюся конкуренцию между предлагаемыми маршрутами транспортировки грузов. Это позволит Китаю со временем контролировать важнейшие элементы наземного транспорта Евразии, который будет использоваться для внутриконтинентальной торговли (хотя перспективы конкуренции морскому транспорту остаются неочевидными). Не следует недооценивать и другие политические и экономические выгоды инициативы «Один пояс и один путь», скромно замалчиваемые в официальных заявлениях и документах.

В то же время необходимо воздерживаться и от алармистских прогнозов становления нового мирового порядка и гегемонистских устремлений Китая. На данном этапе руководство КНР видит в «Одном поясе и одном пути» возможность решения насущных проблем собственного социально-экономического развития, ресурсного обеспечения и сокращения региональных диспропорций. Соседние же страны, вне зависимости от их региональных амбиций и экономического веса, получают новые возможности.

## Первые упоминания и декларируемые цели

Название новой китайской инициативы было подобрано с опорой на исторические параллели и акцентом на идейной составляющей современного позиционирования Китая. Метафорическое выражение «шелковый путь» применительно к международным транспортным коридорам, претендующим на историческое значение, стало использоваться сравнительно недавно, а само оно вошло в научный обиход лишь в последней четверти XIX в.<sup>1</sup>

Инициатива «Один пояс и один путь» предполагает реализацию интеграционных проектов как с государствами, выходящими к морю, так и с внутриконтинентальными странами. Поэтому в ее рамках выделяют создание «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI в.» (МШП). Впервые с предложением о формировании ЭПШП и МШП китайское руководство выступило в сентябре—октябре 2013 г. в ходе визитов Генерального секретаря ЦК КПК, Председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан и Индонезию. Выступая в «Назарбаев Университете», он предложил «общими усилиями создать “Экономический пояс Шелкового пути”, что... будет очень выгодно народам всех стран», а в выступлении на саммите АТЭС на о. Бали призвал государства

<sup>1</sup> Древние торговые маршруты, связывавшие Китай с другими странами, впервые назвал «шелковыми путями» («Seidenstraßen») немецкий географ и геолог Ф. фон Рихтгофен в первой части книги «Китай. Результаты собственных путешествий» (1877). Первые схематические изображения этих маршрутов были составлены, предположительно, древнегреческим картографом Марином Тирским во II в. до н. э., в связи с чем на карте Центральной Азии Рихтгофена обозначен «шелковый путь Марина». К данному выражению уже в 1880-х гг. обращался в своих работах ряд ученых, в том числе географ Э. Реклю и синолог Ф. Харт.

Юго-Восточной Азии поддержать идею «Морского Шелкового пути». Но лишь в марте 2015 г. на «Боаоском азиатском форуме» вниманию общественности были представлены некоторые детали проектов.

В 2014 г. концепция «Один пояс и один путь» была официально названа ключевой составляющей внешнеполитического курса китайского руководства. Она призвана обеспечить выполнение долгосрочной стратегии развития Китая, представленной Си Цзиньпином в конце 2012 г. Уже через две недели после вступления в должность новый Генеральный секретарь ЦК КПК представил план развития страны на десятилетия вперед, названный им «мечтой о великом возрождении китайской нации» («китайской мечтой»). К 2021 г. предполагается создать «общество средней зажиточности / среднего достатка» (в конфуцианской традиции «сяокан»), а к 2049 г. — «богатого и могущественного, демократического... и современного социалистического государства»<sup>2</sup>. Необходимость «построения общества среднего достатка» была вновь отнесена Си Цзиньпином к стратегическим целям в 2015 г. (политическая программа «Четыре всесторонних аспекта»).

Ключевые положения инициативы «Один пояс и один путь» содержатся в официальном докладе трех китайских ведомств, опубликованном в марте 2015 г. с санкции Государственного совета КНР («Прекрасные перспективы и практические действия...») [24]. В нем в общей форме описаны принципы «Одного пояса и одного пути», возможные маршруты, механизмы и приоритеты сотрудничества. В числе последних выделены межгосударственная координация экономической политики, модернизация транспортной инфраструктуры, стимулирование торговли и взаимных инвестиций, финансовая интеграция, развитие гуманитарных связей. Лейтмотив доклада — обращение к потенциальным странам-партнерам с призывом к более тесному взаимодействию в политической и социально-экономической сферах на основе принципов «взаимного доверия» и «общего выигрыша» (win-win/positive-sum). Он призван убедить руководство стран-соседей в отсутствии у Китая утилитарных целей и выдержан в высокопарном стиле: так, утверждается, что инициатива «воплощает в себе мечту мирового сообщества и его стремление к прекрасному» и станет «весомым вкладом в развитие человечества» [24].

Большинство китайских экспертов разделяют официальную позицию. Они подчеркивают безусловность соблюдения Китаем интересов стран-партнеров, следования принципам равенства и взаимной выгоды, и, что представляется особенно важным, нейтралитета и невмешательства во внутренние дела других государств. Вслед за Си Цзиньпином эксперты опровергают предположения о скрытых геополитических целях Китая, в том числе о стремлении его руководства к созданию зон влияния или повышению его роли в международных отношениях. Утверждается, что Китай не должен и не будет доминировать или действовать с позиции силы, придерживаясь принципа «мораль выше интересов» [2; 11; 12; 26].

<sup>2</sup> В 2021 г. будет отмечаться столетняя годовщина основания Компартии Китая, а в 2049 г. — столетие создания КНР.

Программы развития «Одного пояса и одного пути» предполагается сделать широкими по охвату и менять их в зависимости от предпочтений стран-партнеров. В 2015 г. Си Цзиньпин назвал их «настоящим хором всех государств, а не соло одного лишь Китая», и китайские официальные лица и эксперты развили эту фразу в идею «симфонии» равноправных стран-партнеров [19].

Вместе с тем, учитывая экономическую мощь Китая, его роль как связующей страны в рамках рассматриваемой инициативы неоспорима: на него приходится до 17% мирового ВВП (по ППС), 13% экспорта и 10% импорта. Масштабность «Одного пояса и одного пути» выступает одной из главных характеристик инициативы в официальных публикациях. По оценкам, в нее будет вовлечено не менее 60 стран с совокупным населением свыше 4 млрд человек (почти  $\frac{3}{5}$  населения планеты), суммарный ВВП которых составляет 21 трлн долларов (28,5% мирового ВВП). Амбициозный план стал стремительно воплощаться в жизнь: за несколько месяцев после визитов Председателя КНР в Казахстан и Индонезию число подготавливаемых инвестиционных контрактов достигло трехсот. Согласно постановлению Госсовета КНР, объем капиталовложений должен достичь в ближайшие годы 4 трлн долларов. По состоянию на середину 2016 г. официальные китайские источники заявляют о реализации странами-партнерами свыше 900 проектов общей стоимостью 890 млрд долларов. Правда, Китай стремится повысить число ассоциированных с «Одним поясом и одним путем» международных соглашений [15; 23].

Инициатива «Один пояс и один путь» по-прежнему лишена конкретики и задает лишь общие рамки, в связи с чем широко трактуется и официальными лицами, и экспертным сообществом. Российские специалисты указывают на невысокую скорость разработки соответствующей тематики в самом Китае, несмотря на создание ряда специализированных исследовательских центров. С этой инициативой стало принято связывать любой масштабный инвестиционный проект Китая или его потенциальных партнеров. До сих пор не утверждены сухопутные и морские маршруты транспортировки грузов, с чем связано и отсутствие соответствующих карт.

Задача в целом ясна: создать новый образ Китая, стремящегося объединить общей идеей как можно больше стран. Это служит цели китайского руководства заявить о готовности рассматривать различные варианты торгового и инвестиционного взаимодействия со странами-партнерами. Конкуренция между производственными и инфраструктурными проектами, предлагаемыми странами-партнерами, сулит значительные политические и экономические выгоды Китаю, а также усилит его переговорные позиции. Таким образом, низкий уровень детализации осознанно сделан элементом стратегии «Один пояс и один путь», позволяя оперативно реагировать на изменения ситуации.

## Анализ основных целей

Характер стратегического планирования в Китае в начале XXI в. отвечает его возрастающей роли в международных отношениях и усилению

позиций в мировом хозяйстве. Китайское руководство относит к числу приоритетов задачи, сформулированные в официальном докладе об инициативе «Один пояс и один путь». Его решимость воплотить в жизнь этот амбициозный план не только встречает одобрение потенциальных стран-партнеров, но и служит основанием для сопротивления глобальным и региональным конкурентам. Однако и участвующие (или планирующие участвовать) в реализации проектов государства стремятся снизить возможные риски и критически анализируют предложения Китая. Отсутствие четко проработанных маршрутов становится дополнительным фактором усиления конкуренции между странами-соседями за китайские инвестиции. Атмосферой взаимного недоверия это назвать, безусловно, нельзя, но опыт сотрудничества с китайскими партнерами является основанием для спекуляций по поводу действительных целей Китая. Эти цели проанализированы ниже.

*1. «Один пояс и один путь» как элемент долгосрочной стратегии по достижению глобального лидерства в экономике и международных отношениях.*

Китай активно участвует в формировании нового мирового порядка на основе принципа многополярности. Расхожее утверждение о завершении эры гегемонии США и появлении нового центра силы базируется на возрастающей роли КНР в мире.

Китай активно участвует в формировании нового мирового порядка на основе принципа многополярности. Расхожее утверждение о завершении эры гегемонии США и появлении нового центра силы базируется на возрастающей роли КНР в мире. Внешнеполитические и внешнеэкономические амбиции Китая уже давно вышли за пределы Азиатского региона, что подтверждается и содержанием государственных стратегий. В их числе приоритетное место занимает «Один пояс и один путь», атрибутами которого являются супрарегиональный территориальный охват и значительный масштаб инвестиционных проектов. Реализация этой инициативы будет способствовать превращению Китая из «страны, которая следует [правилам] мировой повестки дня, в страну, их устанавливающую» [13]<sup>3</sup>. Усиливающиеся геоэкономические и геополитические позиции КНР в сочетании со стремлением найти новые «полюса роста» во внутренних районах страны (в том числе в рамках развития ЭПШП) требуют актуализации и критического переосмысления теории «хартленда». Современная ее интерпретация может перекликаться

<sup>3</sup> Китайский эксперт-международник Фу Менгци охарактеризовал этот процесс как переход от стратегии «входа в мировой экономический порядок» к стратегии «изменения этого порядка».

с подходами к восприятию Китая как «Срединного государства» («чжун-го» — zhōngguó). Последователи адаптированной к геополитическим реалиям теории китаецентризма (синоцентризма) рассматривают новые сухопутные торговые маршруты ЭППИ как средство возвращения статуса «Срединного государства».

*2. Содействие «политике открытости» и развитию отношений с региональными партнерами.*

Инициатива Китая направлена на улучшение отношений с близлежащими государствами и формирование у них положительного образа страны-соседа. Власти КНР стремятся убедить партнеров в том, что региональное лидерство не «перерастет» в будущем в региональное доминирование. Отказ от формирования сфер влияния, принципы всеохватности и общего выигрыша лежат в основе так называемой «китайской дипломатии соседства» (neighborhood diplomacy), в литературе противопоставляемой «европейской политике соседства». Положения «Одного пояса и одного пути» связаны с концепцией «открытости внешнему миру». Имиджевые цели инициативы не стоит недооценивать, о чем свидетельствуют примеры общественного недовольства экспансией китайского капитала — от Казахстана до Греции [23]. Китайцы надеются противопоставить «синофобии» все новые проекты экономического сотрудничества: так, по мнению внешнеполитического обозревателя Янь Сюэтуна, «хорошие отношения с соседями нужно [научиться] покупать» [25]. Таким образом, в Китае трезво оценивают принципы двусторонних отношений со странами-соседями и стремятся исправить ситуацию.

*3. Создание основы и стимулирование хозяйственного роста в условиях перехода к новой модели экономического развития.*

Современное положение КНР в мирохозяйственной системе — во многом результат «политики реформ и открытости» конца 1970-х гг. Преобладание внешних факторов экономического развития стало еще более ощутимым, когда в 1999—2000 гг. была разработана стратегия «Идти вовне» («Going out» Strategy)<sup>4</sup>. В результате опорой хозяйственного роста стал экспорт товаров, капитала и рабочей силы. Поощрялась инвестиционная активность китайских компаний за рубежом — прежде всего в добывающей промышленности (в том числе в Африке и Латинской Америке). Создававшиеся при помощи государства ТНК должны были обеспечивать быстрорастущую экономику необходимым ей сырьем, а также способствовать наращиванию геоэкономической мощи Китая<sup>5</sup> [9]. Стратегия «Идти вовне» оставалась приоритетной до смены руководства КПК на ее 18-м Всекитайском съезде в 2012 г., хотя еще в конце 2010-х гг. предпринимались попытки перехода к более сбалансированной внешнеторговой политике.

<sup>4</sup> Стратегии «Идти вовне» предшествовал курс по привлечению ПИИ в приморские специальные экономические зоны и другие «полюса роста» — так называемая политика «привнесения» («Bringing in» policy).

<sup>5</sup> Применяемая в отношении китайских ТНК стратегия «Идти вовне» также носит альтернативное название, которое можно перевести как «Идти в мир» или «Действовать глобально» («Going global» Strategy).

Стимулом к разработке нового курса стало сокращение темпов экономического развития («новая нормальность» по Си Цзиньпину). Если в 2001—2007 гг. темпы прироста ВВП выросли с 8,3 до 14,2%, то в 2010—2015 гг. снизились с 10,6 до 6,9%. Согласно новой парадигме, для адаптации экономики к новым условиям развития на смену внешним факторам роста (внешний спрос на китайские товары и капитал) должны прийти внутренние (внутренний спрос). В литературе также встречается формулировка перехода от экстенсивных методов управления хозяйством к интенсивным, предполагающим структурные изменения в экономике и становление инновационной сферы [1; 7; 11; 14]. Впрочем, некоторые эксперты оспаривают отказ Китая от ориентированной на внешние рынки модели экономического роста и убеждены в том, что структура формирования ВВП лишь станет более сбалансированной [18].

Инициатива «Один пояс и один путь» предполагает снижение уровня диспропорций в развитии приморских и внутренних районов Китая, которые усиливались как раз на этапе реализации стратегии «Идти вовне». Стимулирование внутреннего спроса в сочетании с развитием новых промышленных центров вдоль транспортных магистралей ЭПШП должны стать ответом на потерю китайскими товарами ценовых конкурентных преимуществ. Быстрый рост стоимости оплаты труда (в среднем на 12,8% в год в 2006—2015 гг.) привел к переносу трудоемких производств как китайскими, так и зарубежными компаниями главным образом из восточных приморских районов Китая в страны Южной и Юго-Восточной Азии. Таким образом, перед руководством КНР стоит задача переориентировать компании, сворачивающие производства на востоке Китая, на внутренние районы, где стоимость рабочей силы остается невысокой.

Развитие проектов в рамках «Один пояс и один путь» может стимулировать внешний спрос на китайские товары и услуги через повышение благосостояния в странах-партнерах. Главное, чтобы декларируемый Китаем принцип «общего выигрыша» не трансформировался в добровольно-принудительное «участвуй или проиграешь».

#### *4. Решение проблемы избыточных производственных мощностей и перепроизводства.*

Проблема перепроизводства в Китае возникла в конце 2000-х — начале 2010-х гг. как следствие ряда тенденций — от ухудшения мирохозяйственной конъюнктуры до появления негативных эффектов так называемой стимулирующей политики и ускоренного развития инфраструктурных проектов. Нарастание предприятиями объемов производства при замедлении динамики спроса привело к устойчивому снижению индекса оптовых цен с начала 2012 г. Это сделало критически важным поиск емких внешних рынков сбыта или участие в крупных инфраструктурных проектах за рубежом — таких, как, например, строительство транспортных магистралей в рамках ЭПШП. В продвижении властями Китая идеи «Один пояс и один путь» ряд экономистов склонен видеть стремление «выпустить пар» с «перегретых» рынков. Наиболее высок уровень перепроизводства на предприятиях, выпускающих цемент и другие стройматериалы, изделия из алюминия и стали, а также металлоемкое

оборудование<sup>6</sup> [3; 13; 22]. Масштабные строительные проекты ЭПШП и МШП позволят длительное время экспортировать излишки продукции и способствовать загрузке производственных мощностей<sup>7</sup>.

##### *5. Снижение уровня дифференциации в социально-экономическом развитии приморских и внутренних районов Китая*

Существенные межрегиональные различия и высокая территориальная концентрация производства — одни из наиболее острых проблем КНР. На четыре густонаселенные приморские провинции Гуандун, Цзянсу, Шаньдун и Чжэцзян, занимающие лишь 5,6% площади страны, в 2015 г. приходилось 36,8% ВВП. В свою очередь, удельный вес обширных Северо-Западного и Юго-Западного регионов в национальной экономике не превышает 5,9 и 10,5% (без Сычуани — 6%). В городах центрального подчинения (Пекин, Шанхай и Тяньцзинь) объем ВВП (по ППС) на душу населения в 2015 г. достигал 30 тыс. долларов, в провинциях Цзянсу и Чжэцзян — 25 и 22 тыс. долларов, тогда как в Тибетском АР и провинциях Ганьсу, Юньнань и Гуйчжоу составлял 7—9 тыс. долларов. Различия между провинциями Китая по показателю подушевого располагаемого дохода еще более значительны — до 4,5 раза.

Для устранения диспропорций с первой половины 2000-х гг. в Китае реализуется программа «Идти на Запад» («Go West» Policy), предусматривающая ускоренное развитие внутренних районов, в том числе формирование новой промышленной и транспортной инфраструктур [4; 19]. Ставится задача сдвига центра экономической активности в западном направлении, для чего нужна реаллокация мобильных факторов производства — трудовых ресурсов и капитала<sup>8</sup>. Этому будет способствовать создание новых транспортных магистралей и «экспортных ворот» на западных границах, предусмотренных планами ЭПШП.

Опережающее инфраструктурное развитие внутренних районов приобретает дополнительную значимость в свете переноса трудоемких производств из КНР за рубеж. Потеря статуса «мировой фабрики» Китаю пока не грозит, но ценовые конкурентные преимущества его продукции, обусловленные дешевизной рабочей силы, сходят на нет<sup>9</sup>. Оплата тру-

<sup>6</sup> Предотвращение возможных кризисов в указанных отраслях имеет особую важность, учитывая роль Китая в формировании мировых цен на стройматериалы. Так, доля КНР в мировом производстве цемента в середине 2010-х гг. достигала 60%, стали и стального проката — 50%, первичного алюминия — 47%, рафинированного свинца — 42%, цинка — 41%, олова — 40% [9].

<sup>7</sup> Китайские инфраструктурные проекты за рубежом, как правило, основаны на принципе наименьшей локализации: Китай выступает не только источником заемного капитала, но и добивается выгодных для себя условий контрактов (китайские рабочие и менеджмент, использование стройматериалов, произведенных в КНР и т. д.). Так, 70% объема кредитов иностранным компаниям, выделенных Банком развития Китая и Эксим банком Китая, предоставлены с условием покупки китайского оборудования и использования рабочей силы из КНР [13].

<sup>8</sup> В качестве механизмов стимулирования используются налоговые льготы и субсидирование расходов по транспортировке продукции до основных районов потребления или морских портов для ее экспорта.

<sup>9</sup> В Китае сконцентрирована значительная часть производственного потенциала трудоемких отраслей промышленности: на него приходится свыше  $\frac{1}{3}$  мирового экспорта текстильной продукции и почти  $\frac{2}{5}$  — одежды [9].



да выросла в 2000—2016 гг. с 8 до 62 тыс. юаней в год (с начала 2010-х темпы прироста снижаются). Рост издержек и ужесточение трудового законодательства вынуждают производителей текстиля и трикотажа, одежды, обуви, игрушек и т. д. переносить производства в страны Южной и Юго-Восточной Азии<sup>10</sup>. Наиболее заметен отток капитала из «промышленного ядра» Китая — приморских провинций Гуандун, Фуцзянь, Чжэцзян, Цзянсу и Шаньдун. Это может вызвать производственные кризисы и социальную напряженность в моногородах. Внутренние районы, где зарплаты остаются невысокими, могут привлечь часть переносимых из восточных провинций предприятий, но для этого надо значительно улучшить производственную, транспортную и социальную инфраструктуру, решить проблемы безопасности и создать приграничные торгово-логистические центры.

В перспективе роль таких центров должны играть быстро развивающиеся перевалочные пункты «Хоргос» и «Алашанькоу» в Синьцзян-Уйгурском АР (СУАР). Данный регион находится в фокусе внимания разработчиков ЭПШП: развитие приграничных с Казахстаном территорий и использование Урумчи в качестве важного транспортного узла поможет решить экономические проблемы СУАР и снизит накал межэтнических противоречий. Роль СУАР в таком случае будет больше соответствовать транспортным функциям «экспортных портов» восточных провинций, но ожидать его превращения в ведущий район внутреннего спроса все же не стоит [2].

Среди наиболее интересных идей по формированию новых «точек роста» во внутренних районах — создание в 2012 г. СЭЗ в Ланьчжоу, расположенном в слаборазвитой провинции Ганьсу<sup>11</sup> [5; 20]. В планах — строительство новых промышленных и жилых объектов, причем в новых кварталах к 2030 г. будет размещено до 1 млн человек. Значение Ланьчжоу как транспортного узла повысилось с открытием в 2014 г. скоростной железной дороги до Урумчи протяженностью почти 1,8 тыс. км. Город должен стать важным транзитным пунктом создаваемых транспортных коридоров — автомагистрали «Западная Европа — Западный Китай» (Ляньюньган — Санкт-Петербург) и железнодорожной магистрали «Новый Евразийский сухопутный мост» (Ляньюньган — Роттердам), упоминаемой в официальном докладе о ЭПШП.

Стихийное формирование новых промышленных центров и агломераций вдоль трасс ЭПШП маловероятно, несмотря на оптимистические прогнозы экспертов (в том числе российских). Транспортные магистрали ЭПШП будут выполнять преимущественно транзитные функции,

<sup>10</sup> По данным неправительственной организации «Трудовой бюллетень Китая» (China Labour Bulletin), по стоимости рабочей силы в 2016 г. КНР находилась на сопоставимом уровне с Малайзией и Филиппинами. При этом средняя зарплата в Бангладеш была в 4 раза ниже, чем в Китае, во Вьетнаме и Камбодже — в 2 раза, в Индонезии — в 1,5 раза. Для сравнения: на Тайване этот показатель по-прежнему выше в 2,5 раза.

<sup>11</sup> СЭЗ «Ланьчжоу» (Lanzhou New Area) стала пятой из двадцати ныне существующих так называемых новых зон развития.

при этом до настоящего времени перевозки осуществляются в одном направлении — с востока на запад. Вероятно, их ожидает роль экстерриториальных объектов, слабо вовлеченных в экономику регионов, через которые они будут проходить. Мультимодальные транспортные узлы ЭПШП и даже приграничные перевалочные пункты («вынужденные остановки» грузовых транзитных поездов) обладают значительно большим потенциалом развития. Так, польские эксперты сетуют на отсутствие экономического эффекта от транспортировки грузов по территории страны — для транзитных поездов не предусмотрены погрузочно-разгрузочные операции на пути следования [20].

*б. Развитие внешнеторгового потенциала за счет модернизации и создания новых объектов транспортной инфраструктуры, а также формирования объединенных транспортных систем.*

Проекты ЭПШП и МШП должны развивать внешнеторговый потенциал китайской экономики, для чего нужна модернизация объектов наземного (автомобильного и железнодорожного) и водного (прежде всего, морского) транспорта в самой КНР и в странах-партнерах в Средней, Юго-Восточной и Южной Азии. Если в мировом грузообороте доля морского транспорта достигает  $\frac{2}{3}$ , то его доля в торговле Китая и стран ЕС — 96% физического или 80% стоимостного объема [16]. Поэтому сухопутные маршруты в рамках ЭПШП лишь в отдаленной перспективе и при соблюдении ряда условий могут стать альтернативой (а не дополнением) морским торговым путям между Европой и Восточной Азией. Основное преимущество наземного транспорта — скорость доставки грузов, тогда как по стоимости они заметно уступают морским контейнерным перевозкам. Доставка товаров из КНР в Западную Европу по железной дороге занимает 12—18, а морским транспортом — 30—40 дней, но использование контейнеровозов обходится на 15—40% дешевле. Следовательно, предпочтителен дифференцированный подход: использовать различные виды транспорта и маршруты в зависимости от характеристик груза (габаритов, веса, условий хранения и др.) и расположения рынков сбыта<sup>12</sup>.

Транспортная инфраструктура КНР развивается опережающими по сравнению с соседями темпами. По протяженности железных дорог (121 тыс. км) Китай в 2009 г. опередил Россию и теперь занимает второе место в мире, при этом протяженность высокоскоростных железных дорог больше, чем во всем остальном мире, вместе взятом (19 тыс. км). По совокупной длине автомагистралей (123 тыс. км) Китай также является мировым лидером. Из двенадцати крупнейших в мире морских портов восемь — китайские, хотя в начале 2000-х гг. их было всего два. Стра-

<sup>12</sup> ЭПШП сможет снизить зависимость от ограниченного числа маршрутов импортных поставок сырья. Так, свыше 80% импортируемой Китаем нефти (и 85% объема импорта КНР в целом) транспортируется через Малаккский пролив (так называемая «Малаккская дилемма»). В качестве альтернативы для перевалки ближневосточной нефти предлагается использовать модернизированный с помощью Китая пакистанский порт Гвадар: ввод в эксплуатацию железной дороги и нефтепровода из Гвадара в Кашгар (Каши) позволит на 90% сократить расстояние и время транспортировки.

нам—партнерам по ЭШП и МШП сложно соответствовать подобным темпам инфраструктурной модернизации. Китайский кризис перепроизводства может стать важным фактором инвестиционной активности в транспортном секторе стран Средней, Южной и Юго-Восточной Азии. Интенсификация взаимной торговли возможна лишь при дальнейшей интеграции национальных транспортных систем и их координированного развития.

*7. Освоение новых рынков для экспорта китайской продукции и импорта минерального сырья.*

В контексте развития «Одного пояса и одного пути» одни ученые прогнозируют рост доли европейских стран, а другие ожидают ускоренного роста торговли Китая с пятью постсоветскими республиками Средней Азии [2]. Внешнеторговый оборот КНР с ними действительно быстро увеличивается: если в начале 1990-х гг. он составлял около 0,5 млрд долларов, то к 2010-му достиг 30, а к 2014 г. — 50 млрд долларов. Причина — расширение торговли с обеспеченными сырьем Казахстаном и Туркменистаном (около  $\frac{1}{2}$  и  $\frac{1}{4}$  совокупного товарооборота). В 2008 г. Китай стал главным внешнеторговым партнером Средней Азии, оттеснив на второе место Россию. Торговля Китая с Евросоюзом значительно больше: 126 млрд долларов в 2002 г., 521 млрд — в 2015-м. При этом  $\frac{2}{3}$  товарооборота приходится на китайский экспорт в ЕС. Китай — второй после США внешнеторговый партнер Евросоюза (его доля выросла в 2002—2015 гг. с 7 до 15%), а с 2005 г. — крупнейший экспортер товаров в ЕС.

Отраслевая структура торговли Китая со странами—участницами ЭШП, как правило, взаимодополняема (комплементарна). Маловероятно, что развитие «Одного пояса и одного пути» будет способствовать диверсификации территориальной структуры товарооборота соседей КНР. Показательна зависимость стран Средней Азии от ввоза китайской продукции: в Кыргызстане и Таджикистане на него приходится  $\frac{1}{2}$  импорта, в Казахстане —  $\frac{1}{3}$ , в Узбекистане —  $\frac{1}{5}$ . Экономика других стран—партнеров по ЭШП также ориентированы на потребление китайских товаров: в импорте Монголии доля КНР достигает  $\frac{2}{5}$ , Вьетнама —  $\frac{1}{3}$ , Ирана и Пакистана —  $\frac{1}{4}$  [9].

Новые маршруты поставок минеральных ресурсов в Китай усилят его позиции в структуре экспорта стран-соседей, экономический рост в которых зависит от потребностей китайских компаний в сырье. Так, в Китай направляется свыше  $\frac{9}{10}$  объема экспорта Монголии,  $\frac{1}{5}$  — Казахстана (в конце 2000-х гг. — около  $\frac{1}{10}$ ),  $\frac{2}{3}$  — Туркменистана,  $\frac{1}{3}$  — Ирана.

*8. Формирование предпосылок экономической интеграции в Евразии.*

В отдаленной перспективе «Один пояс и один путь» может способствовать созданию новых интеграционных объединений в Евразии и повышению эффективности уже существующих, т. е. уменьшить трансграничные барьеры на пути движения товаров и капитала. Сейчас можно утверждать лишь о заинтересованности в интеграции, ожидания от которой зачастую завышены.

КНР — участник 14 действующих соглашений о свободной торговле, к важнейшим из которых относится ЗСТ «АСЕАН — Китай» (действует с 2010 г.), распространяющаяся на десять стран Юго-Восточной Азии. Между государствами АСЕАН, Китаем, Индией, Японией и рядом других стран ведутся переговоры по созданию Всестороннего регионального экономического партнерства (ВРЭП), которое должно будет функционировать в формате соглашения об экономической интеграции (ЗСТ+). Большое внимание в прессе уделяется предложению по развитию экономического взаимодействия между ЕАЭС, ШОС и АСЕАН, о чем, в частности, неоднократно высказывались руководители России и Казахстана. Власти КНР, в свою очередь, сообщают о намерении формировать ЗСТ между странами—участницами ЭПШП. Тезис о неперменном общем выигрыше от предложенных форматов региональной экономической интеграции является спорным, а скорых прорывов в переговорах между заинтересованными сторонами ждать не следует. Темп вновь задает Китай: по словам премьера Госсовета КНР Ли Кэцзяна, режим свободной торговли в рамках ЭПШП — пока лишь «далеко идущие планы».

*9. Содействие региональной валютно-финансовой интеграции и повышение роли юаня в международных финансовых операциях.*

С конца 2000-х — начала 2010-х гг. руководство Китая неоднократно обращалось к проблеме превращения юаня в региональную и глобальную валюту и противостояния долларизации мировой экономики [10; 12; 13]. Вытеснить доллар с международных финансовых рынков предполагалось расширением расчетов в юанях и превращением юаня в резервную валюту. В 2015 г. МВФ принял решение включить юань в список мировых резервных валют (доля в валютной корзине СДР — 10,9%), что стало признанием успеха финансовых реформ в КНР. С конца 2000-х Китай проводит операции валютного свопа со странами АСЕАН. Стимулировать компании проводить расчеты в юанях должны снижение операционных издержек и налоговые льготы. Реализация предложения странам—партнерам по ЭПШП и МШП осуществлять расчеты в национальных валютах будет также способствовать выполнению задачи интернационализации юаня. В связи с этим стоит напомнить о стремлении российского руководства превратить рубль в региональную расчетную валюту и о планах совместно с партнерами по ЕАЭС двигаться в направлении создания валютного союза. Сомнительно, что интересам Китая отвечают проекты евразийской валютно-финансовой интеграции, в которых ему не отводится ведущей роли.

*10. «Один пояс и один путь» как идеологическая веха. Роль связующего элемента внешнеполитических и социально-экономических концепций нового руководства КНР.*

Новые руководители КНР по примеру своих предшественников развивают теоретические обоснования проводимой внутренней и внешней политики, стремясь таким образом внести вклад в концепцию китайского социализма. Инициатива «Один пояс и один путь» определяет внешнеполитический курс страны, а ее реализация должна содействовать реализации «китайской мечты» [14; 20]. Положения концепции

Си Цзиньпина отражены в 13-м пятилетнем плане КНР (2016—2020) и в стратегии развития Китая, разработанной по итогам 3-го пленума ЦК КПК 18-го созыва (2013). «Один пояс и один путь» является «зонтичной» концепцией, поскольку объединяет большое число подходов в условных границах основной идеи.

*11. Развитие гуманитарного сотрудничества в рамках реализации стратегии «мягкой силы».*

В официальном докладе Госсовета КНР развитие гуманитарных связей между странами ЭПШП и МШП описывается как «укрепление близости между народами» (people-to-people bond) и предусматривает широкий спектр совместных мероприятий — от сотрудничества в сфере культуры и науки, включая обмен кадрами, до разработки туристических маршрутов и создания сети городов-побратимов. Власти Китая не скрывают заинтересованности в улучшении имиджа страны как политического и экономического партнера: так, ставится задача формирования «дружественного... общественного мнения» [24]. Комплекс мер гуманитарного сотрудничества между государствами ЭПШП и МШП следует рассматривать с позиций стратегии «мягкой силы». Так, ряд китайских экспертов призывает повысить число направляемых за границу специалистов (для обмена опытом), чтобы создавать в странах-партнерах «прослойку» квалифицированных управленцев, лояльных Китаю [10; 19; 23]. Для формирования прокитайских элит в странах-партнерах КНР расширяет свое присутствие в сфере образования: выделяются стипендии (до 10 тыс. ежегодно) и гранты, открываются центры по изучению китайского языка, расширяется сеть Институтов Конфуция.

*12. «Превращение рисков в возможности»: повышение уровня безопасности и снижение напряженности в отношениях между странами Евразии.*

Среди целей инициативы «Один пояс и один путь» — содействие общественно-политическому диалогу между странами-партнерами с помощью экономических инструментов. Межэтнические и межгосударственные конфликты в Евразии — наиболее серьезные риски для ЭПШП и МШП, но готовность к совместной работе может стать первым шагом нормализации отношений и снижения уровня милитаризации.

КНР декларативно отказывается от вмешательства во внутренние дела стран-партнеров. В 2014 г. Си Цзиньпин предложил «новую концепцию азиатской безопасности», согласно которой региональные проблемы безопасности должны решаться без «вмешательства и вторжения внешних факторов» [3]. Впрочем, с расширением зоны китайских экономических интересов в политике невмешательства все чаще происходят сбои (достаточно вспомнить «треугольник» Китай — Судан — Дарфур). Китаю все сложнее будет сохранять нейтралитет и в отношениях между странами—участницами ЭПШП и МШП, в особенности с ростом объема инвестиций в их экономики. «Незрелость» политических и экономических систем несет дополнительные риски для китайских капиталовложений.

Европейские государства участвуют в развитии новых транспортных коридоров в Евразии и в инициированных Китаем преобразованиях

глобальной финансовой системы, а США и Япония им препятствуют. Американская концепция «разворота к Азии» в Китае расценивается как «политика сдерживания», примерами чему являются исключение из переговоров о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП), блокирование учреждения АБИИ, развитие проекта «Новый Шелковый путь» и т. д. [2; 14; 17]. В КНР опасаются влияния США на распространение сепаратизма (СУАР, Тибет, Внутренняя Монголия) и даже возможной блокады с моря — в соответствии с проверенными временем принципами доктрины «анаконды» А. Т. Мэхэна. Развитие трансконтинентальных путей снабжения может быть одним из ответов на возможное «сдерживание на востоке».

Контакты КНР со странами—участницами «Одного пояса и одного пути» должны помочь решить проблемы безопасности за счет объединения усилий в борьбе против так называемых «трех зол» («three evil forces») — терроризма, сепаратизма и религиозного экстремизма [8; 19]. Реализация многих проектов Китая затруднена сепаратистскими движениями как внутри него, так и в соседних государствах: транспортные коридоры ЭПШП должны проходить по потенциально опасным районам действия вооруженных формирований («Исламское движение Восточного Туркестана» в СУАР, движения за независимость Белуджистана и Вазиристана в Пакистане, Качинленд и Шан в Мьянме и др.). Сотрудничество в сфере безопасности со странами ЭПШП и МШП позволит снизить уровень террористических угроз, исходящих из Центральной и Южной Азии, и противодействовать пиратству в Южно-Китайском море и Малаккском проливе.

Открытым остается вопрос, позволит ли инициатива смягчить территориальные споры с Вьетнамом (архипелаг Спартли и Парасельские острова) и Филиппинами (риф Скарборо). Государства АСЕАН и Индия выражают озабоченность китайскими проектами модернизации портовой инфраструктуры в Пакистане (Гвадар), Бангладеш, Мьянме, Австралии (Дарвин) и на Шри-Ланке (Хамбантога). Некоторые западные эксперты убеждены в существовании китайского плана сдерживания (в первую очередь Индии) — так называемой стратегии «Нитка жемчуга» («String of pearls»): получение контроля над стратегически важными портами в Индийском и Тихом океане станет, по их мнению, отправной точкой для развертывания сети военно-морских баз.

Заслуживают упоминания и другие риски ЭПШП и МШП — такие, как возможные обострения конфликтов между третьими странами в новых зонах китайской экономической экспансии. В качестве примера можно привести «Экономический коридор Китай — Пакистан», проходящий через северную часть Кашмира (Гилгит-Балтистан), на которую претендует Индия. Инвестируя на этой спорной территории, Китай, по сути, признает за официальным Исламабадом право на нее.

\* \* \*

Озвученная китайским руководством в 2013 г. инициатива «Один пояс и один путь» стала одним из ключевых элементов внешнеполитическо-

го и внешнеэкономического курса КНР, а разрабатываемые в ее рамках программы призваны определять развитие Китая и его стран-партнеров на долгие годы вперед. Широкие концептуальные рамки позволяют относить к стратегии «Один пояс и один путь» целый ряд проектов как внутри страны, так и за рубежом. Финансирование этих проектов должны будут обеспечивать специализированные фонды и банки, к работе которых привлечены ведущие мировые державы. Ключевой аспект реализации инициативы — модернизация транспортной инфраструктуры для расширения экспорта Китая и повышения экономического потенциала его слаборазвитых территорий. Процесс целеполагания в Китае и в дальнейшем будет связан с изменениями мирохозяйственной конъюнктуры и трансформацией международных отношений.

## Литература

1. **Авдокушин Е. Ф.** Тигр прыгнул, дракон взлетел — проект «Один пояс — один путь». Теория и практика // Вопросы новой экономики. 2015. № 4(36).
2. **Ван Шуцунь, Вань Цинсун.** На пути к взаимовыгодному сотрудничеству. «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС — конкуренты или партнеры? // Свободная Мысль. 2014. № 4.
3. **Виноградов А. О.** Новый тип отношений и новый Шелковый путь. К вопросу о внешнеполитических инновациях Китая // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20.
4. **Габуев А. Т.** С Китаем по пути // Коммерсантъ. 2015. 05.11.
5. К Великому Океану-3. «Экономический пояс Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств : аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». 2015.
6. **Ларин А. Г.** Возрождение Китая и некоторые вопросы российско-китайского сотрудничества // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20.
7. **Лузянин С. Г., Сазонов С. Л.** Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Обозреватель — Observer. 2015. № 5(304).
8. **Лукин А. В.** Идея «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. 2014. № 7.
9. **Самбурова Е. Н., Мироненко К. В.** Китай в мировом хозяйстве: пути взаимодействия // География мирового развития / под ред. Л. М. Синцера. М., 2016. Вып. 3.
10. **Титаренко М. Л., Ларин А. Г., Матвеев В. А.** Концепция Экономического пояса Шелкового пути и интересы России // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2015. Т. 7. № 1.
11. **Хань Лихуа.** Перспектива стыковки стратегии «Один пояс — один путь» и Евразийского экономического союза // Управленческое консультирование. 2015. № 11(83).
12. **Юй Чжочао.** О концепции «Экономического пояса Шелкового пути» // Постсоветский материк. 2015. № 1(5).
13. China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges / S. Djankov, S. Miner (eds.). Peterson Institute for International Economics. 2016.
14. **Lo С.** China's Silk Road Strategy // The International Economy. 2015. Vol. 29. № 4.
15. Our bulldozers, our rules // The Economist. 2016. 02.07.
16. **Rodemann Н., Templar S.** The enablers and inhibitors of intermodal rail freight between Asia and Europe // Journal of Rail Transport Planning & Management. 2014. Vol. 4. № 3.

17. **Rolland N.** China's New Silk Road // The National Bureau of Asian Research, NBR Commentary. 2015.
18. **Sárvári B., Szeidovitz A.** The political economics of the New Silk Road // Baltic Journal of European Studies. 2016. Vol. 6. № 1.
19. **Swaine M. D.** Chinese Views and Commentary on the «One Belt, One Road» Initiative // China Leadership Monitor. 2015. № 47.
20. **Szczudlik-Tatar J.** China's New Silk Road diplomacy // Polski Instytut Spraw Miedzynarodowych. 2013. № 34.
21. The Infrastructure of Power // The Economist. 2016. 02.07.
22. The New Silk Road // The Economist. 2015. 12.09.
23. The New Trade Routes: Silk Road Corridor // Financial Times Special Report. 2016. 10.05.
24. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. March 2015. — [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) (дата обращения: 05.10.2016).
25. Where All Silk Roads Lead // The Economist. 2015. 11.04.
26. **Zhong Sheng.** Writing a new chapter on the Silk Road // People's Daily. 2014. 28.06. ◆