

Исследование китайского проекта создания Экономического пояса Шелкового пути

Косов Юрий Васильевич

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Заместитель директора
Санкт-Петербургский государственный университет
Профессор кафедры американских исследований
Доктор философских наук, профессор
kosov-yuv@sziu.ranepa.ru

Шматко Алексей Дмитриевич

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Руководитель образовательного направления «Экономика»
Доктор экономических наук, доцент
shmat200@yandex.ru

РЕФЕРАТ

В статье выполнен ретроспективный анализ Шелкового пути как мультимагистрального трансграничного проекта в историческом контексте и в современных экономических условиях. В рамках проекта «Экономического пояса Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа), центрального (Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан). Охарактеризованы положительные эффекты от участия в данном проекте Российской Федерации, в том числе за счет экономического развития приграничных регионов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

интеграция, Шелковый путь, трансграничное сотрудничество, ретроспективный анализ

Kosov Yu. V., Shmatko A. D.

Research of the Chinese Project of Creation the Silk Road Economic Belt

Kosov Yury Vasilyevich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Deputy Director
Professor of the Chair of American researches of the International Relations Faculty of the Saint-Petersburg State University
Doctor of Science (Philosophy), Professor
kosov-yuv@sziu.ranepa.ru

Shmatko Alexey Dmitrievich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Head of the Educational Direction "Economics"
Doctor of Science (Economics), Associate Professor
shmat200@yandex.ru

ABSTRACT

In the article, the retrospective analysis of the Silk way as multimain cross-border project in a historical context and in modern economic conditions is made. Within the project of «The Silk Road Economic Belt», creation of three transeuroasian economic corridors is considered: northern (China — Central Asia — Russia — Europe), central (China — Central and Western Asia — the Persian Gulf and the Mediterranean Sea) and southern (China — Southeast Asia — the Southern Asia — the Indian Ocean). Positive effects from participation in this project of the Russian Federation, including due to economic development of border regions are characterized.

KEYWORDS

integration, silk way, cross-border cooperation, retrospective analysis

На фоне медленного восстановления мировой экономики от последствий глобального финансово-экономического кризиса мировому сообществу предстоит найти новую модель взаимодействия и создать новые механизмы экономического развития. В ходе интеграции китайской экономики

в мировую экономику Китай готов принять на себя больше международных ответственности и обязательств в соответствии со своими способностями, внести большой вклад в поддержание мира и общечеловеческого развития. Инициатива по совместному строительству «одного пояса и одного пути» нацелена на содействие свободного, упорядоченного движения экономических факторов, эффективное распределение ресурсов и углубление рыночной интеграции, на поощрение координации экономической политики стран вдоль маршрутов «одного пояса и одного пути», расширение и углубление регионального сотрудничества, на формирование совместными усилиями открытой, инклюзивной и сбалансированной архитектуры регионального сотрудничества, в рамках подобной архитектуры партнерства все получают пользу и возможности устойчивого развития. Как отмечал председатель КНР Си Цзиньпин на церемонии открытия ежегодного совещания Беооского азиатского форума-2015, «„Один пояс и один путь“ не будет соло Китая, а настоящий хор всех стран вдоль маршрутов проекта».

В рамках проекта «Экономического пояса Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа), центрального (Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан).

Проект «Морской Шелковый путь XXI века» включает в себя создание двух морских маршрутов: один маршрут ведет из побережья Китая через Южно-Китайское море в Южно-Тихоокеанский регион; другой предусматривает соединение приморских районов Китая и Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Обратимся к истории вопроса. Регулярная караванная торговля между Китаем и Средней Азией началась не позднее II века до н. э., когда Китай объединился в единую империю и нескончаемое внутреннее противостояние отдельных китайских царств сменилось единой внешней политикой. На севере построили первую Великую китайскую стену для отражения кочевников-гуннов, на юго-востоке развивалась морская торговля, а на западе в далекие путешествия отправлялись китайские дипломаты и купцы, первоначально в поисках союзников против гуннов или ради залежей драгоценного нефрита на территории нынешнего Синцзяна.

Достигнув Средней Азии, китайцы вскоре осознали, что в обмен на прекрасных арабских коней и прочие дефицитные для Китая товары можно было поставлять уникальные продукты из Китая, особенно шелковую ткань — шелк высоко ценился не только своей красотой, но и способностью противостоять насекомым-паразитам, что было очень актуально для безводных пространств центральной Евразии. Так было положено начало торговле шелком, которая вскоре приняла огромные масштабы.

Великий Шелковый путь шел по нескольким маршрутам-веткам:

- южная ветка — из Китая через пустыню Такла-Макан, южный Памир, Бактрию (Афганистан), Парфию (Иран), Индию и на Ближний Восток, откуда китайские товары через Средиземное море попадали в провинции Римской империи, а позднее — в Византию, арабские и западноевропейские страны;
- северная ветка — из Китая через Турфанский оазис, между Алтаем и Тибетом, через Памир в Ферганскую долину, через казахские степи в Восточную Европу.

Китай торговал не только шелком, но и фарфором, чаем, рисом, ювелирными и иными изделиями в обмен на золото, серебро, кожу, шерсть, ковры, экзотические фрукты и прочие товары из Центральной Азии. По Шелковому пути происходил обмен технологиями между Востоком и Западом — именно так, по всей видимости, в Европу попали порох, бумага и другие технические достижения Китая.

Организация караванной торговли требовала как дипломатических усилий, так и создания и поддержки сложной инфраструктурной сети на протяжении тысяч километров, где надо было вырыть колодцы, создать места отдыха и стоянки (караван-сарай), устроить переправы через реки и прочее.

Караванная торговля по Великому Шелковому пути имела огромное историческое значение. Так, среди множества возможных факторов и причин падения Римской империи называется дефицит серебряной монеты для содержания армии, возникший в том числе из-за обмена римлянами серебра на предметы роскоши с Востока, включая шелк из Китая.

По-видимому, определенную роль Великий Шелковый путь сыграл и в возникновении в VIII–X вв. Древнерусского государства. В тот период из-за политической нестабильности на юге (арабские завоевания) значительная часть караванной торговли по северной ветке пути пошла вокруг Каспийского моря через Хазарию и Русь по речной системе Русской равнины, что способствовало росту русских торговых городов, в том числе Киева.

В XIII в. Монгольская империя объединила огромные пространства Евразии, и торговля по Великому Шелковому пути в последующий период испытала подъем. Именно тогда Китай был посещен знаменитым итальянским путешественником Марко Поло, описавшим свое путешествие в известной книге, вдохновившей многих на поиск морских путей на восток. И вот, затем, в эпоху Великих Географических открытий XVI–XVII вв., основной объем торговли между Востоком и Западом стал проходить морским путем. Однако и сухопутные маршруты продолжили играть большую роль.

Российско-китайская торговля начиная с эпохи Петра I была развернута сначала через Нерчинск после заключения Нерчинского договора в 1689 г., а затем через специально основанный для таможенных целей пограничный город Кяхта после заключения Кяхтинского договора в 1727 г. Из России в Китай вывозили сукно, мануфактурные товары, пушнину, юфть (выделанная кожа). Из Китая в Россию вывозились шелк, фарфор, драгоценные камни, главным образом — чай, ставший с тех пор национальным напитком не только китайцев, но и русских.

К 1740-м годам Кяхтинская торговля обеспечила ускоренное строительство путей сообщения между Москвой и Иркутском, так возник «Великий чайный путь» — Сибирский тракт, ставший самой длинной гужевой дорогой в мире и предвосхитивший строительство Транссиба и современной сети федеральных автодорог России.

С 1990-х годов сложившаяся политическая обстановка способствовала все более громким заявлениям о замыслах восстановления древнего Шелкового пути, хотя их реализации продолжают мешать негативные факторы — в основном это нестабильная и напряженная ситуация в некоторых странах Центральной Азии, особенно в Афганистане.

С 2008 г. началось строительство трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа — Западный Китай» как один из первых примеров реального воплощения идеи «Шелкового пути» в настоящее время. Последовательность выстроенных в единую систему скоростных автотрасс и просто автодорог высокого класса проходит по территории Китая, Казахстана и России. В Китае и Казахстане строительство близится к завершению. В России в маршрут войдут строящаяся ныне скоростная магистраль Москва — Петербург, существующая автомагистраль Москва — Казань, а также участки недавно построенных и строящихся новых автодорог на территории Татарстана и Башкортостана. В Татарстане дорога проходит также по самому длинному в России мостовому переходу — мосту через Каму у села Сорочьи горы. Первая очередь мостового комплекса общей длиной 13 967 м была сдана в 2002 г., строительство второй очереди — параллельного мостового перехода по состоянию на 2015 г. близко к завершению.

В начале января 2008 г. в Пекине представители России, Китая, Монголии, Белоруссии, Польши и Германии подписали договор о регулярных грузовых перевозках по железным дорогам этих стран с согласованием всех вопросов работы таможенных и пограничных служб. Менее чем через месяц согласно этому договору началось движение поездов через территорию России (7 тыс. км и 6 суток пути). Всего же путь от Пекина до Гамбурга занимает 9 992 тыс. км и 15 суток, что как минимум вдвое быстрее морского пути через Суэцкий канал. Кроме того, для сухопутного пути значительно дешевле страхование транспортных рисков. Это стал еще один проект, получивший в СМИ название «Шелковый путь».

В 2009 г. запустили пробную ветку газопровода «Туркменистан — Китай» транзитом через Узбекистан и Казахстан. В полном виде проект также называется «Шелковый путь» с выстраиванием инфраструктуры транспортировки газа на пространстве между Китаем и Ираном, т. е. практически на всем протяжении древнего Шелкового пути.

Сентябрь 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Нового Шелкового пути» под лозунгом «Один пояс — один путь».

2 апреля 2015 г. министр иностранных дел Китая Ван И предложил объединить в совместном китайско-монголо-российском экономическом коридоре все три концепции транспортных евразийских мегапроектов, существующих в Китае, Монголии и России.

8 мая 2015 г. Подписано совместное заявление Президента РФ Владимира Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина о сотрудничестве России и Китая в рамках Евразийского экономического союза и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта экономического пояса «Шелковый путь».

Май 2015 г. Создан инвестиционный фонд Silk Road Company, на проект выделено 40 млрд долл.

16 января 2016 г. В Китае начал работу Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), созданный в том числе для финансирования проектов в рамках «Шелкового пути». Банк был создан за 800 дней с капиталом 100 млрд долл. Россия является третьим по величине акционером после Китая и Индии и имеет в своем распоряжении 5,92% голосов.

5 февраля 2016 г. В Калужскую область прибыл первый контейнерный поезд из Китая с участниками международного проекта «Новый Шелковый путь» — первый состав был укомплектован деталями для расположенного в индустриальном парке «Ворсино» предприятия ООО «Самсунг Электроникс Рус Калуга». Путешествие заняло всего 9 дней, тогда как транспортировка морским путем через Суэцкий канал занимает до 50 суток.

27 февраля 2016 г. Между китайским Харбином и российским Екатеринбургом открылся новый маршрут грузовых железнодорожных перевозок, длительность рейса по которому составит 10 дней, в то время как доставка по альтернативному пути составляет около 40 дней.

К предполагаемым ожидаемым результатам Китая в продвигаемой им масштабной стратегии «Шелкового пути» можно отнести следующее:

- новые транспортные коридоры должны сократить сроки перевозки грузов из Китая в Европу с нынешних 45–60 суток морским путем до 10–13 дней сухопутным путем. Это позволит существенно оптимизировать поставки и удешевить многие китайские товары, укрепить положение Китая на европейских и азиатских рынках, а также занять новые рынки в Африке и на Ближнем Востоке;
- завоевание новых рынков чрезвычайно важно для роста замедляющейся в последние годы китайской экономики. Хотя в Китае еще остаются сотни миллионов крестьян, не вовлеченных в современный экономический и технологический уклад жизни, все же человеческие ресурсы Китая не бесконечны. Продолжение роста и развития требует находить все более и более масштабное применение китайским товарам, технологиям и инвестициям за рубежом;
- Китай весьма заинтересован в выходе китайских железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы своих границ, чтобы обеспечить эти отрасли работой на десятилетия вперед. К 2014 г. в Китае было построено около 16 000 км высокоскоростных железнодорожных магистралей (60% всей мировой сети ВСМ), а к концу десятилетия общая протяженность сети ВСМ в Китае должна достигнуть 30 000 км. В эту отрасль вложены огромные ресурсы, обеспечивая поразжающие воображение темпы строительства высокоскоростных трасс, и китайское руководство понимает, что довольно скоро высокоскоростная сеть в Китае достигнет предела «насыщения» и экономической рентабельности, даже при колоссальных размерах населения и территории. Поэтому китайцы предпринимают значительные дипломатические и организационные усилия. Так, в октябре 2014 г. произошло слияние крупнейших китайских производителей железнодорожной техники CNR и CSR, объединившихся для совместного выхода на мировой рынок и конкуренции с иностранными компаниями, такими как Siemens и Bombardier. Китайцы охотно берутся строить инфраструктуру даже в слабо развитых и нестабильных странах Африки — так, планируется строительство железной дороги в Восточной Африке по территории Кении, Уганды, Руанды, Бурунди и Южного Судана, а в конце 2014 г. был заключен контракт на 12 млрд долл. со строительством железнодорожной магистрали вдоль побережья Нигерии;
- тем более Китай заинтересован в строительстве железных дорог в соседних с ним странах, в выстраивании, насколько возможно, интегрированной с внутрикитайской железнодорожной сети. Как стало известно в мае 2015 г., Китай готов инвестировать до 300 млрд руб. в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Казань. Первая в России полноценная выделенная ВСМ протяженностью 770 км должна сократить время пути между Москвой и Казанью с 11,5 до 3,5 ч. Магистраль предполагается строить с привлечением китайских технологий и на кредиты китайских банков, а поставлять материалы и подвижной состав в основном будут российские компании.

Россия может получить следующие положительные результаты в отношении проекта «Шелковый путь»:

- для России крайне важно встроиться в трансевразийские транспортные коридоры «Нового Шелкового пути», упрочив тем самым свое положение как крупной транзитной страны. Россия должна стать полноценным «евразийским мостом» между странами Востока и Запада;
- участие России в проекте и рост транзита через ее территорию позволит резко усилить окупаемость вложений в транспортную инфраструктуру и, как следствие, активнее развивать многие регионы азиатской части России, сделав их более привлекательными для размещения производства и проживания;
- на фоне сложных отношений с Западом в настоящее время, Россия заинтересована в усилении и расширении сотрудничества с Китаем. Совместные крупные проекты являются наиболее надежным способом выстраивания долгосрочного партнерства;

- Россия нуждается в расширении трансграничных связей с Китаем — без этого едва ли возможно полноценное экономическое развитие регионов Сибири и Дальнего Востока. Приграничные регионы нуждаются в близких рынках для сбыта своей продукции и в потоках туристов из Китая;
- Россия, как и Китай, весьма заинтересована в установлении политической стабильности в странах Центральной Азии и Ближнего Востока, а также в активном экономическом развитии этих стран. Речь идет об Афганистане, Пакистане и прочих проблемных государствах. Как для России, так и для Китая представляют угрозу такие явления, как производство наркотиков в Афганистане и связанный с ним наркотрафик. Не меньшую опасность представляют исламские боевики-фундаменталисты и неконтролируемые потоки мигрантов, возникающие в ходе военных конфликтов. В конечном счете полностью ликвидировать эти угрозы можно лишь путем ускоренного экономического развития всех стран региона — только повышение уровня жизни может стать основой для укрепления политической стабильности. Проект «Нового Шелкового пути» в этом плане может сыграть исключительно важную роль, став стимулом и инструментом для установления мира и экономического процветания в Евразии.

Инициатива «Один пояс и один путь» зародилась в результате отметки новым китайским руководством ключевой роли внешней политики КНР по отношению к соседним странам в осуществлении китайской цели «Двух столетий» и «Китайской мечты» о возрождении китайской нации. По словам Си Цзиньпина, успешное продвижение внешней политики по отношению к соседям создает благоприятную среду для развития Китая, мирное развитие Китая, в свою очередь, будет приносить большую пользу соседним государствам и вместе с ними реализовывать совместное процветание. Данная китайская инициатива помогает стимулировать развитие западных районов Китая, преодолеть проблему диспорции в развитии западных и восточных районов Китая, решить проблему избыточных мощностей в стране путем расширения открытости Китая в западную сторону, освоения новых рынков стран в Евразии для экспорта товаров и капитала.