Горбунова Д.А.

Проект Нового великого шелкового пути: цели, ожидаемые результаты, этапы реализации

*ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации»
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/lj-05-2019-77

idsp: ljjournal-05-2019-77

Аннотация

В статье описываются основные предпосылки реализации проекта «Один пояс, один путь» для Китайской Народной Республики, планируемые этапы его реализации, ожидаемые результаты и прогресс, достигнутый к настоящему моменту. Рассмотрены основные предпосылки начала реализации проекта КНР, проанализированы основные долгосрочные цели и задачи проекта, выделены основные этапы его реализации, показаны основные ожидаемые руководством КНР результаты проекта.

Ключевые слова: КНР, Экономический пояс Шелкового пути, Один пояс, один путь

Abstract

The article describes the main prerequisites for the implementation of the project "One belt, one road" for Republic of China, the planned stages of its implementation, the expected results and the progress achieved nowadays. The main prerequisites for the start of Republic of China project are considered, the main long-term goals and objectives of the project are analyzed, the main stages of its implementation are identified, the main expected results of Republic of China project are shown.

Keywords: Republic of China, The Silk Road, One Belt One Road

В 2013 году, после выступления Председателя КНР Си Цзиньпина, началась подготовка к реализации одной из наиболее масштабных экономических инициатив в современной истории КНР «Один пояс, один путь», в рамках которой объединены два крупнейших проекта «Один пояс, один путь» и «Морской шелковый путь XXI в.». Оба проекта объединяются названием Проект Нового великого шелкового пути. Далее в статье термины инициатива «Один пояс. Один путь» и «Проект Нового великого шелкового пути» используются в качестве синонимов. Новый проект КНР является весьма масштабным – в перспективе он напрямую затрагивает 70 стран мира и около $\frac{2}{3}$ населения планеты.

Фактическая реализация инициативы началась в 2015 году, а в 2014 году КНР зафиксировал ключевые моменты проекта Нового шелкового пути в официально опубликованном документе, перевод которого на русский опубликован в 2015 году и звучит как ««Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века»».

В 2017 и 2019 гг. в Пекине были проведены два масштабных международных форума высокого уровня «Один пояс, один путь», в работе которых принимали руководители стран, участвующих в проекте, проведены конференции для бизнес-сообщества, подписаны документы о двустороннем и многостороннем сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс, один путь», заключены торгово-инвестиционные соглашения.

В преддверии второго форума Канцелярией руководящей рабочей группы, специально созданной в КНР для продвижения проекта Нового Великого шелкового пути в апреле 2019 года был распространен и опубликован новый документ «Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»», в котором подводятся промежуточные итоги по состоянию на март 2019 года, рассматриваются выгоды от реализации проекта, дается видение перспектив реализации инициативы.

Анализ двух указанных выше документов и других доступных материалов, позволяет выделить следующие основные положения, касающиеся планов Китая по

реализации инициативы «Один пояс, один путь» и проекта Нового Великого шелкового пути.

Во-первых, проект является долгосрочным, он рассчитан на период до 2065 года, с 2015 года реализуется только первый его этап «стартовый», который должен продлиться до 2025 года, затем предусмотрено еще два этапа: «этап расширения» с 2025 по 2045 гг. и «этап совершенствования» с 2045 по 2065 гг. (рис. 1).

Рисунок 1. Основные этапы инициативы «Один пояс, один путь»

Во-вторых, как видно из содержания основных этапов, показанных на рисунке 1, проект выходит далеко за рамки только экономических отношений и только построения логистических комплексов, связывающих Китай и страны Африки и Центральной Азии с Европой. Он имеет также геополитические цели и задачи, связанные с построением интеграционных объединений с Россией, странами Центральной Азии, а в перспективе и с Японией, Северной Кореей, странами Африки, Индией, Пакистаном, странами Западной Азии, с расширением влияния Китая в этих регионах.

В третьих, Китай, посредством реализации проекта, надеется укрепить свои позиции в мировой экономике, повысить свое экономическое и не только экономическое влияние в указанных выше регионах, получить положительный эффект от торговой и экономической интеграции со странами, участвующими в проекте, дать импульс к экономическому развитию своих отстающих регионов и экономики в целом.

Основной предпосылкой в экономической сфере для начала реализации инициативы «Один пояс, один путь», по мнению автора настоящей статьи, основанном как на оценке динамики экономических показателей КНР, так и на анализе научных публикаций по данному вопросу, выступает замедление экономического роста в Китае, которое, по прогнозам МВФ должно сохраниться и в среднесрочном периоде (рис.2).

Рисунок 2. Темпы экономического роста в КНР, мировой экономике и по группам стран, прирост реального ВВП в процентах к предыдущему году

Рисунок 2 показывает, что после начала структурных и экономических реформ в середине-конце 1970х гг., Китай уже с начала 1980-х поддерживал исключительно высокие темы роста национальной экономики. По темпам роста экономика Китая на протяжении 25 лет обгоняла не только экономики ведущих промышленно развитых стран и не только мировую экономику в целом, но и группу развивающихся стран и, в частности, азиатских стран с развивающимися и переходными экономиками.

Однако после кризиса 2007-2009 гг., как это видно на рисунке, происходило постоянное замедление макроэкономической динамики КНР. Такая тенденция характерна не только для Китая, однако в 2018 году темпы экономического роста Китая, по оценкам

МВФ, сравнивались со средними темпами роста развивающихся экономик азиатского региона, чего не наблюдалось с конца 1990-х гг. В ближайшие 5 лет МВФ прогнозирует дальнейшее замедление роста экономики КНР (рис.2).

К причинам такого развития ситуации можно отнести, во-первых, замедление динамики внешней торговли Китая, в частности – экспорта, от которого в значительной мере зависели с начала рыночных преобразований темпы развития экономики Китая (рис.3).

Рисунок 3. Стоимостной объем экспорта и импорта товаров и услуг, экономический рост КНР, прирост в процентах к предыдущему году

Здесь причинами снижения темпов роста является общее замедление мировой экономики в период после кризиса, а также, отчасти – наличие сложностей в отношениях между Китаем и США, основным торговым партнером КНР.

Во-вторых, после завершения первоначального этапа рыночных преобразований Китай стал опираться не только на экспорто-ориентированную стратегию развития, но и строить экономику внутреннего спроса.

Изначально Китай сделал ставку на стратегию на концепцию «мировой фабрики». Обладая таким конкурентным преимуществом на мировом рынке как многочисленная и дешевая рабочая сила, Китай развивал экспорто-ориентированные сектора экономики, в частности – промышленное производство. При этом, во-первых, постоянно увеличивалась доля высокотехнологичной составляющей в структуре экспорта, во-вторых, Китай проводил целенаправленную политику по привлечению иностранных компаний в экспортные производства.

Однако, по мере развития китайской экономики, преимущество в виде дешевой рабочей силы утрачивалось, поскольку уровень жизни в Китае вырос многократно – в период за 15 лет с начала 2000-х гг. средний уровень оплаты труда увеличился более чем в 8 раз. К 2010 году в Китае сформировался средний класс и достаточно многочисленная прослойка состоятельных людей с растущими запросами относительно потребления, а значит, стал формироваться достаточно устойчивый внутренний спрос.

Поэтому, с одной стороны, издержки экспорто-ориентированных предприятий стали расти, а значит ценовая конкурентоспособность китайского экспорта – падать. По этой причине многие иностранные компании, привлеченные в Китай дешевой рабочей силой, стабильными и благоприятными условиями для ведения бизнеса, стали выводить производства в другие страны.

С другой стороны, в Китае стал расширяться внутренний рынок конечного потребления. Этот момент можно проиллюстрировать тем, что например объемы продаж компании General Motors в период за пять лет, начиная с 2011 года, на внутреннем китайском рынке значительно превышали объемы продаж на традиционном для корпорации рынке США.

Примечателен в данном контексте и тот факт, что в ходе выступлений на форуме 2019 года «Один пояс, один путь» в Пекине, Глава КНР подчеркивал, что Китай готов открыть рынок для качественных импортных товаров: «...Мы продолжим снижать таможенные пошлины, будем устранять различные нетарифные барьеры и приветствовать высококачественную продукцию из разных стран мира».

С учетом этих факторов, проект НШП уже на первом этапе его реализации призван дать дополнительный толчок к экономическому развитию КНР.

Прежде всего, еще перед началом проекта КНР запустил масштабную модернизацию и расширение транспортной сети внутри страны. С 2008 года в Китае реализованы и продолжают реализовываться проекты по ремонту, обновлению и строительству новых автотранспортных и железных дорог, морских и речных портов, аэропортов.

В 2008-2010 гг. была построена скоростная железная дорога Пекин-Шанхай – между двумя крупнейшими экономическими районами Китая Бохайским заливом и дельтой Янцзы, на территории которых постоянно зарегистрировано чуть более 6 процентов населения КНР, однако создается – более 40 процентов ВВП страны. В рамках 12 пятилетки, с 2011 по 2015 гг. в Китае было проложено более 30 тысяч км. новых железных дорог, дороги примерно такой же протяженности планируется построить и в рамках текущей пятилетки – до 2020 года.

По оценкам экспертов, каждые 100 млн. юаней, потраченных руководством Китая на строительство дороги Пекин-Шанхай, обеспечили прирост ВВП страны на 267 млн. юаней. А в более широком контексте, строительство скоростных железных дорог в КНР дает масштабный экономический эффект – прирост протяженности скоростных дорог на 1 процент обеспечивает прирост ВВП на 1 пп., что для Китая означает, в частности, 1,8-1,9 млн. новых рабочих мест.

Похожего мультипликативного эффекта руководство Китая ожидает и от реализации проектов по развитию логистической инфраструктуры в рамках НШП.

Во-первых, как это показывают уже реализуемые проекты, например, в странах Центральной Азии, в частности – Казахстане, строительство осуществляется в основном силами китайских компаний с использованием китайских же материалов, комплектующих и оборудования. Помимо прямых доходов это позволяет загрузить дополнительные производственные мощности в КНР, простаивающие по причине снижения роста экономики.

Во-вторых, транспортные коридоры в Европу должны будут пройти через отстающие в своем экономическом развитии западные провинции Китая. На долю этих территорий приходится 72 процента территории страны и всего около 17 процентов создаваемой добавленной стоимости, тогда как на восточные провинции, занимающие менее 6 процентов территории – более 37 процентов.

Реализация инициативы «Один пояс, один путь» в данном случае позволит нарастить производственные мощности западных регионов Китая, поскольку именно там планируется производить продукцию, предназначенную для экспорта в Европу по НШП. Как следствие произойдет выравнивание экономического развития западной и восточной частей Китая, что даст дополнительный импульс экономическому развитию страны в целом.

В третьих, и помимо мультипликативного эффекта, Китай планирует получить выгоду от интеграционных процессов, которыми, в соответствии с планами китайского руководства должно сопровождаться реализация инициативы «Один пояс, один путь». В данном случае Китай не планирует построения полноценных валютных или экономических союзов, подобных Европейскому – с наднациональными институтами, координацией экономической политики и единой валютой. Однако известно, что и участие в торгово-экономических объединениях дает положительный экономический эффект за счет снятия барьеров на пути движения труда и капитала, устранение границ во взаимной торговле и инвестициях.

При этом, отметим, что такой эффект планирует получить не только Китай. Например, Всемирный Банк в рабочем документе, опубликованном в апреле 2019 года, провел расчеты экономических выгод от участия в проекте Нового шелкового пути для стран Центральной Азии – Казахстана, Кыргызстана, Пакистана, Таджикистана,

Туркменистана, Узбекистана, через территорию которых пройдут основные сухопутные логистические коридоры из КНР в ЕС, а также - трех западных провинций КНР. По оценкам Всемирного Банка, в результате участия в проекте прирост регионального национального дохода стран Центральной Азии на душу населения в реальном выражении может составить около 21 процента. Обеспечивается такой эффект оценками выгод от повышения мобильности труда, капитала и снятия барьеров в торговле внутри региона и за его пределами, а также – от улучшения инфраструктуры.

В части прогресса, достигнутого в реализации проекта по состоянию на момент проведения второго форума высокого уровня в Пекине «Один пояс, один путь» в апреле 2019 года, он, по оценкам Канцелярии руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути» КНР, является весьма существенным. Такие оценки, применительно к экономической сфере реализации инициативы, основаны на следующем.

Во-первых, на международном уровне инициатива получила поддержку ООН, стран «Большой двадцатки», АТЭС, ШОС, по этому поводу подписаны соответствующие декларации, резолюции и коммюнике.

Во вторых, по состоянию на март 2019 года КНР подписала двусторонние соглашения о сотрудничестве по вопросам реализации инициативы «Один пояс, один путь» со 125 странами и 29 международными организациями.

В третьих, начато и успешно продвигается строительство объектов инфраструктуры в рамках запланированных транспортных коридоров Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Китай – полуостров Индокитай, Китай – Пакистан и Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма. В рассматриваемом документе содержатся конкретные данные по реализации инфраструктурных проектов в рамках этих коридоров.

В четвертых, отмечается прогресс, достигнутый в либерализации взаимной торговли и инвестиций стран, задействованных в проекте, что способствует росту товарооборота и инвестиционной активности.

В пятых в документе подчеркивается, что к настоящему времени проработаны вопросы финансирования проекта Нового Великого шелкового пути – с участием Министерства финансов Китая, а также министерств финансов 27 стран, включая Россию. Утверждены «Руководящие принципы финансирования в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

1. Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» / Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути» - Пекин: Издательство литературы на иностранных языках, Апрель 2019 – 94 с.
 2. Лобанов М., Звезданович-Лобанова Е. Инициатива «Один пояс и один путь»: какие цели в действительности преследует Китай // Свободная мысль – 2017 - №5 – с. 115-130
 3. «Один пояс, один путь». Основные тезисы речи Си Цзиньпина [эл. ресурс] // Россия сегодня – URL: <https://inosmi.ru/politic/20170517/239368854.html>
 4. Основные тезисы речи Си Цзиньпина [эл. ресурс] // Россия сегодня – URL: <https://inosmi.ru/politic/20170517/239368854.html>
 5. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века / Госкомитет КНР по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел КНР, Министерство коммерции КНР // Россия и АТР – 2015 – №3 – с. 255-270
 6. Сазонов С.Л. и др. Транспортный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики / С.Л. Сазонов, У Цзы, Чэнь Сяо, Е.О. Заклязьминская // Проблемы Дальнего Востока 2017 г. – № 1 - с. 60-71
 7. Си Цзиньпин выступил с программной речью на открытии 2-го Форума высокого уровня «Один пояс, один путь» [эл. ресурс] // Официальный портал «Один пояс, один путь» - URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/focus/87999.htm>
 8. США – Китай: борьба двух стратегий и практик мирового лидерства / под ред. Л.С. Вартазаровой, И.Я. Кобринской. – М.: ИМЭМО РАН, 2018. – 65 с.
-

9. 13-я пятилетка (2016-2021) – важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия «сяокан»: Сборник трудов конференции Центра социально-экономических исследований Китая ИДВ РАН, Москва, 1 апреля 2017 – М.: Изд. ИДВ РАН, 2018 – 304 с.
 10. Чао Хань Факторы, влияющие на развитие внешней торговли Китая // Азимут научных исследований: экономика и управление - 2017 – Т.6 №1 – с. 188-191
 11. Bird J., Lebrand M., Venables A. The Belt and Road Initiative Reshaping Economic Geography in Central Asia? / World Bank Policy Research Working Paper № 8807– Washington DC., World Bank Group, April 2019 – 38 pp.
 12. IMF World Economic Outlook Database, April 2019 [эл. ресурс] URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2019/01/weodata/index.aspx>
 13. Maliszewska M., Van der Mensbrugghe D. The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts / World Bank Policy Research Working Paper № 8814 – Washington DC., World Bank Group, April 2019 – 69 pp.
-