

МИРОВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 330(510):339.9

Татарников А.А.

КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» КАК СТРАТЕГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОКОРЕНИЯ ЕВРАЗИИ

Татарников Артём Алексеевич; обучающийся; ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»; РФ, 125993 (ГСП-3), г. Москва, Ленинградский проспект, д. 49; e-mail: tatarnikov00@mail.ru

Научный руководитель: Шманёв Сергей Владимирович, доктор экономических наук, профессор, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»; РФ, 125993 (ГСП-3), г. Москва, Ленинградский проспект, д. 49; e-mail: shmanev_s_v@mail.ru

В 2013 году Китай решил восстановить исторический маршрут шёлкового пути. Инициатива получила название «Один пояс – один путь», она призвана развивать международную торговлю между Европой и Китаем и способствовать развитию мировой инфраструктуры в Евразии. Но такая концепция оказалась выгодна не всем странам в регионе. Данная инициатива китайского руководства выступает как акт больше геополитического, чем экономического аспекта деятельности внешней политики Китая. КНР своим проектом показывает желание экономической экспансии в страны Центральной Азии (ЦА), Турции и других. Статья посвящена анализу основных действий Китая по реализации своего плана, возможных итогов деятельности и роли других мировых держав в новом шёлковом пути.

Ключевые слова: инициатива «один пояс – один путь», новый шёлковый путь, инвестиции, инфраструктура, финансы, ресурсы.

Tatarnikov A.A.

CHINESE INITIATIVE «ONE BELT - ONE ROAD» AS STRATEGY OF EURASIA ECONOMIC CONQUEST

Tatarnikov Artem Alekseevich, Financial University under the Government of the Russian Federation; 49 Leningradsky Prospekt, Moscow 125993, GSP-3, Russian Federation; e-mail: tatarnikov00@mail.ru

In 2013 China decided to restore the historical Silk Road. The initiative was called "One Belt - One Road". Its aim is to develop international trade between Europe and China and to promote development of world infrastructure in Eurasia. But such concept has turned to be favourable not to all countries in the region. The initiative of Chinese leadership acts as more geopolitical instrument, than economic activity of China foreign policy. The Peoples Republic of China demonstrates the desire of economic expansion in the countries of the Central Asia (CA), Turkey and others by this project. The article is devoted to the analysis of the basic actions of China in realization of the plan, its possible results and the role of other world powers in a new Silk Road.

Keywords: initiative "One Belt - One Road", new Silk Road, investments, infrastructure, the finance, resources.

«Зачем воевать, если можно захватить другие страны с помощью миллиардных инвестиций?» – примерно так звучит девиз китайского руководства в вопросах внешней полити-

ки последних 6 лет. В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин предложил концепцию нового шёлкового пути, назвав её «один пояс – один путь». Данный план подразумевает под собой создание сразу двух маршрутов по суше и воде под названиями «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Инициатива «Один пояс – один путь» призвана развивать торговые отношения между всеми странами Евразии и ускорить транспортное сообщение между Азией и Европой. Концепция подразумевает под собой, во-первых, постройку и модернизацию морских портов, железных и автомобильных дорог стран, через которые проходят новые шёлковые пути. Во-вторых, создание специальных зон свободного перемещения товаров, услуг и капитала через государства.

Очевидно, реализация проектов в каждой отдельной стране требует вложения очень объемных инвестиций. Вместе с тем, свободные финансовые ресурсы для реализации идей правительства КНР, например, в той же Центральной Азии, вряд ли найдутся. Однако председатель КНР Си Цзиньпин предложил решение этого сложного вопроса. По его словам, Китай готов полностью взять на себя все затраты по реализации всех инфраструктурных проектов на территории стран-участниц нового шёлкового пути. Для этого сначала в 2014 году создаётся Фонд Шёлкового пути. Главной задачей фонда является предоставление инвестиций для реализации инфраструктурных проектов в других странах. Стоит отметить, что весь капитал Фонда принадлежит Китаю и составляет 40 миллиардов долларов. Легко сделать вывод, что через этот фонд Китай будет вкладываться в те проекты и страны, которые выгодны исключительно ему. Затем в 2015 году создаётся Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Целью банка является развитие инфраструктуры и экономики стран. В число учредителей банка входят 57 стран со всей Евразии. В 2016 году банк с уставным капиталом в 100 миллиардов долларов начал свою работу.

С первого взгляда может показаться, что инициатива Китая выгодна для всех стран, особенно для стран Центральной Азии, через которые будут проходить новые шёлковые пути. Тем более правительство Китая в 2015 году обнародовало документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». В данном документе указывается, что проект является открытым для любых стран и международных организаций. Странам со слабой экономикой такая инициатива покажется новым шансом к финансовой стабильности. Государство получит современную транспортную инфраструктуру и все вытекающие из неё плюсы, а затраты на её постройку покроет Китай. Но сейчас спустя некоторое время цели руководства КНР по запуску данного проекта стали для всех более понятны.

Так, по мнению мировых экспертов, в концепции больше геополитического, чем экономического. Интересы Китая направлены на реализацию нового вектора развития Китая. Во-первых, на превращение из мировой фабрики в главного инвестора и «локомотива» мировой экономики. Во-вторых, на передел сфер влияния в Евразии.

Ввиду отсутствия у Китая союзников в азиатском регионе решение проблемы военным путём естественно не рассматривается. Одновременно в непосредственной близости располагается Япония, которая тоже претендует на гегемонию в регионе, имея при этом поддержку из Вашингтона. Главным партнёром в Евразии на сегодняшний день остается Российская Федерация.

Исходя из этого, ключевая доктрина внешней политики Китая в последней годы имеет одну характерную направленность – мирное существование, которое видится исключительно в экономической сфере. Именно с этой целью и предложен проект «Один пояс – один путь». Несмотря на один существенный недостаток – необходимость огромных финансовых ресурсов для реализации данной инициативы – положительных сторон тут гораздо больше.

Во-первых, Китай сможет создать современную и мощную транспортно-логистическую систему в ЦА, Турции, России и Европе, которая будет находиться под контролем китайских властей. Это позволит почти бесперебойно поставлять китайские товары на рынки других стран в кратчайшие сроки. Если раньше грузу требовалось 50-60 суток,

чтобы добраться по морю из Китая в Европу, то уже сейчас с помощью современной железной дороги груз до Германии доходит примерно за 10-13 суток. Почти в 6 раз сокращается скорость доставки товаров при значительном увеличении объёмов поставок. Всё это ведёт к удешевлению китайских товаров, укреплению положения компаний из поднебесной на европейских и азиатских рынках и захвату новых рынков. Уже сейчас спустя 6 лет после объявления инициативы «Один пояс – один путь» можно говорить о первых успехах КНР. В 2015 году Китай запустил самый длинный железнодорожный путь в мире Гамбург-Харбин. А в 2017 году первый в истории товарный поезд въехал в Лондон. В пути он находился всего 18 дней.

Во-вторых, Китай создаёт благоприятные условия для активного внедрения в национальные экономики. В подтверждение стоит посмотреть на данные по экспорту и импорту товаров из стран ЦА и Закавказья, через которые проходит новый шёлковый путь. Так, например, из Азербайджана за 2018 год в Китай суммарный экспорт товаров составил 113 миллионов долларов. А, в свою очередь, импорт из КНР за тот же 2018 год составил 1,2 миллиарда долларов. Ещё более ярким примером может служить Киргизия. За 2018 год суммарный экспорт товаров в Китай из этой страны составил 61 миллион долларов, а импорт товаров из Китая – почти 2 миллиарда долларов. На сегодняшний день Киргизия входит в топ-5 должников КНР, задолжав 30% своего ВВП. И такая тенденция прослеживается у всех стран ЦА и Закавказья, через которые проложен новый шёлковый путь. Можно предположить, что рост зависимости национальных экономик от китайской народной республики будет только увеличиваться по мере реализации проекта «Один пояс – один путь». Стоит подчеркнуть, что Китай делает другие страны зависимыми именно в экономическом плане: без КНР национальные экономики этих стран просто перестанут существовать.

В-третьих, Китай заинтересован в выходе национальных железнодорожных корпораций на мировой рынок. Только к 2014 году в Китае уже было построено около 16 тыс. км современных высокоскоростных железнодорожных путей, что составляет примерно 60% всей мировой сети ВСМ (Высокоскоростные железнодорожные магистрали). По плану к 2020 году общая протяжённость путей в Китае должна достигнуть 30 тыс. км. Китайское правительство понимает, что скоро железнодорожная отрасль в стране достигнет максимума и более не будет необходимости в новых ВСМ. При этом в развитие данной отрасли вложены огромные средства, поэтому китайским властям необходимо обеспечить работой свои железнодорожные корпорации на десятилетия вперёд. Учитывая уровень развития транспортной инфраструктуры стран, через которые проходит новый шёлковый путь, можно сделать вывод о долгосрочных перспективах для китайских корпораций в данной отрасли.

В-четвёртых, завоевание новых рынков придаст новый импульс развитию китайской экономики. Людские ресурсы даже в Китае не бесконечны. Продолжение роста требует находить всё более крупномасштабное применения китайским товарам, технологиям, капиталу. А в рамках нового шёлкового пути планируется создать зону свободной торговли между Азией и Европой. Теоретически она способствует развитию торгового потенциала стран-участниц шёлкового пути, ускорению движения товаров и капитала внутри зоны свободной торговли. Но как видно на практике, наибольшую выгоду получает всегда экономически сильнейший, то есть Китай.

Реакция местного населения стран, чью экономику хочет подчинить Китай, не заставила себя долго ждать. С начала сентября этого года в Казахстане проходят митинги с лозунгом «Китайцы хотят захватить нашу страну». Люди выступают против постройки китайских заводов на территории Казахстана, рабочие места на которых планируются именно для трудовых мигрантов из Китая. Аналогичная ситуация с массовыми митингами видна и в столице Киргизии – Бишкеке.

Всё это указывает на то, что концепция «Один пояс – один путь» предназначена для проведения агрессивной экспансионной политики в экономической сфере.

Нельзя не обратить внимание на место России в новом шёлковом пути. Путь из Китая

в Европу не может пройти мимо нее. У России, как у одной из крупных мировых держав, есть свои геополитические и экономические интересы в регионе, где проходит новый шёлковый путь. Вместе с тем, явно угадывается, что для КНР приоритетным считается путь через страны ЦА, Закавказья и Турции. И только потом траектория движения тянется из Стамбула в Москву, а затем уже в Европу. КНР не выгодно модернизировать многолетний маршрут через Сибирь и Урал, где почти полностью отсутствует какая-либо инфраструктура, мало потенциальных рынков сбыта китайских товаров, отсутствует возможность дальнейшего расширения сети железнодорожных путей, например, в страны Востока или Африки. Китайскому правительству намного интереснее взаимодействовать с этими странами, поскольку в этих регионах хорошие для Китая перспективы построить заводы, которые будут использовать сырьё этих регионов, на которых будут работать китайские рабочие.

А вот для России стать неким транзитным пунктом, который соединяет азиатские и европейские рынки, не кажется актуальным. Здесь свою роль играет именно геополитический аспект, а не экономический. Если посмотреть на реализацию проекта, то видно, что проект ВСМ «Москва-Казань» долго не сдвигался с мёртвой точки. А многомиллиардные инвестиции китайского Фонда Шёлкового пути в «Ямал-СПГ» и СИБУР никак не затрагивают инфраструктурную основу проекта «Один пояс – один путь». Разумеется, Россия может получить огромные финансовые ресурсы из-за своего удобного транзитного положения, но как видно на практике, максимальную прибыль всё равно получит конечный получатель – Китай. Да и модернизация Транссиба обойдётся России в многомиллиардные затраты. А китайское руководство не предлагает за свой счёт модернизировать транспортную инфраструктуру России. Возникает ситуация, что в вопросе взаимодействия России и Китая по реализации концепции «Один пояс – один путь» ключевую роль играет не экономика, а геополитика.

На данном этапе Китай уже столкнулся с некоторыми проблемами по реализации своего проекта в некоторых странах. Ситуация последнего месяца в Казахстане показывает, что не всем интересна данная инициатива. Сохранение дипломатического молчания со стороны России лишает Китай возможности развиваться в этом направлении. Но при этом уже сейчас многие другие страны заинтересованы в скорейшем сотрудничестве с КНР по новому шёлковому пути. Зарабатывать на транзите товаров из Китая в Европу заинтересованы почти все, кому позволяет географическое положение. Уже сейчас готова магистраль Баку-Тбилиси-Карс. В ближайшем будущем эта магистраль станет частью нового шелкового пути, которая будет соединять Китай с Великобританией через турецкий тоннель под Босфором, минуя Россию. А президент Турции Реджеп Эрдоган заявил о постройке прямой ВСМ между Турцией и Китаем, которая и соединит все магистрали в общую сеть без России.

На сегодняшний день сделать однозначный вывод о завершении Китаем своего проекта невозможно. Сам смысл развития этой инициативы предполагает ее бесконечность. Реализация проекта может двинуться до Найроби или Претории при наличии финансовых ресурсов. Отсюда главный вывод – инициатива «Один пояс – один путь» — это не план по развитию международной торговли, а конкретный и логически выстроенный проект по экономической экспансии Китаем Евразии.

Список источников:

1. Глинкина С.П., Тураева М.О., Яковлев А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2016. – 59 с.
2. Бейсенова А.С, Абдуллаева Г.С. Великий шелковый путь – основа новой экономической зоны // Актуальные научные исследования в современном мире. – 2018.– №4-2 (36). – С. 38-45.
3. Дашкина И.В. Роль России и Китая в проекте «Новый шелковый путь» // Проблемы современной экономики. – 2018. – №4 (68). – С. 14-16.
4. Башкан А. Растущее присутствие Китая на Кавказе и его окрестностях: новый шел-

ковый путь // Кавказология. – 2018. – №4. – С. 204-225.

5. Уянаев С.В. Китайский проект «Один Пояс – Один Путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – №4. – С. 8-21.

6. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Расширение стратегических горизонтов Китая: «Один Пояс и Один Путь» // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. – 2016. – №4. – С. 151-160.

7. Столина А.Л. Проект «Один Пояс – Один Путь» меняет свою маску // Наука и образование сегодня. 2017. № 2 (13). С. 88-90.