

Проблемы реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути

Чжоу Цзюнь

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого
Аспирант кафедры «Международные отношения»
kmo@imop.spbstu.ru

РЕФЕРАТ

В статье рассмотрены вопросы реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути». Реализация этого проекта позволит Китаю получить возможности для постепенного развития в западном направлении. Страны Центральной Азии смогут превратиться из слабого звена мировой экономики в пространство с динамичным экономическим ростом. Однако существует и ряд проблем, с которыми придется столкнуться Китаю в процессе осуществления проекта Нового Шелкового пути. Несмотря на определенные трудности в осуществлении этого проекта, его значение в развитии взаимодействия между Китаем и Евразийским пространством велико. Потому перспективы его реализации оцениваются достаточно высоко.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Центральная Азия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан, Республика Туркменистан, Республика Узбекистан, Китай, Россия, Новый Шелковый путь, интеграция, экономическое сотрудничество

Zhou Jun

Problems of Realization of the Project of the Silk Road Economic Belt

Zhou Jun

Saint-Petersburg Polytechnic University Peter the Great (Russian Federation)
Postgraduate student, chair «International relations»
kmo@imop.spbstu.ru

ABSTRACT

The article discusses the implementation of the project «Economic belt of the Silk Road». Implementation of this project will allow China to get opportunities for the gradual development of the west. The Central Asian countries will be able to transform itself from a weak link in the global economic space with dynamic economic growth. However, there are a number of challenges that will face China in the implementation of the project of the New Silk Road. Despite certain difficulties in the implementation of the project, its importance in the development of cooperation between China and the Eurasian space is large. Because the prospects for its realization are valued highly enough.

KEYWORDS

Central Asia, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Republic of Tajikistan, Republic of Turkmenistan, Uzbekistan, China, Russia, New Silk Road, integration, economic cooperation

По мнению китайского профессора Ли Син, экономическое могущество Китая способно создать прочную основу и дать дополнительные силы участникам проекта Экономического пояса Шелкового пути для собственного социально-экономического развития. Китай получит возможности для постепенного развития в западном направлении. Центральная Азия может превратиться из слабого звена мировой экономики в пространство с динамичным экономическим ростом [4].

Маршрут по Древнему Шелковому пути использовался преимущественно для транспортировки товаров. Современный Экономический пояс Шелкового пути охва-

тывает более широкий круг вопросов сотрудничества в различных сферах: энергетической, торговой, культурной, политической, в сфере безопасности. Для осуществления проекта уже заложен определенный фундамент: во-первых, экономическое, научно-техническое, инвестиционное преимущество Китая; во-вторых, твердое стремление евразийских стран к экономическому подъему; в-третьих, новые возможности и вызовы, проявившиеся в результате экономической глобализации и региональной интеграции.

Проект обрел весомую поддержку на мировой арене, о своей готовности оказать содействие его реализации официально заявили страны Центральной Азии (Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и другие), Россия, некоторые страны Европейского союза (Германия, Италия), Белоруссия, Турция. Однако существует и ряд проблем, с которыми придется столкнуться Китаю в процессе осуществления проекта Нового Шелкового пути: урегулирование отношений с Евразийским союзом и американским проектом «Новый Шелковый путь»; соединение между Европейским союзом и экономическим пространством Восточной Азии. Сегодня экономическое пространство Центральной Азии является одним из самых слабых на евразийском пространстве; балансирование соотношений между странами-участницами в областях интересов и суверенитета; создание инфраструктурной базы и установление законодательных стандартов; недостаточное могущество и региональное влияние Китая и его небогатый опыт по многостороннему взаимодействию [4].

Несмотря на определенные трудности в осуществлении проекта Нового Шелкового пути его значение в развитии взаимодействия между Китаем и Евразийским пространством велико. Потому перспективы его реализации оцениваются достаточно высоко. Изначально географические рамки проекта были размыты. Первоначально говорилось обо всех странах всего Евразийского континента. Речь шла о странах, расположенных вдоль Древнего Шелкового пути; о государствах Восточной, Западной и Южной Азии и соединении их транспортными коридорами. Китайская сторона считала, что новый экономический пояс будет полагаться на уже существующие региональные площадки сотрудничества Китая с другими государствами. Сам проект выступит в роли объединяющего звена уже реализуемых проектов совместного развития.

Однако разъяснения того, как эта инициатива будет соотноситься с деятельностью Шанхайской организации сотрудничества, отсутствовали [5]. С этим связано и появление гипотез о китайском «плане Маршалла» [6]. Китайская сторона отвергает данную версию. Считая, что помощь является лишь одной из составных частей проекта, а «ее основная суть реализуется посредством торговли и инвестиций, сочетания взаимосвязанной инфраструктуры, политико-культурной коммуникации, внутреннее содержание и методы которой являются более богатыми, а также открытыми и толерантными»¹.

Новый Шелковый путь состоит из большого числа маршрутов. Он включает Древний Шелковый путь, некогда соединявший Китай и Европу через Центральную Азию. А также маршрут Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма; экономический коридор, соединяющий Китай и Пакистан через Кашмир. Сухопутный Шелковый путь начнется в Сиань, в Центральной части Китая, он тянется на запад через Ланьчжоу (провинция Ганьсу), Урумчи (Синьцзян) и Коргас (Синьцзян). Далее Шелковый путь пройдет к юго-западу от Центральной Азии до Северного Ирана и пройдет через территории Ирака, Сирии и Турции. Из Стамбула Шелковый путь пересечет Болгарию, Румынию, Чехию

¹ «Один пояс, один путь»: с помощью восточной мудрости найти ответ на трудный вопрос о развитии / Китайский Информационный интернет-центр. 2015. Март [Электронный ресурс]. URL : http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/03/content_34937451.htm (дата обращения: 28.11.2016).

и Германию. Потом он направится в Роттердам (Нидерланды), а затем на юг до Венеции. В Италии Шелковый путь встретится с не менее амбициозным морским Шелковым путем¹.

Помимо непосредственно участвующих в проекте Шелкового пути 18 стран, по мнению китайской стороны, более 60 стран получают выгоду от проходящих через них транспортных путей. Но основной акцент сделан на Центральной Азии, историческом и настоящем центре Великого Шелкового пути².

В настоящее время Шелковый путь — это масса двусторонних инфраструктурных, инвестиционных и торговых сделок между Китаем и соответствующими странами и региональными организациями. Четких планов осуществления этого проекта нет. В конце марта 2015 г. Китай обнародовал детальный план по воссозданию Шелкового пути. В него вошел детальный список инфраструктурных проектов: железные дороги, автомобильные трассы, проекты в сфере энергетики и индустриальные парки³.

Осуществление этого проекта будет способствовать расширению китайского влияния. Финансовая сторона проекта большей частью ляжет на плечи Китая. Создание Экономического пояса Шелкового пути — это долговременный и сложный процесс, в котором Китайской Народной Республике предстоит соединить национальную стратегию развития с региональной, а внутреннее развитие — с международным.

Внимание Китая к проекту Нового Шелкового пути определяется геостратегическими планами по использованию политического потенциала Центральной Азии в процессе перемещения центра тяжести мирового развития в Азиатско-Тихоокеанский регион [1]. Государства, расположенные в Центральной Азии, не имеют выхода к морям, что в значительной мере сдерживает развитие экономик стран региона.

Создание Нового Шелкового пути не только предоставит возможность сделать Центральную Азию удобным коридором, соединяющим Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу, но и расширит связи стран Центральной Азии с внешним миром. В свою очередь богатая энергоносителями Центральная Азия представляет для Китая исключительный интерес не только в силу своей географической близости, но и в силу отсутствия политических рисков экспорта по воде с Ближнего Востока (перекрытие Ормузского пролива) и нестабильных поставок (пиратство в Малакском проливе).

Поездка Председателя КНР Си Цзиньпина в страны Центральной Азии осенью 2013 г. получила высокую оценку иностранной прессы⁴. В ходе этой поездки было подписано большое количество соглашений, общая сумма которых составила свыше 60 млрд долл. Центральная Азия заняла первое место по объему китайских инвестиций — около 101,8 млрд долл.

Главным поставщиком энергоресурсов с территории Центральной Азии является Туркменистан. В ходе визита Председателя КНР Си Цзиньпина было подписано 8 со-

¹ Tiezzi Sh. The New Silk Road: China's Marshall Plan? // The Diplomat. 2014. 6 November [Электронный ресурс]. URL: <http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan> (дата обращения: 28.11.2016).

² How to Invest in China's New Silk Road Fund // Investment frontier. 2014. 24 November [Электронный ресурс]. URL: <http://www.investmentfrontier.com/2014/11/24/invest-chinas-new-silk-road-fund> (дата обращения: 28.11.2016).

³ China to reveal detailed «Belt and Road» roadmap // Xinhua — news. 2015. March [Электронный ресурс]. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/16/c_134070613.htm (дата обращения: 28.11.2016).

⁴ Fozil Mashrab «AsiaTimes», 24 September 2013 [Электронный ресурс]. URL: http://www.atimes.com/atimes/Central_Asia/CEN-01-240913.html (дата обращения: 28.11.2016).

глашений на сумму 7,6 млрд долл. Главным было соглашение об увеличении поставок газа в Китай. Туркменская экономика практически полностью зависит от экспорта природного газа в Китай, доля этих доходов составляет около 60% ВВП страны. Для развития энергетической отрасли Туркменистана большое значение имеют китайские инвестиции: строительство газопровода общей протяженностью 1840 км из Туркменистана в провинцию Синьцзян; в 2013 г. была согласована разработка Галкынышского месторождения (его запасы составляют 21,2 трлн м³ и уступают лишь Катаро-Иранскому Парсу). Предполагается строительство дополнительной трубы, которая к 2020 г. должна связать Галканыш и Китай. «Туркменская система трубопроводов имеет стратегическое значение для Китая и потому, что уже связана с иранскими месторождениями природного газа и позволяет транспортировать иранский газ через территорию Средней Азии, минуя Ормузский и Малаккский проливы»¹.

Сегодня Туркменистан как никогда заинтересован в развитии Нового Шелкового пути. Предпринимаются попытки создания современной транспортной инфраструктуры. В сентябре 2014 г. началось строительство железной дороги Казахстан-Туркменистан-Иран, грузопоток которой составит 10 млн т в год. Полным ходом идут работы и над проектом железной дороги Туркменистан-Афганистан-Таджикистан. Сегодня на первый план выходит планирование и осуществление масштабных международных проектов в транспортной и коммуникационной сферах, «создание в этом сегменте международной экономики современной инфраструктуры»².

Казахстан является наиболее развитым из всех Центрально-Азиатских государств и самым большим партнером Китая в регионе. Общая сумма китайских инвестиций в Казахстан на конец 2012 г. составила 14 млрд долл., 12 из которых сосредоточены в энергетической сфере³. Одной из основ Новой экономической политики Казахстана является участие государства в крупнейших инфраструктурных проектах. Среди них особое место занимает создание Нового Шелкового пути из Китая в Европу. По словам Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева, «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией»⁴.

На территории Казахстана закладываются инфраструктурные проекты под «Шелковый путь». Построено более 1250 км дорог, завершено строительство железнодорожной магистрали «Жетыген-Хоргос», введен в эксплуатацию железнодорожный переход «Алтынколь-Хоргос» на границе с Китаем с пропускной способностью до 20 млн т⁵. Власти Казахстана работают над программой ускорения прохождения грузов через таможенные посты и устранением административных барьеров. В рамках проекта Новый Шелковый путь «завершается строительство инфраструктуры для производства и продвижения экспорта товаров, привлечения дополнительного транзитного грузопотока в специальной экономической зоне»⁶.

¹ Барбашин А. Новый Шелковый путь // World Economic Journal. 2014. Январь [Электронный ресурс]. URL: http://world-economic.com/ru/articles_wej-382.html (дата обращения: 28.11.2016).

² Чумакин В. «Экономический Шелковый путь»: совместимость видений Туркменистана и Китая // Центральноазиатский информационный портал. 2014. Апрель [Электронный ресурс]. URL : <http://www.news-asia.ru/view/tm/economy/6437> (дата обращения: 28.11.2016).ю

³ Осаволук А. Казахстан: смена ключевых игроков в нефтедобывающем секторе // Фундация/ Открытый диалог. 2014. Февраль [Электронный ресурс]. URL: <http://odfoundation.eu/a/1010,kazakhstan-smena-klyuchevyh-igrokov-v-neftedobyvayushchem-sektore> (дата обращения: 28.11.2016).

⁴ Назарбаев предложил иностранным инвесторам проект «Новый Шелковый путь» // TengriNews. 2012. Май [Электронный ресурс]. URL: http://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nazarbaev-predlozil-inostrannym-investoram-proekt-novyy-214503 (дата обращения: 28.11.2016).

⁵ Лабыхин А. «Новый Шелковый путь» для Китая // Эксперт-онлайн. 2014. Ноябрь [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/2014/11/14/novyy-shelkovyy-put> (дата обращения: 28.11.2016).

⁶ Там же.

В 2013 г. было подписано соглашение о стратегическом партнерстве, общая сумма соглашения составила 30 млрд долл. Благодаря этому соглашению китайские компании заняли ведущие позиции на казахстанском нефтяном рынке [3]. Выгода Казахстана от участия в проекте огромна. Во-первых, это развитие моногородов периферийных районов, которые будут стоять на стыке транспортных магистральных путей. Во-вторых, обеспечение дополнительной экономической инфраструктуры в отдаленных регионах Казахстана. В-третьих, строительство транспортной ветви придаст новый импульс экономическому развитию регионов Казахстана. В-четвертых, государственный бюджет страны получит дополнительный приток финансовых средств за счет наложения специальных тарифов на проезд по новым магистралям¹. Реализация данного проекта позволит увеличить объем грузопотока до 50 млн т в год. На ключевых транспортных коридорах Казахстана будет создан «единый комплекс хабов международного уровня, торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристического»².

Географическое расположение Кыргызстана, находящегося в центре евразийского континента, с одной стороны, и рост международных перевозок, с другой, диктуют необходимость ускоренной интеграции в международную транспортную сеть. В 2010 г. благодаря структурным реформам экономика страны вошла в фазу внушительного роста³. Многие инвестиционные проекты, утвержденные в рамках Национальной стратегии устойчивого развития — 2013, принятой правительством Кыргызстана, реализуются благодаря кредитной поддержке Китайской Народной Республики⁴. Китай стал одним из крупнейших инвесторов и торговых партнеров Кыргызстана, размер планируемых инвестиций оценивается в сумму более 5 млрд долл.⁵

Таджикистан является самым бедным государством Центральной Азии, и поэтому расширение транспортно-экономических связей является весьма важным для его развития. «Современные китайско-таджикские отношения отличаются непрерывным укреплением политического взаимодоверия, постоянным усилением взаимной поддержки и углублением сотрудничества во всех сферах»⁶. Электрификация, инфраструктурные проекты, строительство ГЭС проходят под непосредственным руководством КНР и посредством ее кредитов. Сотрудничество Китая и Таджикистана в рамках проекта Экономический пояс Шелкового пути приобретает долгосрочно устойчивый характер⁷.

¹ Идея председателя КНР Си Цзиньпина о создании экономической полосы в пространстве древнего Шелкового пути перспективна // Синьхуа. 2013. 28 октября [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8439617.html> (дата обращения: 28.11.2016).

² Назарбаев предложил иностранным инвесторам проект «Новый Шелковый путь» // Tengri-News. 2012. Май [Электронный ресурс]. URL: http://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nazarbaev-predlozil-inostrannym-investoram-proekt-noviy-214503 (дата обращения: 28.11.2016).

³ Султанов Т. Кыргызстан — в центре Экономического пояса Шелкового пути: новые перспективы для первой в истории транснациональной трассы // Международное радио Китая. 2014. Июль [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.cri.cn/841/2014/07/08/1s517355.htm> (дата обращения: 28.11.2016).

⁴ Евлашков Д. Цемент и масло // Российская газета — экономика Кыргызстана. № 6000 (24) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2013/02/06/investicii.html> (дата обращения: 28.11.2016).

⁵ Корсун В. Китай прокладывает Новый Шелковый путь в Азии // Эксперт МГИМО. 2013. Октябрь [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mgimo.ru/news/experts/document242598.phtml> (дата обращения: 28.11.2016).

⁶ Си Цзиньпин в таджикских СМИ опубликовал авторскую статью под заголовком «Дружба Китая и Таджикистана, как парящий ввысь орел» // Синьхуа. 2014. 10 сентября [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2014/0911/c31519-8780997.html> (дата обращения: 28.11.2016).

⁷ Там же.

Узбекистан является самым крупным государством Центральной Азии с населением более 30 млн человек. Самарканд и многие другие города Узбекистана некогда являлись важными связующими звеньями на Шелковом пути. Сам путь способствовал стремительному развитию связи между Китаем и Узбекистаном [2]. Между Узбекистаном и Китаем установлены тесные экономические, политические и культурные отношения. Сегодня Китай является не только одним из самых крупных торговых партнеров Узбекистана, но и первым инвестором и крупнейшим поставщиком телекоммуникационного оборудования и оборудования для мелиорации. Согласно некоторым данным, двусторонний товарооборот с января по июнь 2013 г. составил 2,1 млрд долл.¹ В настоящее время в рамках проекта Нового Шелкового пути идет строительство китайско-кыргызско-узбекской шоссейной и железной дороги.

Узбекистан связан с Китаем и газовыми поставками, объем которых постоянно увеличивается. Модернизационная программа Узбекистана 2009–2014 гг. частично финансировалась Китаем. По данным правительства Узбекистана, страна получила от китайского «Эксимбанка» более 600 млн долл. долгосрочных бесплатных кредитов на реализацию 20 инфраструктурных проектов².

Китайский проект Нового Шелкового пути имеет на сегодняшний день как перспективы, так и определенные трудности, связанные с конкуренцией других проектов Евразийской интеграции. Китай использует свой финансовый потенциал для того, чтобы выиграть в этой конкурентной борьбе. Нарастание влияния Китая в Центральной Азии происходит за счет продвижения интеграционного проекта «Экономического пояса Шелкового пути», что становится одним из важнейших направлений внешней политики КНР. К тому же Китай является идеальным рынком для стран Центральной Азии — стран с богатыми нефтегазовыми и минеральными ресурсами и дешевой рабочей силой. Потому подавляющее большинство региональных правительств выражает глубокую заинтересованность в проекте, осуществление которого принесет им несомненную выгоду.

Литература

1. Ван Б. Китайская дипломатия добрососедства на фоне стратегии перебалансировки сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе США // Крест-накрест Юго-Восточной Азии. 2016. № 3. С. 44–48. 王博煊. 美国“亚太再平衡”战略背景下的中国周边外交政策. 《东南亚纵横》2016年第3期44–48. 共5页.
2. Ван Б. Сравнительное изучение торгового сотрудничества между Китаем-Россией и странами Центральной Азии // Европейская и азиатская экономика. 2014. № 4. С. 95–105. 王兵银. 中俄与中亚国家贸易合作比较研究. 《欧亚经济》2014年第4期95–105. 共11页.
3. Гао Ч., Ван И. Эмпирический анализ перспектив Китайско-Казахстанского экономического и торгового сотрудничества: сопоставление торговли и инвестиций в международном плане // Международные торговые вопросы. 2011. № 3. С. 52–60. 鄧志雄, 王颖. 中国与哈萨克斯坦经贸合作前景的实证分析——基于贸易、投资国际比较的视角. 《国际贸易问题》. 2011年第3期52–60. 共9页.
4. Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути: стратегическая попытка реализации «Китайской мечты» // Россия и Китай в евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество? СПб.; М.: Нестор-История, 2015. С. 153–167.
5. Сюй Т. Аспекты Нового Шелкового пути в ШОС // Перспектива. 2015. № 2. С. 6. 许涛. 上合组织的“新丝路”视角. 《瞭望》. 2015年第2期6-6. 共1页.
6. Цзин Л. «Один пояс и один путь»: Китайский план Маршалла // Международные вопросы. 2015. № 1. С. 88–89. 金玲. “一带一路”: 中国的马歇尔计划. 《国际问题研究》2015年第1期88-99. 共12页.

¹ Бывший посол КНР в Узбекистане Гуань Хэнгуан о новом Шелковом пути // Жэньминь жибао онлайн. 2013. 17 октября [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8428000.html> (дата обращения: 28.11.2016).

² Weitz R. Uzbekistan's Economic Reforms and their Challenges // Central Asia-Caucasus Analyst. 2012. 31 October.

References

1. Van B. *China's diplomacy of good neighborliness in the background of the strategy of rebalancing in the Asia-Pacific region* [Kitaiskaya diplomatiya dobrososedstva na fone strategii perebalansirovki sil v Aziatsko-Tikhoookeanskom regione SShA] // *Cross-cross Southeast Asia* [Krestnakrest Yugo-Vostochnoi Azii]. 2016. N 3. P. 44–48. 王博焯. 美国“亚太再平衡”战略背景下的中国周边外交政策. 《东南亚纵横》2016年第3期44–48. 共5页.
2. Van B. *Comparative study of trading cooperation between China-Russia and Central Asian countries* [Srvnitel'noe izuchenie torgovogo sotrudnichestva mezhdru Kitaem-Rossiei i stranami Tsentral'noi Azii] // *European and Asian economy* [Evropeiskaya i aziatskaya ekonomika]. 2014. N 4. P. 95–105. 王兵银. 中俄与中亚国家贸易合作比较研究. 《欧亚经济》2014年第4期95-105. 共11页.
3. Gao H., Wang I. *An Empirical analysis of the prospects for China-Kazakhstan economic and trade cooperation: a comparison of trade and investment at the international level* [Empiricheskii analiz perspektiv Kitaisko-Kazakhstanskogo ekonomicheskogo i torgovogo sotrudnichestva: sopostavlenie torgovli i investitsii v mezhdunarodnom plane] // *International trade issues* [Mezhdunarodnye torgovye voprosy]. 2011. N 3. P. 52–60. 郜志雄, 王颖. 中国与哈萨克斯坦经贸合作前景的实证分析——基于贸易、投资国际比较的视角. 《国际贸易问题》. 2011年第3期52-60. 共9页.
4. Lee Sin. *Economic zone of the silk road: strategic attempt at realizing the «Chinese dream»* [Ekonomicheskii poias Shelkovogo puti: strategicheskaya popytka realizatsii «Kitaiskoi mechty»] // *Russian international Affairs Council* [Rossiiskii sovet po mezhdunarodnym delam]. SPb.; M. : Nestor-Istoriya, 2015. P. 153–167.
5. Xu T. *Aspects of the New silk road in the SCO* [Aspekty Novogo shelkovogo puti v ShOS] // *Term* [Perspektiva]. 2015. N 2. P. 6. 许涛. 上合组织的“新丝路”视角. 《瞭望》. 2015年第2期6-6. 共1页.
6. Jing L. *«One belt and one road» Chinese Marshall plan* [«Odin poias i odin put'»: Kitaiskii plan Marshalla] // *International issues* [Mezhdunarodnye voprosy]. 2015. N 1. P. 88–89. 金玲. “一带一路”: 中国的马歇尔计划. 《国际问题研究》2015年第1期88-99. 共12页.