

© 2018

Ойбек Шералиев

кандидат политических наук,
проректор Университета мировой экономики и дипломатии
г. Ташкент, Узбекистан
(e-mail: rektorat@uwed.uz)

ИНВЕСТИЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПРОЕКТА “ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ”

Рассмотрены различные аспекты инвестиционно-экономической привлекательности и геоэкономическое значение проекта “Экономический пояс Шелкового пути”. При этом основным вектором в статье выступают интересы Узбекистана в реализации проекта “Экономический пояс Шелкового пути”. Раскрыты инвестиционные, экономические и транспортно-логистические аспекты реализации проекта, его связь с существующими концепциями, институциями и проектами, реализуемыми в центральноазиатском регионе. Подчеркивается заинтересованность Узбекистана в реализации проекта.

Ключевые слова: Китай, КНР, Шелковый путь, “экономический пояс Шелкового пути”, “Морской Шелковый путь XXI века”, “пояс и путь”, интеграция, инвестиции, стратегия, проект, экономическая привлекательность, геоэкономическое значение.

DOI:

Китайская Народная Республика в течении последних 20 лет является активным актором центральноазиатской геоэкономики. КНР как в рамках двусторонней дипломатии, так и на многосторонней основе, в первую очередь в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) активно продвигает различные проекты экономического сотрудничества, кооперации и интеграции. На сегодня, китайская инициатива “Экономический пояс Шелкового пути” [2] – одна из самых обсуждаемых тем среди аналитиков, экономистов и международных экспертов. Идея создания проекта была выдвинута Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином во время выступления в “Назарбаев Университете” (Астана, Казахстан) в рамках государственного визита в Республику Казахстан с 6 по 8 сентября 2013 г. [5] Си Цзиньпин говорил о ЭПШП как о новом формате углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России [10].

Китайский лидер в своей речи определил пять основных пунктов стратегии ЭПШП: 1) усиление политических связей государств региона; 2) упор на формирование единой транспортной сети; 3) торговля и товарообмен, снижение издержек для совместной торговли и инвестиций;

4) переход на расчеты в национальных валютах; 5) расширение прямых связей между народами стран региона (народная дипломатия).

Основной целью проекта “Евразийский экономический пояс Великого Шелкового пути” является формирование инвестиционно-экономического пространства нового типа, включающего Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Восточную и Западную Европу, Балканы и Прибалтику, европейскую часть России, Западную и Восточную Сибирь, Дальний Восток, а также создание коммерческой основы для реализации долгосрочных коммерческих проектов межгосударственного значения в интересах заинтересованных государственных органов и стратегических партнеров из Китайской Народной Республики и Европейского союза, в странах СНГ и Ближнего Востока, национальных деловых объединений и крупных производителей стран-участников Шанхайской организации сотрудничества [2].

Если суммировать политические и экономические цели, которые преследуются в рамках реализации стратегии ЭПШП, то можно отметить:

во-первых, стремление Китая через реализацию данной стратегии укрепить свое влияние в центральноазиатском регионе и Евразии в целом;

во-вторых, ясно заявляется, что политическая составляющая взаимодействия стран региона Большой Евразии не менее важна, чем экономическая;

в-третьих, существующие институты (ШОС, ЕАЭС) должны стать основой институционального оформления данной инициативы;

в-четвертых, хотя это не сильно афишируется, для Китая реализация стратегии ЭПШП нацелена на создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступ к природно-сырьевым ресурсам России и стран Центральной Азии.

Отметим, что ЭПШП – это китайский проект, направленный на реализацию китайских интересов. При этом Китай готов инкорпорировать в данную стратегию другие страны, обеспечить учет их интересов. Но по большому счету все это будет работать на долгосрочные интересы Китая.

А эти интересы заключаются в том, чтобы:

1) обеспечить сохранение нынешних темпов экономического развития через вовлечение ресурсов стран региона и формирование эффективной трансевразийской транспортной сети, связывающей Китай и Западную Европу, сети которую не смогут контролировать США.

2) создать транспортно-инфраструктурные условия для ускоренного развития Западного и Северо-Западного Китая.

Предполагается, что проект послужит интересам как участников ШОС, так и других государств Евразии. В интересах России как стратегического партнера Китая – взаимодействие в рамках проекта и его осуществления [11]. В частности, проект выгоден России (областям к востоку

от Оренбурга), а также Казахстану, странам Центральной Азии возможностью “подключения к азиатской модели – через инфраструктурные связи”, необходимые этим территориям [1. С. 28–32].

План по реализации инициативы (“Концепция и действия по совместному строительству” // *Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* [6]) был обнародован Китаем в конце марта 2015 г. на ежегодном экономическом форуме в Боа [12]. Согласно документу, китайский проект направлен на обеспечение глобального режима свободной торговли и открытой мировой экономики в духе открытого регионального сотрудничества. “Концепция” определяет, что Шелковый путь будет соединять Китай, Центральную Азию, Россию и Европу (Балтийскую); связывать Китай с Персидским заливом и Средиземным морем через Среднюю и Западную Азию; соединять Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и Индийским океаном. Эта инициатива предполагает совместное строительство нового “Евразийского сухопутного моста” (*Eurasian Land Bridge*) и развития экономических коридоров Китай–Монголия–Россия, Китай–Центральная Азия–Западная Азия и Китай–Индокитай, принимая во внимание международные транспортные маршруты, опираясь на основные города через которые проходит путь и используя ключевые экономические индустриальные парки в качестве платформы сотрудничества.

Говоря о Новом Шелковом пути, следует понимать, что Китай реализует две комплексные стратегии: “Экономический пояс Шелкового пути” и “Морской Шелковый путь XXI века”.

“Экономический пояс Шелкового пути” направлен на Евразию. Цель – формирование трансевразийских транспортных коридоров, способных обеспечить соединение рынков Китая и Европы через страны Центральной Азии, Россию, Кавказ и Турцию. Сухопутный начинается в Сиане (провинция Шэньси), проходя через весь Китай, он следует до г. Урумчи, пересекает страны Центральной Азии, а также Иран, Ирак, Сирию, Турцию. Далее через Босфорский пролив следует в Восточную Европу, в Россию. Новый Шелковый путь, маршрут которого пройдет по территории нескольких европейских стран, проследует от Роттердама до Италии [9].

“Морской Шелковый путь XXI века” предполагает создание транспортно-инфраструктурных условий для развития сотрудничества со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также Восточной Африки. Морская часть проекта “Шелкового пути” (идея о его возрождении озвучена в октябре 2013 г. Си Цзиньпином в Индонезии) берет начало в Фучжоу (провинция Фуцзянь) идет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань. Затем морская часть направляется к Малаккскому проливу (Малайзия- Индонезия), через Индийский океан (Индия) пересекает Африканский рог (Кения) и направляется в Красное и Средиземное моря [2].

Нужно отметить, что стратегия ЭПШП это часть долгосрочной стратегии Китая, которую он реализует последовательно последние два десятилетия лет.

В частности, с полным основанием можно считать, что строительство первой Транскитайской автомагистрали Ляньюньгань (порт на Желтом море) до пропускного пункта Хоргос (на границе с Казахстаном) в 2004 г., строительство скоростных автомобильных дорог из Синьцзян-Уйгурского округа до границ с Таджикистаном, Казахстаном и Кыргызстаном, целый ряд соглашений о строительстве автомобильных и железных дорог в Таджикистане и Кыргызстане – все это часть долгосрочной стратегии реализуемой КНР в регионе. О серьезности подходов китайских властей свидетельствует и то, что реализация проектов в рамках ЭПШП стало частью разрабатываемого плана “13-й пятилетки” (2016–2020 гг.).

Как отмечают китайские источники, в долгосрочной перспективе планируется создание семи “поясов”: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы.

Формируется принципиально новая Большая Евразийская экономическая зона свободной торговли, ориентированная под Китай.

Согласно расчетов, к 2020 г. объемы перевозок между Китаем и Европой превысят 170 млн тонн. Сейчас свыше 90% этих грузов идут морским путем, в основном через Суэцкий канал. Но время транспортировки через Суэц из Китая в Европу на сегодня составляет около 40 суток. И перспектив резкого снижения сроков морской транспортировки не наблюдается. Да и пропускная способность Суэцкого канала, даже в случае его модернизации, ограничена.

В то же время, сухопутные железнодорожные перевозки, в случае решения вопросов строительства новых, реконструкции существующих железнодорожных коридоров (на что и ориентирована стратегия ЭПШП) позволят уже в ближайшее время снизить время транспортировки грузов из Китая в Европу сухопутными маршрутами до 15 суток.

А это создает реальные возможности уже к 2030 г. перенаправить около 40% грузопотока между Китаем и Европой на трансевразийские сухопутные железные дороги и автомагистрали.

По приблизительным оценкам, реализация планируемых проектов в рамках стратегии ЭПШП займет около 30 лет. И потребует по самым приблизительным оценкам, около 200 млрд долл. (по ценам 2014 г.) и Китай очень серьезно относиться к вопросам финансирования проектов ЭПШП.

Важнейшим показателем серьезности намерений КНР в этом направлении является создание (инициированных КНР) Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шелкового пути.

Уставной капитал банка определен в 100 млрд долларов, а первоначальный акционерный капитал – 50 млрд долларов. К настоящему времени в капитале банка предполагают принять участие около 30 стран.

Фонд Шелкового пути формируется из китайских средств (на основе валютных резервов, Китайской инвестиционной компании, Китайского импортно-экспортного банка, Государственного банка развития Китая). Средства данного фонда целевым образом будут использованы для финансирования проектов в рамках стратегии Экономического пояса Шелкового пути. Китай планирует вложить в этот фонд 40 млрд долл. США. Кроме того, КНР готова оказать помощь в подготовке 20 тыс. специалистов в течение пяти лет для работы по реализации стратегии.

Таким образом, отметим, что проект “экономический пояс Шелкового пути” из всех существующих концепций и проектов по восстановлению Великого Шелкового пути является наиболее зрелым, продуманным и концептуально обоснованным. Данная концепция в полной мере отражает концепцию евразийства в его современном толковании.

Вопросы, связанные с практической реализацией китайского проекта, сегодня обсуждаются на разных уровнях. В ближайшее время предполагается обсуждение инициативы Китая по ЭПВШП главами стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), о чем сообщил министр торговли Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) А. Слепнев, который в частности отметил, что рассматриваются “возможности для объединения крупнейших интеграционных инициатив в Евразии, а именно нашего евразийского интеграционного процесса и инициатив КНР по экономическому поясу Шелкового пути” [7]. По мнению экспертов, “идеальной площадкой для переговоров ЕАЭС с Китаем” [3] могла бы стать ШОС.

Таким образом, отношения между странами в Евразии сегодня получают новый импульс, а возможное совмещение таких механизмов взаимодействия как ШОС и ЭПВШП в перспективе дает объективные возможности использования китайских ресурсов (инвестиционных, транспортных, технологических) [4] для развития государств Евразии,

Вместе с тем, проект ЭПШП в первую очередь направлен на удовлетворение потребностей – экономических, политических, геостратегических и ряда других – Китая [8]. в то же время можем согласиться с тем, что данный проект является весьма выгодным и другим участникам, в первую очередь и для Узбекистана [9], который в рамках проекта ЭПШП действительно сможет превратиться в одного из главных транспортных хабов Шелкового пути.

Подытоживая, отметим, что участие в совместном строительстве “Экономического пояса Шелкового пути” будет способствовать всестороннему углублению и обогащению сотрудничества между всеми участниками проекта ЭПШП.

В этой связи, представляется необходимым:

во-первых, продолжать укреплять политическое и стратегическое взаимное доверие, поддерживать и защищать коренные интересы друг друга;

во-вторых, усиливать практическое взаимодействие в области безопасности, бороться с “тремя силами зла” – сепаратизма, терроризма и религиозного экстремизма, защищать безопасность и стабильность стран;

в-третьих, увеличивать двусторонний товарооборот, улучшать торговую структуру, прикладывая усилия для того, чтобы в ближайшем будущем достичь более высоких отметок в двустороннем товарообороте;

в-четвертых, уделять приоритетное внимание стратегическим проектам в энергетике, инфраструктуре и связи, придавать особое значение в обеспечении экономического роста сотрудничества в областях с высокой добавленной стоимостью, повышать качество и уровень торгово-экономического взаимодействия, превратить политическое взаимодоверие на высоком уровне в движущую силу практического сотрудничества;

в-пятых, развивать дух “Шелкового пути”, оживлять гуманитарные контакты, развивать сотрудничество в культурной, образовательной и туристической сферах, углублять взаимное понимание и дружбу между странами, участвующими в проекте;

в-шестых, в рамках ООН, ШОС и СВМДА нужно усиливать общение и координацию действий, совместными усилиями стимулировать процесс мирного разрешения афганского вопроса, защищать мир и стабильность в регионе.

Таким образом, отметим, что “Экономический пояс Шелкового пути”, наряду с объявленной Председателем КНР инициативой “китайская мечта”, является основой экономической и политической программы работы пятого поколения китайских руководителей. Анализ проекта показывает, что существуют как минимум три вектора его реализации: экономико-инфраструктурный, геополитический и вектор безопасности.

При анализе китайского подхода следует выделить следующие моменты:

во-первых, углубление сотрудничества предлагается осуществлять за счет внутренних ресурсов государств региона, а также Китая и России;

во-вторых, в отличие от американских проектов, речь идет о сотрудничестве государств Центральной Азии прежде всего с Китаем и Россией, а уже потом с другими государствами. Афганистан вообще не упомянут индивидуально, видимо, считается, что это отдельная проблема;

в-третьих, в отличие от подхода ЕС, в основе китайского подхода первым упоминается о политической составляющей: отмечается необходимость политического взаимодействия как основы экономического сотрудничества;

в-четвертых, важнейшим фактором углубления сотрудничества в регионе Китай называет взаимодействие функционирующих здесь международных организаций: ШОС и ЕАЕС. Это означает, что Китай не

рассматривает евразийскую интеграцию, активно продвигаемую Россией, Казахстаном и Белоруссией, как противоречащую китайским интересам или составляющую конкуренцию ШОС, а, напротив, считает ее полезной.

“Экономический пояс Шелкового пути” – это системная программа правительства КНР на долгосрочную перспективу, которая, конечно же, не может быть реализована за один день и только лишь силами Китая. Требуется целый комплекс работ всех заинтересованных стран. Необходимо последовательно, поэтапно, шаг за шагом выходить на масштабное сотрудничество. Только лишь в этом случае возможна полная реализация проекта.

Литература

1. *Бордачев Т., Лихачева А., Чжан Синь.* Чего хочет Азия? // Россия в глобальной политике / М., 2015. № 1. – С. 28–32.
2. “Великий Шелковый путь” (экономический пояс “Шелковый путь”, в Китае называется “пояс и путь”) // http://www.chemico-group.com/ru/index.php?option=com_content&view=article&id=634%3A1-r--l-r---l-r-----&catid=98%3A2011-05-24-14-47-55&Itemid=136. – 2016. – 28 апр.
3. *Габуев А.* Искатели привлечений: как заработать на проекте Шелкового пути // <http://carnegie.ru/2015/03/30/ru-59584/i58t>. 2016. 26 апр.
4. *Лузянин С.* Россия и Китай: новый контекст отношений // <http://infoshos.ru/ru/?idn=1362>. 2016. 28 апр.
5. Посол КНР в РУ: “Экономический пояс Шелкового пути” предоставит блага народам Китая и Узбекистана // <http://china-uz-friendship.com/?p=2500>. 2014. 24 сент.
6. См. полный текст: http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c_134105858.htm. 2016. 28 Apr.
7. Страны ЕАЭС в мае могут обсудить инициативу Китая по Шелковому пути // http://gia.ru/east_economy/20150330/1055418430.html#ixzz3VyPD9PR7. 2016. 24 апр.
8. Экономист: Экономический пояс Шелкового пути нужно синхронизировать с российским проектом РЖД // С. Луконин // http://www.pravda.ru/news/economics/08-05-2015/1259389-Sergey_Lukonin-0/. 2016. 12 мая.
9. “Экономический Пояс Нового Шелкового пути”: возможности для Центральной Азии // <http://eurazvitiye.org/publication/20151219>. 2016. 10 мая.
10. “Экономический пояс Шелкового пути” и Узбекистан // <http://blog.review.uz/new/ekonomicheskij-royas-shelkovogo-puti-i-uzbekistan/>. 2015. 6 авг.
11. *Шилина М. Г.* Шанхайская организация сотрудничества как формат политического и экономического взаимодействия государств: реалии и перспективы // Бизнес. Общество. Власть. М., 2014. № 21. С. 41–61.
12. China to reveal detailed “Belt and Road” roadmap // http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/16/c_134070613.htm. 2016.11 May.