

Бутакова Надежда Александровна,
к. ю. н., доцент кафедры гражданского и трудового права,
Российская Академия народного хозяйства и государственной службы при
Президенте РФ, Северо-Западный институт управления,
г. Санкт-Петербург
nadbutakova@gmail.com

Butakova Nadezhda Alexandrovna,
Ph.D., associate Professor of department of civil and labor law,
Russian Academy of national economy and public administration under the President
of the Russian Federation, North-West Institute of management, Russian Federation,
St. Petersburg

Новый шелковый путь: появление и вызовы времени.

Аннотация. Данная статья посвящена развитию китайской инициативы возрождения Шелкового пути. Целью данной статьи является анализ развития инициативы «Один путь – один пояс», попытка объяснить политические, экономические и социально-экономические предпосылки и возможные последствия различных проектов инициативы, экономических инвестиций в целях реализации проектов для государств – участников проектов строительства инфраструктуры.

Ключевые слова: новый Шелковый путь, инициатива «Один пояс - один путь», инвестиции, транспортный коридор, инфраструктура.

The new silk road: the emergence and challenges of time

Annotation. This article is devoted to the development of the Chinese silk road revival initiative. The purpose of this article is to analyze the development of the "One way – one belt" initiative, an attempt to explain the political, economic and socio-economic prerequisites and possible consequences of various projects of the initiative, economic investments for the implementation of projects for the States participating in projects for the construction of project infrastructure.

Keywords: new silk road, "one belt, one road" initiative, investment, transport corridor, infrastructure.

Более 2000 лет назад впервые был создан Шелковый путь, сеть торговых путей, связывавших Китай с Центральной Азией и арабским миром. Название произошло от одного из самых экспортируемых товаров Китая - шелка.

Первоначально «Шелковый путь» возник во время расширения китайской династии Хань (206 г. до н.э.-220 н.э.) на западе страны, что привело к созданию торговых путей в странах Центральной Азии, Афганистана, современного Пакистана и Индии. Эти маршруты в конечном итоге простирались на четыре тысячи миль в Европу [2, С. 40]. В первом тысячелетии Шелковый путь стал эпицентром торговли, соединяющим восток и запад и, поддерживаемый римскими и византийскими империями, аккумулирующий огромные богатства.

Шелковый путь пришел в упадок с началом монгольских набегов и крестовых походов. В Средние века Шелковый путь перестал иметь сколько-нибудь серьезное торговое значение, в связи с чем получили развитие морские торговые пути в Каспийском и Черноморском регионах. Сухопутная связь между Востоком и Западом оставалась оборванной и в дальнейшем, во время царских завоеваний Средней Азии и в Советский период, когда пять республик Центральной Азии были частью Союза.

В настоящее время концепция восстановления Шелкового пути получила новое геополитическое значение. Очевидным и наиболее заинтересованным в возрождении Шелкового пути государством является Китай. Идея восстановления Шелкового пути из Центрально-Восточной Азии до Западной Евразии приобрела особое внимание в связи с изменением и возрастанием политической активности в регионе. Еще одной причиной возникновения и развития идеи возрождения Шелкового пути является поиск транспортной альтернативы морскому пути, связывающему Каспийский и Черноморский регионы с Западом, что непосредственно ставится в зависимость от перераспределения политического и экономического влияния государств в регионе. Если в двадцатом веке основное влияние в Черноморском регионе

играли два основных лидера: Россия и Турция. То сегодня за влияние в регионе активно борются ЕС, Китай, Индия и Иран.

В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин объявил о возрождении Шелкового пути в качестве Инициативы «Один пояс - один путь», как о самом амбициозном и самом дорогом инфраструктурном проекте, который когда-либо знал мир. Его ожидаемая стоимость составляет более триллиона долларов. После завершения строительства «Один пояс - один путь» соединит, по подсчетам Китая, шестьдесят пять процентов мирового населения и тридцать процентов мирового ВВП. Инициатива «Один пояс - один путь» - это современный эквивалент нового пути развития, включает создание сети железных и автомобильных дорог, трубопроводов и коммуникационных сетей, которые связывали бы Китай и Центральную Азию, Западную Азию и части Южной Азии. Эта инициатива «Один пояс - один путь» направлена на создание крупнейшей в мире платформы для экономического сотрудничества, включая координацию политики, сотрудничество в области торговли и финансирования, а также социальное и культурное сотрудничество [5].

Название «Один пояс – один путь» произошло не случайно. «Пояс» будет состоять из наземных маршрутов, следующих из Китая в Скандинавию, Пиренейский полуостров и Ближний Восток; «Путь» относится к судоходным путям, соединяющим Китай с Юго-Восточной Азией, Ближним Востоком и Африкой.

Продвижение Китаем Шелкового пути тесно связано с развитием трансевразийской торговой инфраструктуры, позволяющей решить внутренние экономические проблемы как самого Китая, путем укрепления наиболее отсталых провинций на западе страны, так и повысить уровень развития наиболее бедных стран всего региона.

Торговля с новыми рынками может значительно повлиять на поддержание национальной экономики Китая. Огромные производственные

мощности из разных уголков Китая найдут логистические выходы вдоль Нового Шелкового пути, и это позволит еще более расширяться китайскому производству.

Шелковые пути должны обеспечить экспорт китайских товаров, гарантируя этим максимальную загрузку избыточных мощностей китайских производителей, которые должны компенсировать недостаточность собственных производств стран, лежащих в зоне «Один пояс - один путь».

В рамках Боаоского Азиатского Форума 30 марта 2015 года состоялась официальная презентация проекта. Инициатива Шелковых путей была объединена слоганом «Один пояс - один путь» и представлена в виде документа «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Правительством КНР в вышеупомянутом документе декларируются следующие цели: усовершенствование инфраструктуры регионов; создание безопасных и эффективных сухопутных, водных и воздушных коридоров; поднятие уровня кооперации на качественно новый уровень; упрощение ведения торговли и инвестиционной деятельности; установление зон свободной торговли вдоль Путей; углубление экономических связей; повышение уровня политического доверия; увеличение уровня культурного обмена; взаимообогащение и увеличение уровня взаимопонимания между странами во имя мира и дружбы [4, С. 116].

Помимо китайской инициативы Шелкового пути (SREB), включающей в себя две большие инициативы: «Морской Шелковый Путь XXI века» и Шелковый путь экономического пояса, проходящий через центральноазиатские республики далее в Россию, Западную Азию и Восточную Европу, идея Шелкового пути представлена еще в двух проектах, обеспечивающих связь между Востоком и Западом. К ним относятся:

- Дорожная инициатива Нового Шелкового пути (NSRI) при поддержке США/Запада (проведенная их региональными союзниками). Американский проект возник в связи с военным присутствием Международных сил содействия безопасности НАТО в Афганистане. В связи с отсутствием магистрали, соединяющей Южную и Центральную Азию, необходимой для осуществления военных поставок, США выступили с данной инициативой, пытаясь поставить Афганистан в центре своих региональных усилий, при этом основными партнерами США выступили Индия и Пакистан. Данный путь проходит по территории центральноазиатских республик, минуя КНР и Россию [3, С. 183].

- Евразийский экономический союз (ЕАЭС), а также транспортный коридор Север-Юг, продвигаемый Россией [2, С. 39]. Данная инициатива «Шелкового пути» учреждена Ираном, Россией и Индией в г. Санкт-Петербурге (2000 г.) и представляет собой мультимодальный транспортный коридор (МТК), соединяющий Индийский океан и Санкт-Петербург через Персидский залив и Каспийское море. Ключевыми партнерами России стали Иран, Индия, Казахстан.

Безусловно, китайская инициатива является самой мощной и развернутой. Ее реализация позволит направить Китайские инвестиции в области, ранее незатронутые китайскими финансами, а именно, Закавказье, некоторые страны Центральной Азии, Иран, а также страны Восточной и Центральной Европы. Помимо сухопутных путей особо выделяется проект Морского шелкового пути XXI века. Он пока не имеет окончательных очертаний, точного перечня портов, вовлечённых в проект, а также полной ясности относительно участия в нём индийской стороны. Морской шелковый путь основан на политике открытия прибрежных районов юго-востока Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе посредством переговоров о свободной торговле с Японией и Южной Кореей; укрепление инвестиционного, торгового и финансового сотрудничества с китайским Тайванем. Морской шелковый путь

может в дальнейшем расширяться на север и соединяться с российским «Северным морским путем» (арктический маршрут), укрепляя сотрудничество в области строительства портов и других инфраструктур с Россией [6, 78].

Экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь имеют ряд преимуществ: простираются во всех направлениях; объединяют более емкий рынок; развиваются на основе древнего Великого шелкового пути; финансируются Китаем. Составной частью реализации проекта является строящаяся автомобильная магистраль «Западная Европа — Западный Китай», идущая от Северной Европы до китайского побережья Тихого океана [7, 241].

Грузоперевозки обеспечиваются через территории КНР, Казахстана и РФ по следующим трем направлениям: Китай — Казахстан, Китай — Центральная Азия, Китай — Казахстан — Россия — Западная Европа. Это наиболее оптимальный путь из Европы в Китай с минимальным количеством пересекаемых границ.

Протяженность международного маршрута «Западная Европа — Западный Китай» составит примерно 8500 км: 3400 км — по территории Китая, 2800 км — через Казахстан, 2300 км — по российской территории. Это регионы Ленинградской, Московской, Владимирской, Нижегородской, Оренбургской областей, а также республики Татарстан, Башкортостан, Чувашия. При этом начало Автодорога возьмет у Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге, затем пройдет по автомагистрали «Санкт-Петербург — Москва», затрагивающая территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей [7, 242].

Таким образом, Экономический Шелковый путь способствует нарастанию торгового сотрудничества ЕС, ЕАЭС и КНР и предоставляет доступ к крупнейшим европейским портам: Роттердам и Гамбург.

Особенность китайской инициативы заключается в том, что Китай предлагает странам-участницам долгосрочные инвестиции в конкретные

проекты, а не предоставление займов или финансовой помощи [4, 134]. Этим китайский подход отличается от Европейского и американского экономического сотрудничества. Китайская финансовая система кредитует китайские компании, которые в свою очередь инвестируют как в собственное производство, так и в различные проекты в других странах. Если США и ЕС выдают денежные займы и ставят условия их использования, тем самым экономически и политически влияя на страны-заемщики. Китай же инвестирует не только деньги, но и свои производственные мощности, технологии, людские ресурсы. Такое ведение дел вполне можно назвать «экономической экспансией».

На сегодняшний день следует отметить неравномерное продвижение в жизнь инициативы «Один пояс - один путь».

Так, следует отметить высокую инвестиционную активность по направлению Китай-Пакистан, в результате которой был восстановлен транзитный коридор через всю территорию Пакистана, до порта Гвадар. Гвадар расположен на побережье Аравийского моря, является единственной пакистанской глубоководной морской гаванью и служит своеобразной "дверью" в стратегически важный для мировой торговли нефтью Ормузский пролив, соединяющий Оманский и Персидский заливы. "Как прописано в соглашении, базирующаяся в Гонконге китайская компания получит полные права на администрирование порта Гвадар, который является третьей крупнейшей морской гаванью Пакистана, а также международного аэропорта и компании по управлению прибрежной морской зоной" [8, 18].

Что касается разработки проектов международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», которые дают северо-восточным провинциям Китая, а также Монголии выход к Японскому морю через российские порты, здесь возникают проблемы соотношения, как технических стандартов, так и финансовых механизмов.

Согласно Концепции развития международных транспортных коридоров, утвержденной Правительством РФ в 2016 г., в рамках реализации проектов развития транспортных коридоров предусматривается модернизация приграничной инфраструктуры, включая строительство и расширение портов, пунктов пропуска, автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, а также значительное упрощение приграничных процедур для транзитных грузов с российской и китайской стороны. С этой целью в 2016 г. было подписано Соглашение о взаимном признании результатов таможенного контроля, в том числе через установленную систему электронного обмена информацией. Ведется работа по созданию и реализации перспективных проектов по закладке нефте- и газопроводов из России в Китай и Монголию [5].

Тем не менее, вопрос финансирования для ряда мероприятий не решен. Финансово-кредитные условия Китая и России разные, поэтому нет сопряжения по реализации проектов. Если Китай давно практикует долгосрочное кредитование инвестиционных проектов, то в России такого рода финансирование даже в перспективе не представляется возможным. В связи с отсутствием альтернативы бюджетного финансирования мега проектов, их реализация имеет крайне затруднительный характер с элементами, имеющими отношение к командной экономике. Отсюда и трудность в реализации совместных проектов.

Не приходится говорить и о инвестиционной активности Китая в экономику России. «Китайские инвестиции в Россию занимали совсем скромную долю от их общего количества..... хотя Китай уже восемь лет подряд является значимым торговым партнером России, пространство для финансового сотрудничества между двумя странами остается без необходимого наполнения. Причиной этого усматривается, прежде всего, во внешней угрозе России в виде санкций, которые существенно сдерживают кредитование и предоставление банковских услуг, а следовательно, и процессы стимулирования двусторонней торговли и совместных инвестиций [1, 20].

Однако, при всех положительных сторонах китайской инициативы, есть основания для предречения определенных опасностей при ее реализации.

Первая из опасностей заключается в том, что инвестиции направляются, как правило, в малоразвитые страны и с нарушением паритетности реализации проектов. Так, стержнем китайской инициативы «Один пояс – один путь» является двухсторонние инвестиции. Однако инвестиции в экономику Пакистана являются односторонними. Опасность таких инвестиций выражается в том, что эта страна с традиционными экономическими и политическими проблемами, проблемами управления и низким уровнем образования, что существенно усиливает вероятность в том, что прибыль от вложенных инвестиций будет далека от ожидаемой.

Вторая опасность заключается в том, что в рамках инициативы китайские инвестиции направляются на развитие инфраструктуры, причем за пределами своей страны. Это означает, что огромные инвестиции привязаны к определенному участку «чужой» земли и, если этот массивный и дорогой проект не будет завершен или растянется на неопределенное время, то все, уже вложенные в строительство средства, не будут иметь никакой ценности. Даже, если проект будет завершен, использование данного проекта будет осуществляться на основании двухстороннего соглашения, что неизменно будет приводить к спорам двух государств, в случае малейшего изменения экономической или политической ситуации в одном из них.

Реализация китайской инициативы может представлять определенную опасность и для России. Прежде всего, это то, что КНР видит Россию и другие страны ЕАЭС как государства, входящие в инициативу «Пояса и Пути», и только потом как участников других объединений. В связи с чем, могут пострадать уже существующие на территории России инфраструктурные и логистические проекты — такие как, например, Транссиб, который совершенно точно потеряет свою привлекательность в глазах инвесторов после создания сухопутного трансконтинентального моста из Китая в Европу, пролегающего через территорию Казахстана [7, 31].

Тем не менее, несомненно, открыв свою экономику навстречу глобализации, Китай приобрел огромный инвестиционный потенциал. Нынешняя китайская инициатива, будучи реализованной, открыла бы дополнительные возможности для развития китайских производственных мощностей, что в ситуации торговой войны с США, дала бы дополнительный толчок развития экономических возможностей Китая.

Литература:

1. Глазьев С.Ю., Архипова В.В., Агеев А.И., Ершов М.В., Митяев Д.А., Нагорный А.А., Вэнь В., Цинцин Я., Росс Д., Чжаоюй Г., Тинтин Ч. Вопросы и состояние процессов сопряжения Евразийского экономического союза и инициативы «Один пояс — один путь» в представлениях Китая и России. *ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: экономика, право, политика*. 2019;(3). С. 13-30.
2. Жолдасбекова А.Н., Леваджи А.Г. Евразийская интеграция через новый шелковый путь: возможности и оценки современные. – «Евразийские исследования», Выпуск 4/2016. - Саратов, 2016. С. 39-48.
3. Капицын В.М. Влияние интеграционного потенциала государств на выбор маршрутов «Нового шелкового пути». Кризис цивилизации в контексте политических процессов XXI века / под ред. А.И. Костина (коллект. монография) / А. И. Костин, В. Ю. Бельский, И. А. Василенко и др. — Изд-во Московского университета Москва, 2016. С. 182-206.
4. Козлов Д.И. Первые итоги и ближайшие перспективы реализации китайской инициативы «один пояс, один путь». Politbook. Изд.: Научно-исследовательский институт общественных и политических наук, Чебоксары, 2018.
5. Международная интеграция и интеграционное право : учебник для бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры / под общ. ред. В. А. Шамахова, В. П. Кириленко, С. Ю. Кашкина. — СПб. : ИПЦ СЗИУ — фил. РАНХиГС, 2017. 880 с.
6. Пакистан передал под контроль китайской компании порт Гвадар на побережье Аравийского моря// <https://tass.ru/ekonomika/2428503>
7. Чэн Го, Д.А. Дегтерев, Чжао Цзилинь Последствия стратегии «Один пояс - один путь» для Китая и Евразии. Вестник РУДН. Серия: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ. 2019 Vol. 19 № 1. 77—88.
8. Шамахов В.А., Случевский В.В. Некоторые аспекты сопряжения проектов ЕАЭС — «Один пояс — один путь». *ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: экономика, право, политика*. 2019;(1):28-33.

9. Шухно С.С. ЕАЭС и китайская инициатива «Один пояс — один путь»: новые возможности сотрудничества. *ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: экономика, право, политика*. 2019;(4). С. 26-32.
10. A NEW SILK ROAD / <https://www.newyorker.com/magazine/2018/01/08/a-new-silk-road>
11. Blanco P., Lucio China's 'One Belt, One Road' To Where? // *The Diplomat*. February 17. 2015. URL: <http://thediplomat.com/2015/02/chinas-one-belt-one-road-to-where/>