

ЭКОНОМИКА

УДК 339.923

DOI: 10.12345/2311-6412_2021_2_88

Юрий БАЖЕНОВ

Ирина ДОНЦОВА

Алёна АКИМОВА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВЫГОДА СТРАН ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Аннотация

Есть смысл анализировать проект «Один пояс – один путь» с точки зрения экономических выгод и преимуществ, который он способен дать странам, присоединяющимся к нему. По данным Министерства торговли Китая, прямые инвестиции из Китая в страны, участвующие в проекте «Один пояс – один путь», резко выросли с 200 млн долл. в 2003 году до 14,53 млрд долл. в 2016 году. После объявления о создании «Один пояс – один путь» были заключены контракты на сумму более 126,03 млрд долл. Этот грандиозный и амбициозный проект оказывает значительное влияние на страны, через которые он проходит.

БАЖЕНОВ Юрий Михайлович – кандидат географических наук, доцент кафедры международных отношений и geopolитики транспорта Российского университета транспорта. Адрес: Российская Федерация, 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. E-mail: eldorado3@mail.ru

ДОНЦОВА Ирина Александровна – магистр кафедры международных отношений и geopolитики транспорта Российского университета транспорта. E-mail: chernova512@mail.ru

АКИМОВА Алёна Олеговна – ассистент кафедры международных отношений и geopolитики транспорта Российского университета транспорта. E-mail: alena_akimova_1994@mail.ru

Ключевые слова: проект «Один пояс – один путь», регион, экономическая политика, транспортный коридор, министерства.

Китайская инициатива по морскому Шёлковому пути и проект «Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП)», известные под общим названием «Один пояс – один путь» (ОПОП), являются современными проектами развития, влекущими за собой формирование обширной инфраструктуры. Проект вызвал бурную дискуссию о его потенциале трансформировать глобальный геополитический ландшафт.

Проекты привлекли значительное внимание аналитиков, китайских и других бизнесменов, потенциальных стран-участниц, таких как Индонезия, Пакистан и Шри-Ланка, внешне-региональных и региональных великих держав, таких как США, Россия, Индия и Япония.

По официальным данным, в проекте «Один пояс – один путь» задействовано более 65 стран мира. Проект покрывает 30% мирового экономического потенциала, 55% мирового ВВП, около 70% населения мира и объединяет около 75% мировых энергетических ресурсов [1, С. 64–70].

Многие страны начали размышлять над экономическими последствиями внедрения ЭПШП для экономики Китая, провинций, городов, многонациональных и транснациональных корпораций, геополитического порядка в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Центральной Азии, Южной Азии, глобальной структуры власти и модели инвестиций, торговли и обмена на региональном и глобальном уровнях [2, С. 30–34].

Есть смысл анализировать проект «Один пояс – один путь» с точки

зрения экономических выгод и преимуществ, который он способен дать странам, присоединяющимся к нему.

Инициативный проект «Один пояс – один путь» колоссален, он строит шесть обширных экономических коридоров через Евразию:

- Китай – Монголия – Россия;
- Новый евразийский сухопутный мост;
- Китай – Центральная и Западная Азия;
- Китай – полуостров Индокитай;
- Китай – Пакистан;
- Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма.

В совокупности эти коридоры создадут сложную сеть из 56 европейских и азиатских стран, работающих бок о бок друг с другом, генерируя миллиарды долларов инвестиционного капитала, доход, а также создание возможностей для трудоустройства в Азии и большей части Европы и Африки.

Эти коридоры будут состоять из сетей железных дорог, сухопутных дорог, водных путей, трубопроводов и информационных магистралей, которые соединят промышленные и энергетические кластеры и будут содержать как наземный, так и морской компоненты.

ОПОП также состоит из двух уровней – международного и внутреннего, связанных соответственно с инфраструктурными проектами, осуществлямыми с соседними странами, и проектами, осуществлямыми во внутренних регионах Китая.

В проекте будут принимать участие: Китай, Монголия, Бруней, Кам-

боджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд, Тимор-Лешти, Вьетнам, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Бахрейн, Египет, Иран, Ирак, Израиль, Иордания, Кувейт, Ливан, Оман, Катар, Саудовская Аравия, Палестина, Сирия, Объединенные Арабские Эмираты, Йемен, Афганистан, Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивы, Непал, Пакистан, Шри-Ланка, Албания, Армения, Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Эстония, Грузия, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Молдова, Черногория, Польша, Румыния, Россия, Сербия, Словакия, Словения, Турция и Украина [3].

Проекты ОПОП в основном реализуются и будут реализовываться в регионах, которые страдают от нехватки финансирования инвестиций в инфраструктуру. По данным Азиатского банка развития (АБР), быстрорастущим регионам Азии (например, Юго-Восточной Азии) в текущем десятилетии потребуется около 8,22 трлн долл. инвестиций в инфраструктуру. ОПОП частично решит этот дефицит финансирования и, таким образом, принесёт пользу регионам, которые больше всего нуждаются в финансировании.

Хотя такие усилия не являются беспрецедентными, другим, предыдущим проектам транспортных и экономических коридоров между Европой и Азией, таким как транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) или Программа Центральноазиатского региональ-

ного экономического сотрудничества (ЦАРЭС), не приписывается такой же потенциал, как у *BRI*, что возможно объяснить плохой координацией этих проектов.

Ещё одна сильная сторона ОПОП, отличающая его от предыдущих проектов, – это поддерживающая его институциональная структура. В ней входят:

- новый Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ);
- Фонд Шелкового пути (*SRF*);
- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), к которому недавно присоединились Китай, Бразилия, Россия, Индия;
- Новый банк развития Китая и Южной Африки (БРИКС);
- банк Шанхайской организации сотрудничества.

АБИИ финансируется преимущественно Китаем, но с помощью региональных и нерегиональных заинтересованных сторон. Положительным аспектом АБИИ по сравнению с другими, более авторитетными международными финансовыми организациями, такими как АБР и Всемирный банк, является его готовность финансировать инфраструктурные проекты, для которых странам с низкими доходами обычно трудно получить финансирование от других мировых финансовых учреждений.

Кроме того, АБИИ также позволит частному сектору участвовать в своих проектах с целью минимизации государственного долга государственных заемщиков.

Ожидается, что внедрение ОПОП окажет благоприятное влияние на

далнейшее развитие торговых и инвестиционных отношений между постсоветскими странами и Китаем, состояние которых в последние годы подвергалось краткосрочным колебаниям. Исходя из возникающей тенденции перспективными видами услуг в рамках сопряжения ЭПШП и ЕАЭС являются транспортные.

За последние семь лет экономическое сотрудничество Китая со странами проекта дало замечательные результаты. С одной стороны, значительно увеличился двусторонний товарооборот между Китаем и странами – участниками «Пояса». В мае 2017 года в Пекине прошел международный саммит «Один пояс – один путь», в котором приняли участие главы 30 государств и правительств, а также 1200 делегаций из разных стран Азии, Европы, Северной Америки, Латинской Америки и Африки. Стороны обсудили реальные пути продвижения проекта «Один пояс – один путь» и поделились взаимными выгодами от международного сотрудничества и его укрепления. Саммит помог подписать контракты на реализацию 76 крупных проектов, основанных на инвестициях, инфраструктуре, политической коммуникации, безбарьерной торговле, финансовой интеграции и обеспечении связи между людьми.

По данным Министерства торговли Китая, прямые инвестиции из Китая в страны, участвующие в проекте «Один пояс – один путь», резко выросли с 200 млн долл. в 2003 году до 14,53 млрд долл. в 2016 году. После объявления о создании проекта «Один пояс –

один путь» были заключены контракты на сумму более 126,03 млрд долл. [4]. Этот грандиозный и амбициозный проект оказывает значительное влияние на страны, через которые проходит.

Согласно данным Министерства торговли Китая, с 2013 по 2019 г. общий объем торговли товарами между Китаем и странами – участниками ОПОП превысил 7,8 трлн долл. В 2019 г. рост двусторонней торговли между Китаем и странами ОПОП достиг 10,8%, опережая совокупный рост торговли Китая на 7,4 процентных пункта [5]. Что касается субрегионов, рост двусторонней торговли между Китаем и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) достиг наивысшего годового прироста – 14,1%, опережая рост двусторонней торговли с двумя другими важными торговыми партнёрами – Соединёнными Штатами и Европейским союзом [6].

С другой стороны, взаимосвязь объектов, представленная шестью экономическими коридорами в рамках ОПОП, была значительно усиlena. Улучшение региональной связности шести экономических коридоров в рамках инициативы, включая Новый евразийский наземный мостовой экономический коридор (*NELBEC*), экономический коридор Китай–Центральная Азия–Западная Азия (*CCWAEC*), экономический коридор Китай – Монголия – Россия (*CMREC*), экономический коридор Китай–полуостров Индокитай (*CICPEC*), экономический коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма (*BCIMEC*) и экономический коридор Китай –

Пакистан (*CPEC*), облегчило торговые потоки по коридорам.

Ярким примером успешного взаимодействия стран в проекте является то, что успешное движение контейнерных поездов Наньнин (Китай) – Ханой (Вьетнам) через границу значительно стимулировало торговые потоки по коридору *CPEC* [8].

Китаю уже удалось наладить сухопутные связи из Юго-Восточного Китая в Юго-Восточную Азию, которые были намечены целью Азиатского банка развития и других для создания наземных соединений. Произошло это благодаря созданию экономического коридора инициативы ОПОП.

Другой коридор соединяет Китай с Куньмином во Вьетнаме, Лаос и Мьянму. Экономика Центральной Азии намного меньше Китая. Благодаря инициативе ОПОП Китай станет основным поставщиком промышленных товаров в Среднюю Азию, а также основным потребителем сельскохозяйственной продукции и ресурсов Центральной Азии. Некоторые геополитические территории станут экономически более жизнеспособными после надлежащей реализации стратегии ОПОП.

В настоящее время для многих стран, расположенных на древнем Шёлковом пути, особенно Центральной Азии, не имеющей выхода к морю, историческая торговая система «Один пояс – один путь» представляется единственной альтернативой для достижения процветания и развития.

Глядя на политическую карту мира, можно подумать, что Центральная Азия находится в её центре

и имеет ряд преимуществ и недостатков. Соединение одной части мира с другой и роль транзитного коридора для экспорта и импорта товаров являются приоритетом при размещении Центральной Азии между Востоком и Западом. Центральная Азия – это место, через которое проходит древний Шёлковый путь. На самом деле Западом для большинства китайских ученых и политиков была Центральная Азия, а не современный европейский Запад. Со времён династии Хань Центральная Азия была стратегическим местом, и китайцы всегда старались поддерживать мирные отношения с главами центральноазиатских стран [7, С. 1–16].

Китайский проект «Один пояс – один путь» напрямую связал свою инициативу с наследием древнего Шёлкового пути и представил её как проект, основанный на равенстве и взаимной выгоде, взаимной открытости и обмене знаниями, культурой и традициями каждого из участников. Но цель инициативы «Один пояс – один путь» – это не только обмен товарами, услугами и идеями на равных условиях. Речь идет о создании новых рынков и маршрутов для китайских товаров в Азии, отчасти из-за падения спроса на них в Европе и США. Влияние Пекина в регионе стремительно растёт день ото дня. Китай стремится к активному экономическому взаимодействию со странами Центральной Азии, а также показывает готовность вкладывать внушительные суммы денег в реализацию проектов, которые жизненно необходимы странам Центральной Азии. Важным фактором в политике Пеки-

на в отношении Центральной Азии стало закрепление необходимости развития западных регионов страны в повестке дня внутренней политики Китая, поскольку региональная динамика Китая всё ещё демонстрирует значительные диспропорции. Западные районы Китая больше связаны с Центральной Азией. Почти треть общего объёма торговли Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая сегодня идёт в Среднюю Азию.

Кроме того, важную роль в обеспечении экономического проникновения Китая в Центральную Азию играют кредиты. Речь идёт о финансировании проектов под относительно низкую процентную ставку, но условием таких кредитов является использование китайских материалов, оборудования или рабочей силы для

выполнения работы. Также практикуется передача доли в бизнесе, применение соглашений о разделе продукции. Эти практики позволяют максимально использовать производственные ресурсы Китая, а передача доли в бизнесе ведёт к постепенному расширению секторов экономического присутствия в экономиках стран Центральной Азии, в свою очередь, страны Центральной Азии также за счёт сотрудничества с Китаем активизируют свою экономику. Инвестиции критически важны для государств Центральной Азии, чтобы преодолеть географическую изоляцию и удалённость от морей, что значительно увеличивает их транспортные расходы и является ограничивающим фактором в торговле.

Особенностью экономического взаимодействия стран Центральной Азии с Китаем в рамках проекта «Один пояс – один путь» в последние годы является приведение внутренних программ экономического развития этих государств в соответствие с интересами и стратегией Пекина. Это сделано для максимального использования возможностей по привлечению финансовых ресурсов Китая. Финансовая составляющая проекта основана на средствах Фонда Шёлкового пути в размере 50 млрд долл. и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в размере свыше 100 млрд долл. В целом Китай готов вложить в «Один пояс – один

путь» до 1 трлн долл. На данный момент около 70 млрд долл., не считая ранее вложенных в Центрально-Азиатский регион инвестиций, вложено в проекты, которые будут вписаны в Шёлковый путь.

Итак, Китай открыл себя для Евразии с помощью инфраструктурного проекта «Один пояс – один путь» и пошёл на этот риск, чтобы обезопасить своё место, изменить экономическую динамику Азии в свою пользу, улучшить социально-экономические условия своих западных регионов, сдержать другие державы в распространении влияния на его «заднем дворе» и привязать к своей сфере влияния целый ряд богатых

ресурсами стран, которые могут гарантировать необходимые ресурсы для развития экономики Китая на десятилетия вперед.

Таким образом, инициатива Китая «Один пояс – один путь» – одна из самых амбициозных внешнеэкономических политик президента Си. Она направлена на укрепление экономического лидерства Пекина

посредством обширной программы создания инфраструктуры во всех соседних с Китаем регионах. Проект является прагматичным и связан не с тем, чтобы Китай оглянулся назад, заново пережил старую «китайскую мечту», а скорее с тем, чтобы смотреть вперёд и создавать условия для трансформации развивающейся азиатской системы.

Список литературы

1. *Guo T, Li Q.* “Xin Sichou Zhi Lu” De Maoyi Jingrong Zhanlue Yiyi // Renmin Luntan Xue Shu Qian Yan. 2015. № 4. Pp. 64–70.
2. *Liu W.* «Yi Dai Yi Lu» Zhanlue de Renshi Wuqu // Guojia Xingzheng Xueyuan Xuebao. 2016. № 1. Pp. 30–34.
3. *Lu H., Rohr C., Hafner M., Knack A.* China Belt and Road Initiative // URL: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html (дата обращения: 08.05.2021).
4. Официальный сайт Министерства торговли Китая. Statistics // URL: <http://english.mofcom.gov.cn/statistic/charts.html> (дата обращения: 08.05.2021).
5. Торговля Китая со странами BRI выросла до 1,34 триллиона долларов в 2019 году // The Economic Times. 15 января 2020 года // URL: https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-briccountries-surges-to-1-34-trillion-in2019/articleshow/73271222.cms?utm_source=contento_finterest_&utm_medium=text_&utm_campaign=cppst (дата обращения: 08.05.2021).
6. China’s Foreign Trade with Belt & Road Countries Robust in 2019. Business Reporting Desk. Available online // URL: <https://www.beltandroad.news/2020/01/15/chinas-foreign-trade-with-belt-road-countriesrobust-in-2019/> (дата обращения: 08.05.2021).
7. *Hou J., Chen S. De Xiao* Measuring the Benefits of the “One Belt, One Road” Initiative for Manufacturing Industries in China // Sustainability. 2018. № 10. Pp. 1–16.
8. The Advancement of Construction of the Six Economic Corridors. 26 April 2019 // URL: http://www.cssn.cn/jjx/jjx_zt/jjx_zt_ydyl2019/jjx_zt_ydyl2019_gtgzhxd/201904/t20190426_4870885.shtml (дата обращения: 08.05.2021).

BAZHENOV Yuriy. M. – *Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Department of International Relations and Geopolitics of Transport of Russian University of Transport/*

Address: 9 Obraztsova str., p. 9, Moscow, 127994, Russian Federation.

E-mail: eldorado3@mail.ru

DONTSOVA Irina A. – *master of International Relations and Transport Geopolitics Department Russian University of Transport*

E-mail: chernova512@mail.ru

AKIMOVA Aleona O. – *assistant of the Department of International Relations and Transport Geopolitics Russian University of Transport*

E-mail: alena_akimova_1994@mail.ru

Keywords: Belt & Road project, region, economic policy, transport corridor, ministries.

ECONOMIC BENEFITS OF THE “ONE BELT, ONE WAY” PROJECT COUNTRIES

Abstract

It is worth analysing the “One Belt – One Road” project in terms of economic benefits and advantages provided to the member countries. According to the Chinese Ministry of Commerce, direct investment from China to countries participating in Belt and Road Initiative has surged from \$200 million in 2003 to \$14.53 billion in 2016. Since the establishment of One Belt, One Road, contracts have been concluded for over \$126.03 billion. This mighty ambitious project has a significant impact on the countries concerned.

References

1. Guo T, Li Q. *The Significance of the New Silk Road from the Economic, Trade, Financial and Strategic Perspectives* // Renmin Luntan Xue Shu Qian Yan. 2015. No. 4. Pp. 64–70.
2. Liu W. *Misunderstandings of “One Belt One Road” Strategy* // *Journal of China’s National School of Administration*. 2016. No. 1. Pp. 30–34.
3. Lu H., Rohr C., Hafner M., Knack A. *China Belt and Road Initiative* // URL: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html (accessed: 08.05.2021).
4. *Official website of the Ministry of Commerce of China. Statistics* // URL: <http://english.mofcom.gov.cn/statistic/charts.html> (accessed: 08.05.2021).
5. *China’s trade with the BRI countries grew to \$1.34 trillion in 2019. The Economic Times*. January 15, 2020 // URL: https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/chinas-trade-with-bricountries-surges-to-1-34-trillion-in2019/articleshow/73271222.cms?utm_source=contento_finterest & u tm_medium = text & utm_campaign = cppst (accessed: 08.05.2021).
6. *China’s Foreign Trade with Belt & Road Countries Robust in 2019. Business Reporting Desk*. Available online // URL: <https://www.beltandroad.news/2020/01/15/chinas-foreign-trade-with-belt-road-countriesrobust-in-2019/> (accessed: 08.05.2021).
7. Hou J., Chen S. De Xiao *Measuring the Benefits of the “One Belt, One Road” Initiative for Manufacturing Industries in China* // *Sustainability*. 2018. No. 10. Pp. 1–16.
8. *The Advancement of Construction of the Six Economic Corridors*. 26 April 2019 // URL: http://www.cssn.cn/jjx/jjx_zt/jjx_zt_ydyl/2019/jjx_zt_ydyl/2019_gtgzhzxd/201904/t20190426_4870885.html (accessed: 08.05.2021).