

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ, АРХЕОЛОГИИ, ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК И РЕГИОНОВЕДЕНИЯ

Сборник материалов XIII Всероссийской научной конференции
студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых
(Томск, 24–26 апреля 2017 г.)

Выпуск 13

Том 2

Издательство Томского университета
2017

ПЛАНЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

науч. рук. – канд. ист. наук, доц. А.Г. Данков

Строительство «Один пояс – один путь» является неизбежным требованием для создания новой модели «всестороннего открытия» Китая, является неизбежным выбором для совместного развития азиатских и европейских стран. В данной статье исследуется стратегия «Экономического пояса Шёлкового пути» – важная стратегия из концепции «Один пояс – один путь». До сих пор эта стратегия привлекает всеобщее внимание и автор ответил на три основных вопроса, обсуждающийся учёными и критиками: что это за стратегия, ее процессы и изменения, и насколько она на данном этапе уже успешна. ЭПШП стимулирует экспорт производственных мощностей Китая, обеспечивает безопасность энергоресурсов, повышает мягкую силу государства, и одновременно принесёт больше шансов для развития странам вдоль линии ЭПШП. Большое количество стран Евразии поддерживает эту стратегию и приняло участие в её создании.

Ключевые слова: Экономический пояс Шёлкового пути, Евразия, Китай.

Концепция «Один пояс – один путь» включает в себя 2 проекта: проект «Экономического пояса Шёлкового пути» и проект «Морского шёлкового пути XXI века». Оба проекта были выдвинуты председателем КНР. 7 сентября 2013 г. председатель Си Цзиньпин выступил в Институте Назарбаева в Казахстане, предложив странам Центральной Азии вместе строить «Экономический пояс Шёлкового пути». 3 октября 2013 г. во время визита в Индонезию, Цзиньпин в своем выступлении в индонезийском парламенте предложил развить партнерские отношения на море и создать проект «Морского шёлкового пути XXI века». Это начало концепции «Один пояс – один путь» [1].

Один пояс – Экономический пояс Шёлкового пути, это новые торговые пути по суше. Существует 3 направления путей: первый начинается из Китая, проходит через Россию, Центральную Азию, до Европы; второй проходит через Центральную и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря; третий путь через Юго-восточную Азию до Южной Азии и Индийского океана. Один путь – Морской шёлковый путь XXI века. В данном докладе рассматривается проект «Экономический пояс Шёлкового пути».

История

Сегодняшний экономический пояс Шелкового пути был построен на основе Великого Шелкового пути, который возник в династии Хань. В 139 году до н.э. чиновник Чжан Цяня по приказу императора У-ди поехал на запад, чтобы создать союзные отношения с народом Великие Юэчжи и вместе сражаться с народом Хунну. Во время путешествия Чжан Цяня собрал много материалов о западе. Он доложил императору об отсутствии в других странах шёлкоткацкого ремесла и посоветовал императору вывозить за границу шёлк в обмен на прекрасных коней, драгоценный камень, вино и т.д. Путь был проложен во II веке до н. э., вёл из города Чанъань (древняя столица династии Хань, ныне город Сианя) через Коридор Хэси (ныне провинция Ганьсу и автономный район Синьцзян) в западные страны: ныне страны Центральной Азии, Афганистан, Иран, Ирак, Сирию, и заканчивался в городе Рим [2]. Ему удалось установить отношения между Китаем и странами центральной Азии. Великий Шелковый путь связывал Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века, являлся главным путём для политического, экономического и культурного обмена между Востоком и Западом на континенте Евразия.

Фон создания проекта

Для Китая идея создания «Экономического пояса Шёлкового пути» не новая: в течение многих лет руководители Китая неустанно призывали к восстановлению древнего «Шёлкового пути». Для этого имеется ряд причин:

1) С точки зрения экономического развития и роста, расширение регионального экономического сотрудничества – это основной лейтмотив политики Китая в отношении всех регионов, в первую очередь в отношении своих соседей.

2) Что касается экономической безопасности, то цена энергоресурсов всегда является решающим фактором. Поставка нефти из региона Персидского залива не стабильная, в регионе были вооружённые и существуют потенциальные конфликты, а цены и количество поставок всегда влияют большие державы. У Китая чрезмерная зависимость от импорта нефтегазовых, ископаемых ресурсов, поэтому нужно искать новых поставщиков.

3) Избыток производственных мощностей. В 2013 году отрасли производства стали, цемента, листового стекла, электролитического алюминия и судостроения относились к отраслям избытка производственных мощностей. В том числе избыток производственных мощностей в сфере сталелитейного производства продолжался несколько лет, в 2007 году коэффициент использования оборудования производства стали

был больше 80%, а в следующие годы никогда не выше чем 80%, то есть становился долговременным избытком производственных мощностей [3]. Так что Китаю приходится находить выход для того, чтобы производственная мощность могла экспортироваться.

4) Избыточные валютные ресурсы. После экономического кризиса 2008 года, цена доллара продолжалась снижаться в течение несколько лет, валютные резервы Китая тоже сокращались. Однако это шанс для Китая построить новую систему расчёта, воспитать ценность национальной валюты и снизить убыток. Так что Китаю нужно найти метод для увеличения валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах, то есть расширить применение юаня через покупку энергоресурсов, инвестиции, кредит и торговлю.

5) Американская политика «Возвращение Америки в Азиатско-тихоокеанский регион» и создание «Транстихоокеанского партнёрства (ТРП)» ограничивали ряд действия Китая и в политической и экономической сфере. С того времени китайской продукций трудно экспортироваться на восток, и Китай решил пойти на запад, то есть сотрудничать со странами континента Евразии.

6) Базовая инфраструктура и экономический центр страны находится на юго-восточной части Китая, в прибрежных городах. На западной части главными отраслями является промышленность и добыча ископаемых ресурсов. Чтобы развивать экономику на западе Китая и сокращать разрыв между Востоком и Западом, нужно передвигать центр экономики и оптимизировать структуру отраслях производства.

7) Китай уже обладает технологией строительства высокоскоростных железных дорог и высокоскоростных поездов, сможет строить единую дорожную сеть, найти новый вид торговли – торговля высокоскоростными поездами, чтобы снизить риски и трудности морской торговли.

Цель и задачи проекта ЭПШП

Экономический пояс Шёлкового пути, это путь стимулирования совместного развития, осуществления совместного процветания, это путь мира и дружбы, который может укреплять доверие и усиливать коммуникацию. Целью проекта ЭПШП является продвижение практики сотрудничества со всех сторон, создание общности интересов, судьбы и обязанности, в которых существует политическое взаимное доверие, экономическая интеграция, который вмещает разные культуры [4].

Главными задачами проекта являются:

1) Политическая коммуникация: Со странами вдоль Шёлкового пути нужно строить механизм коммуникации, установить планы и меры межрегионального сотрудничества,

решить проблемы сотрудничества консультациями, предоставлять политическую поддержку большим проектам в практике сотрудничества.

2) Строительство инфраструктуры и интенсификация строительства единой дорожной сети. Усилить строительство инфраструктуры в странах вдоль Шёлкового пути и сопряжение систем технического стандарта. Китай вместе со странами Шёлкового пути должен продвигать строительство международной транспортной сети, учреждать единый координационный механизм перевозки и шаг за шагом осуществлять совместимые и нормативные правила перевозки, и упрощение международных перевозок.

3) Углублять сотрудничество в области развития инфраструктуры энергоресурсов. Совместно защищать безопасность нефтепроводов и газопроводов, строить международный проход электропередачи, трансграничный волоконно-оптический кабель и сеть магистральной линий связи.

4) Обеспечить свободную торговлю, создать хорошую условие для торговли в странах региона, расширять сферы торговли, оптимизировать структуру торговли, на основе укрепления и расширения традиционной торговли развивать новые виды торговли. Органически соединить торговлю и инвестиции, отменять инвестиционные и торговые ограничения, и активно со странами вдоль линий Шёлкового пути создать зоны свободной торговли.

5) Углублять сотрудничество в области финансирования, продвигать создание системы стабилизации азиатских валют, системы инвестиций и финансирования и системы выдачи кредитов. Расширять сферы и объём двухстороннего обмена и расчёта в национальных валютах в странах вдоль проекта. Совместно продвигать создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Нового банка развития БРИКС и фонда Шёлкового пути.

6) Сотрудничать в сфере науки, создавать общие лаборатории и научно-исследовательские центры, активизировать обмен научно-техническими персоналами, совместно развивать научно-технический инновационный потенциал. Расширять сотрудничество в сфере лечения и производства медикаментов, Китай охотно предоставляет другим заинтересованным странам медицинскую помощь. Повышать размер взаимного обмена студентами, начать образовательное сотрудничество. Для этого, китайское правительство каждый год предоставляет 10 тысяч квот на государственную стипендию для студентов из стран Шёлкового пути.

Китай и результаты проекта ЭПШП

1) Очевидное развитие финансов, диверсификация инвестиционной системы, осуществление расчетных операций в китайских юанях, повешение международного положения китайского юаня: для этого, Китай с 7 странами Евразии подписал договор о двухстороннем обмене местной валюты, у которого общая сумма составляет 210 миллиардов юаней. Кроме того 7 стран Евразии стали потенциальными странами-учредительницами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Фонда Шёлкового пути, фонда экономического сотрудничества Китая и Евразии, фонда сотрудничества производственных мощностей Китая и Казахстана были созданы [5].

2) Быстрое сопряжение политики и механизмов: Министерство коммерции с 8 странами Евразии подписало договор о развитии сотрудничества между отделами Экономического пояса Шелкового пути, с Евразийской комиссией подписало Совместное заявление о переходе к переговорам о соглашении по торгово-экономическому сотрудничеству между Китаем и ЕАЭС; продвижению сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и новой экономической политики Казахстана Светлый путь; создали Совет по сотрудничеству Дальнего Востока России и северо-восточного региона Китая; провели активное рассмотрение с Россией и Монголией о сотрудничестве и сопряжении между созданием экономического пояса шелкового пути, перестройкой евразийской железной дороги и проектом «Степной путь», создали экономический коридор между Китаем, Россией и Монголией.

3) Создание зоны свободной торговли и содействие развитию торговли, совместное развитие экономики в странах вдоль линий Экономического пояса Шёлкового пути, расширение экспорта китайских товаров: Министерство коммерции Грузии завершило изучение возможностей переговоров о свободной торговле, поставили стратегическую цель: создать зоны свободной торговли. Создание зоны беспошлинной торговли между Казахстаном и Китаем – Хоргос.

4) Развитие больших проектов, осуществление экспорта производственной мощности, создание транспортной сети перевозок, построение базовой инфраструктуры поставок энергоресурсов. Например, построила дорога вокруг озера Иссык-Куль, завершилось строительство проекта автомобильной дороги Айни-Педжикент в Таджикистане; были построены объекты электропередач и преобразования электроэнергии Датка – Кемин в Кыргызстане; 3 линия газопровода «Китай-Центральная Азия» была построена, началось строительство 4 линий газопровода в Таджикистане [6].

Вывод

В принципе достигнуты первые результаты проекта Экономического пояса Шёлкового пути в сотрудничестве с Россией и странами Центральной Азии. Активно развивалось инвестиционное сотрудничество; достигнуты «прорывные успехи» по ряду крупных проектов, особенно в сфере энергоресурсов, в строительстве инфраструктурных объектов; строительство железнодорожной сети успешно продвигается на континенте Евразия.

С другой стороны, перед Китаем стоит ряд трудностей:

1) Существует пересечение Китая и России на поясе Шёлкового пути. Для разрешения этой трудности Китай поставил главный принцип: не испортить отношение между Китаем и Россией, не вызвать конфликты между проектом ЭПШП с интеграцией постсоветского пространства, а создать взаимодополняющее отношение.

2) Между Китаем и странами Центральной Азии большая разница по культуре, системе политики, уровню развития экономики и даже по мировоззрению населения. Для этого Китай старается не связывать экономический план вместе с политическим требованием, и соблюдает свой дипломатический принцип: не вмешивать внутреннее дело суверенного государства.

3) Для создания Шёлкового пути нужно активное участие средних и малых китайских предприятий. А у них обычно не хватает опыта и капитала, и эти предприятия не хотят вести дело и инвестировать за границей.

4) Слишком большая разница уровни экономики между странами вдоль линий Шёлкового пути.

5) Нестабильность по безопасности в регионе и угрозы терроризма и сепаратизма.

Литература и источники

1. Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шёлкового пути» / [Алиев Т.М. и др.]. М.: ИГИ, 2016.

2. Го Айцзюнь, Мао Цзиньфэн. Стратегия «Экономический пояс Шелкового пути»: анализ разницы приоритетных отраслях промышленности и стратегии пространственного размещения // Труды (Вестник) Ланьчжоуского университета. 2014. № 1. С. 40–49.

3. Правда избытка производственных мощностей в Китае [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://mt.sohu.com/20160318/n440983516.shtml>

4. Видения и действия совместного строительства экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути 21-го века / Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел, Министерство коммерции. 2015.

5. ЭПШП получил важные результаты в 2015 г. [Электронный ресурс] URL: http://intl.ce.cn/sjjj/qy/201601/07/t20160107_8119630.shtml

6. Проекты ЭПШП энергично двигаются вперед в регионе Евразий. [Электронный ресурс] URL: http://www.ccpit.org/Contents/Channel_3429/2016/0117/567814/content_567814.htm

Chen Qi. PLANS AND RESULTS OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT. “One Belt One Road” construction is an inevitable requirement for building a new pattern of Chinese all-round opening up, is an inevitable choice to promote common development and prosperity in Asian and European countries. This article examines the strategy of the “Silk Road Economic belt” (SREB) – an important strategy from the concept of “One belt – one way”. Until now, this strategy has attracted a widespread attention, and the author answered three main questions, which are discussed by scholars and critics: What is this strategy? How’s it going? How successful is it? The SREB stimulates the export of over capacity of China, ensures the security of energy resources, raises the soft power of the state and brings more chance of development to the countries along the SREB at the same time. Many Eurasian countries support this strategy and have already participated in its creation.

Keywords: Economic belt, silk road, Eurasia, China.