

Андрей ОСТРОВСКИЙ

## ОПОРНЫЕ ГОРОДА – ВАЖНАЯ СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

*В данной статье анализируется китайская инициатива «Один пояс – один путь», которая создает новые возможности глобализации в условиях спада мировой экономики и снижения объема внешней торговли. Для реализации этого проекта учеными Института финансов «Чунъян» Китайского Народного университета предложен вариант создания сети опорных городов различного типа не только на территории КНР, но и за рубежом. В случае реализации этой инициативы не только китайская экономика получит новые стимулы для развития, но и мировая экономика за счет развития инфраструктуры по маршруту «Один пояс – один путь» также существенно ускорит темпы своего развития.*

**Ключевые слова:** инициатива «Один пояс – один путь», инфраструктура, международная торговля, «Морской Шелковый путь XXI века», опорные города, «Экономический пояс Шелкового пути»

Новая стратегия экономического развития, которая стала предметом широкого обсуждения на прошедшем в Пекине 14–15 мая форуме по международному сотрудничеству в рамках стратегии «Один пояс – один путь», представляет собой масштабную инициативу, направленную на создание инфраструктуры и налаживание взаимосвязей между странами Евразии. Предполагается формирование пяти международных коридоров экономического сотрудничества: Китай – Монголия – Россия; Китай – Центральная Азия – Западная Азия; Китай – Индокитай; Китай – Пакистан; Бангладеш – Индия – Мьянма – Китай.

О масштабы инициативы говорят следующие цифры: на территориях, которые должны быть охвачены проектом, проживает 63% населения планеты, к проекту уже присоединилось более 100 стран и международных организаций, более 40 из которых подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем. С 2013 г. Китай инвестировал в экономики стран вдоль «пояса и пути» более 50 млрд долл. В 20 странах китайскими предприятиями было создано 56 зон торгово-экономического сотрудничества, 180 тыс. рабочих мест<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> См.: Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь» / URL: <https://ria.ru/infografika/20170513/1494173299.html>.

Следует отметить, что оценка рассматриваемого проекта в мире неоднозначна. Несмотря на заверения Китая, что она несет в себе огромный потенциал для расширения глобального экономического сотрудничества, а значит, принесет благо всем вовлеченным странам, существует и более осторожная точка зрения, согласно которой китайская инициатива — выражение гегемонистских планов и желания усилить свое влияние в мире.

Тем не менее, развитие инфраструктуры на территории страны по маршруту «Один пояс — один путь» будет играть важную роль не только как транзитная зона для доставки китайских товаров своим торговым партнерам, но и окажет заметное влияние на развитие инфраструктуры нашей страны, что будет способствовать экономическому развитию территорий, прилегающих к транзитной зоне. Как стало известно из материалов Форума, Китай планирует инвестировать в страны на маршрутах «Одного пояса — одного пути» дополнительно 14,5 млрд долл. к уже выделенным 40 млрд долл. через созданный ранее «Фонд Шелкового пути». Помимо этого, китайские банки вместе с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и Новым банком развития БРИКС предполагают выделять для этой инициативы кредиты под приемлемые процентные ставки<sup>2</sup>.

На наш взгляд, представляется целесообразным для России принять активное участие в этом проекте. Очень соблазнительным выглядит проект строительства как железной, так и автомобильной дороги Москва — Пекин, что позволит повысить грузооборот железнодорожного сообщения на территории России. Также выглядит перспективным привлечение китайских компаний к реконструкции Транссиба и БАМа, что позволит обеспечить доступ к разработкам месторождений полезных ископаемых в Сибири и на Дальнем Востоке и повысить скорость прохождения грузов по российской территории.

Еще одним важным моментом является сопряжение двух проектов — китайской инициативы «Один пояс — один путь» и российской инициативы — ЕАЭС, первым шагом к которому могло бы стать создание свободной экономической зоны между двумя структурами. Несмотря на существующие разногласия, интерес России к данному проекту очевиден. Его реализация придаст нашей стране статус крупной транзитной зоны, приведет к росту окупаемости вложений в транспортную инфраструктуру, даст новый импульс развитию регионов азиатской части страны, наконец, приведет к расширению сотрудничества России с Китаем и другими странами.

### *История инициативы «Один пояс — один путь»*

Впервые о реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» было объявлено председателем КНР Си Цзиньпином 7 сентября 2013 г. на встрече с Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым. Речь шла о трех сухопутных маршрутах с побережья Тихого океана через отсталые провинции Северо-Запада Китая — Шэньси, Нинся, Цинхай, Ганьсу и Синьцзян, затем через Казахстан в страны Евросоюза. Чуть позже,

<sup>2</sup> См.: *Tzogopoulos George N.* „Belt and Road” after China’s new commitments. May, 15, 2017 / URL: [http://www.china.org.cn/opinion/2017-05/15/content\\_40817059.htm](http://www.china.org.cn/opinion/2017-05/15/content_40817059.htm).

3 октября 2013 г., Си Цзиньпин, выступая в парламенте Индонезии, заявил о начале реализации проекта «Морской Шелковый путь XXI века», который должен идти от морских портов Восточного и Южного Китая через страны Юго-Восточной Азии и далее в страны Южной и Западной Азии, Восточной Африки, Австралии и Океании. Иными словами, Китай поставил задачу связать между собой экономически развитые страны Восточной Азии и Европы по двум древним маршрутам Шелкового пути, создать самую протяженную, имеющую самые большие резервы и самую объемную платформу экономического сотрудничества между Азией и Европой.

Наконец, в марте 2015 г. под эгидой Госсовета КНР был опубликован совместный документ трех ведомств — Госкомитета по развитию и реформам, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции под названием «Перспективы и действия по совместному созданию „Экономического пояса Шелкового пути“ и „Морского Шелкового пути XXI века“». В нем была изложена концепция развития проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», который впоследствии и стал именоваться инициатива «Один пояс — один путь».

Реализация этого масштабного проекта включала пять основных целей.

Первая. Обмен между государствами региона информацией по стратегии экономического развития для поисков точек соприкосновения.

Вторая. Развитие дорожного сообщения в направлении формирования большого транспортного коридора «Тихий океан — Балтийское море».

Третья. Организация бесперебойной торговли в зоне «Экономического пояса Шелкового пути» на основе упрощения торговых и инвестиционных процедур.

Четвертая. Укрепление денежного обращения для осуществления обменов и расчетов в национальных валютах в счет постоянных операций и в счет капитала.

Пятая. Взаимное изучение устремлений и интересов народов в этой зоне.

Для реализации инициативы «Один пояс — один путь», с учетом сравнительных преимуществ отдельных территорий, Китай выделил пять основных регионов.

В Северо-Западном регионе (три провинции — Шэньси, Ганьсу, Цинхай и два автономных района — Синьцзян и Нинся) предполагается создание транспортного узла, центра бизнес-логистики, центра культуры, науки и образования, а также превращение Синьцзяна в ключевой район «Экономического пояса Шелкового пути».

На Северо-Востоке предусматривается развитие Автономного района Внутренняя Монголия как территории, примыкающей к Монголии и России, улучшение железнодорожного сообщения Хэйлунцзяна с Россией и развитие сотрудничества трех провинций Северо-Востока КНР с российским Дальним Востоком.

Юго-Запад Китая должен использовать свои преимущества с зоной стран АСЕАН, ускорить развитие экономической зоны Тонкинского залива, развивать ключевые порты, связывающие «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь».

В приморских районах Китая, Сянгане, Аомэне и на Тайване предполагается развивать территории с высоким уровнем открытости и сильной экономикой в качестве локомотива для развития экспериментальной зоны свободной торговли в Шанхае и поддерживать Фуцзянь как ядро «Морского Шелкового пути XXI века».

Во внутренних районах Китая, опираясь на города, планируется развивать региональное промышленное сотрудничество и формирование кластеров, создание Евразийского железнодорожного транспортного коридора, координационного механизма таможенных постов и контейнерного поезда Китай — Европа.

Пока структура внешней торговли страны сохраняется относительно стабильной: около четверти всего объема внешней торговли приходится на основных торговых партнеров Китая — США, Евросоюз, Гонконг, Тайвань, Япония, Республика Корея, АСЕАН (см. табл. 1).

Т а б л и ц а 1

*Динамика объема внешней торговли КНР в 2010–2016 гг., млрд долл./%*

| Страны                      | 2010       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Всего                       | 2974/100,0 | 4159/100,0 | 4301/100,0 | 3957/100,0 | 3665/100,0 |
| США                         | 385,4/12,9 | 520,7/12,5 | 555,1/12,9 | 558,3/14,1 | 516,5/14,1 |
| Евросоюз                    | 479,6/16,1 | 558,9/13,4 | 615,0/14,3 | 564,8/14,3 | 548,9/15,0 |
| Гонконг                     | 230,6/7,8  | 400,7/9,6  | 375,7/8,7  | 343,6/8,7  | 303,0/8,3  |
| Тайвань                     | 145,4/4,9  | 197,0/4,7  | 198,3/4,6  | 188,2/4,8  | 178,7/4,9  |
| Япония                      | 297,8/10,0 | 312,4/7,5  | 312,3/7,3  | 278,7/7,0  | 273,4/7,5  |
| Корея                       | 207,1/7,0  | 274,2/6,6  | 290,4/6,8  | 275,8/7,0  | 251,1/6,9  |
| АСЕАН                       | 292,9/9,8  | 443,6/10,7 | 480,3/11,2 | 472,2/11,9 | 449,8/12,3 |
| Страны вдоль «Пояса и пути» | -          | -          | -          | 936,7/23,7 | 941,5/25,7 |
| Индия                       | 61,8/2,1   | 65,4/1,6   | 70,6/1,6   | 71,6/1,8   | 69,7/1,9   |
| Россия                      | 55,5/1,9   | 89,3/2,1   | 95,3/2,2   | 68,1/1,7   | 69,1/1,88  |

Источники: Чжунго тунци чжайяо—2016, Пекин, 2016. С. 105; 2016-нянь гоминь цзинци хэ шэжуэй фачжань тунци баогао (Статистический доклад о социально-экономическом развитии КНР. ГСУ КНР. 28.02.2017 г.).

В целом реализация инициативы «Один пояс — один путь» мало влияет на структуру внешнеторгового оборота по странам мира. Доля ведущих торговых партнеров КНР — США, ЕС, АСЕАН, Японии, Кореи, Гонконга и Тайваня составляла 68,5% в 2010 г., сократилась до 65,3% в 2013 г. и вновь выросла до 69,0% в 2016 г. При этом доля товарооборота с КНР стран в пределах проекта «Один пояс — один путь» выросла незначительно — с 23,7% в 2015 г. до 25,7% в 2016 г. Доля же внешней торговли ведущих экономик стран в пределах проекта «Один пояс — один путь» — России и Индии невелика и не превышает 2% объема внешней торговли КНР.

Аналогичная ситуация наблюдается и по инвестиционному сотрудничеству КНР со странами, находящимися в зоне анализируемого проекта.

С учетом падения курса юаня к доллару объем прямых инвестиций на территорию Китая составил 126 млрд долл. в 2016 г. Из них общий объем прямых инвестиций в страны этой зоны составил 7,1 млрд долл. (всего 5,6% всех прямых инвестиций). Такая же ситуация наблюдается с вывозом китайского капитала за рубеж. Хотя объем прямых инвестиций из КНР за рубеж показывает высокие темпы роста — со 124 млрд долл. в 2015 г. до 170 млрд долл. в 2016 г., однако общий объем инвестиций на территорию стран «Одного пояса — одного пути» составил всего 14,5 млрд долл., или 8,5% прямых инвестиций<sup>3</sup>.

***Концепция опорных городов — пространственная основа реализации инициативы «Один пояс — один путь»***

Новая стратегия развития привела к необходимости формирования соответствующей инфраструктуры, важнейшей составляющей которой стали так называемые опорные города (*чжидянь чэнши*). В соответствии с выдвинутой концепцией сеть подобных городов должна образовать необходимую экономическую инфраструктуру не только по всей территории Китая, но и по всему миру. По мнению исследователей Финансового института «Чунъян» Китайского Народного университета, «эти города отличаются большим объемом производства и международной торговли, развитая инфраструктура, людские ресурсы и открытая территория для бизнеса и инвестиций и поэтому там имеются мощные силы для концентрации, распространения и повышения уровня промышленности»<sup>4</sup>.

Далеко не все города вдоль маршрутов «Одного пояса — одного пути» являются крупными центрами мировой торговли. Важно, чтобы они не только находились на этих маршрутах и развивали эту инициативу, но и были важными городами в качестве транспортных центров в стратегических точках маршрутов<sup>5</sup>. Маршруты инициативы «Один пояс — один путь» должны пролегать по оси территории слабо населенной, разрозненной Евразии, где большая часть стран и регионов представляют слабо развитые экономики, с недостаточно структурированными финансовыми системами и прочей инфраструктурой. К тому же расстояния между этими регионами и промышленными и торговыми центрами весьма значительны.

В подобной ситуации реализация инициативы «Один пояс — один путь» является необходимым условием политических и практических инноваций, развития кластеров в городских районах, международной торговли и обмена между людьми.

Реализация рассматриваемого проекта требует определения опорных городов. В работе Финансового института «Чунъян» Китайского Народного университета рассматриваются такие факторы, как размещение базовой промышленности и связанных с ней отраслей, объемы внешней торговли, благоприятное местоположение, степень интернационализации, политическое международное влияние.

<sup>3</sup> См.: 2016-нянь гоминь цзинцзи хэ шэжуэй фачжань тунцзи баогао (Статистический доклад о социально-экономическом развитии КНР. ГСУ КНР. 28.02.2017 г.).

<sup>4</sup> Pivot Cities on the Belt and Road. Ed by Zhang Haiou, Wang Wen. The Belt and Road Research Team. Chongyang Institute for Financial Studies of Renmin University, New World Press. Beijing. 2016. P. 3.

<sup>5</sup> См.: Ibid. P. 17.

Выбор опорных городов включает несколько взаимосвязанных процедур.

Первая. Оценка существующих возможностей опорных городов вовлекать другие города в орбиту своих производственных связей, концентрировать, распространять и повышать уровень других городов вдоль маршрутов «пояса и пути».

Вторая. Расчет 38 показателей (в т.ч. 12 базовых показателей), по которым осуществлялась классификация опорных городов по всем маршрутам «пояса и пути» как на территории Китая, так и за его пределами.

Третья. Оценка возможностей повышения уровня опорных городов по внутренним и внешним коридорам маршрутов «пояса и пути».

Четвертая. Глубокий исторический анализ всех городов на маршрутах «пояса и пути»<sup>6</sup>.

Базовыми показателями классификации опорных городов стали:

- инфраструктура и хорошее местоположение (наличие аэродрома, морского порта или высокоскоростной железной дороги);
- людские ресурсы (численность городского населения, способности к ведению бизнеса и изучению иностранных языков);
- среда для внешних инвестиций (уровень экономического развития, доступ к рынку и степень стабильности цен);
- среда для международного бизнеса (оценка политической и юридической системы, таможенного и налогового режима и концентрации ресурсов для бизнеса);
- промышленная база (структура промышленности, производственная база на периферии города и возможности для повышения уровня производства);
- возможности для поддержки промышленности (инфраструктура информационных технологий, вспомогательные службы и сеть профессиональных услуг и пр.);
- показатели международной торговли (объем внешней торговли на душу населения, доля сферы услуг и темпы роста внешней торговли и т.п.);
- появление транснациональных корпораций (наличие штаб-квартиры транснациональной корпорации, количество транснациональных корпораций и количество предпринимателей в них);
- инновации и способность к научно-техническому творчеству (благоприятная для инноваций политика, инновации и исследования в сфере образования и возможности для коммерциализации инновационных исследований);
- финансовые возможности (наличие финансовой инфраструктуры, продвижение международных финансовых структур и наличие финансовых инновационных центров);
- степень интернационализации (доля иностранных резидентов, индекс распределения, наличие выставочных центров и количество городов-дублеров);
- международная привлекательность (среда обитания, культурная среда и количество иностранных туристов)<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> См.: *Pivot Cities on the Belt and Road...* P. 17.

<sup>7</sup> *Ibid.* P. 79–80.

На основе этих критериев была проведена оценка 333 городов с прилегающими уездами, четырех городов центрального подчинения, всех уездов и городов, включая 100 ведущих уездов страны и 100 ведущих городов.

В результате было выделено *пять типов опорных городов для международной торговли*:

- опорные города «пояса и пути»;
- имеющие преимущество опорные города «пояса и пути»;
- потенциальные опорные города «пояса и пути»;
- стратегические опорные города;
- уездные опорные города.

По замыслу авторов проекта опорные города через развитие инфраструктуры, совершенствование финансовых институтов, ускорение региональной торговли и улучшение структуры экспорта и импорта призваны заложить платформу для развития находящейся в депрессивном состоянии международной торговли.

Китайские ученые Института финансов Народного университета проанализировали и города за пределами Китая с точки зрения их способности стать опорными городами вдоль маршрутов «Одного пояса — одного пути». Для зарубежных городов было предложено три категории опорных городов: имеющие преимущества, имеющие потенциал и стратегические города для международной торговли.

В первую группу вошли города, обладающие хорошей инфраструктурой и большим объемом внешней торговли. Уже имеющиеся условия для международной торговли могут позволить через эти опорные города за рубежом быстро реализовать поставленные цели и задачи инициативы «Один пояс — один путь». Сюда попали крупнейшие мировые порты — Сингапур, Лондон, Роттердам, Гамбург и Дубай.

Во вторую группу были включены города, которые характеризуются более низкими показателями валового регионального продукта, но которые уже установили тесные торговые связи с Китаем и имеют устоявшиеся правила торговли. Кроме того, эти города находятся в узловых пунктах маршрутов инициативы «Один пояс — один путь». Для реализации их потенциала необходимо улучшать логистику, ускорять транзит грузов через эти города и предлагать новые возможности для развития. В эту категорию вошли три города — Алма-Ата, Стамбул и Обервилль (Франция).

Главное преимущество третьей группы городов — *удачное расположение* на маршрутах «одного пояса — одного пути», которое открывает перед ними богатые возможности для участия в реализации стратегии, но им необходимо улучшать инфраструктуру и условия для внешней торговли<sup>8</sup>. Здесь выделяются Кабул, Ташкент, Тегеран, Улан-Батор и Гвадар.

В целом опорные города должны помочь развить инфраструктуру в странах и регионах вдоль «Одного пояса — одного пути», получить необходимые инвестиции для своего развития. Кроме того, эти города могут служить важными региональными центрами для концентрации ресурсов. Основной функцией всех опорных городов является необходимость развивать беспрепятственную торговлю.

<sup>8</sup> См.: Pivot Cities on the Belt and Road... P. 318.

\* \* \*

Успех или неуспех китайской инициативы «Один пояс — один путь» в значительной степени связан с возможностями Китая развить сеть опорных городов не только на территории страны, но и за ее пределами. Только в этом случае будет создана необходимая инфраструктура, способная не только активно обеспечивать социально-экономическое развитие Китая за счет повышения платежеспособного спроса на своей территории, но и за счет развития территорий за пределами страны, ранее не имевших ресурсов для динамичного роста собственной экономики и для расширения торгово-экономических связей с Китаем.

Рассматривая ситуацию в странах ЕАЭС по сотрудничеству с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути» следует отметить, что в настоящее время у Казахстана и Беларуси уже имеются совместные инфраструктурные проекты развития. В частности, в Казахстане осуществляется модернизация и строительство железных и автомобильных дорог, уже построен пограничный переход Чунджа — Хоргос на границе с Китаем, расширен грузооборот порта Актау на Каспийском море, что позволяет организовать паромную переправу грузов в Баку. В Беларуси полным ходом идет строительство китайско-белорусского парка «Великий камень» под Минском. К сожалению, Россия по-прежнему не имеет подобных крупномасштабных проектов сотрудничества с Китаем.

Состоявшийся 14–15 мая 2017 г. в Пекине Форум «Один пояс — один путь» показал, что экономическое возвышение Китая в мире продолжится, несмотря на такие проблемы, как переизбыток нетрудоспособного населения; большую численность населения страны и сравнительно низкую долю граждан в рабочем возрасте; дефицит таких энергоресурсов, как нефть и природный газ; сильное загрязнение окружающей среды в результате роста производства. Более того, в ближайшие годы, как мы полагаем, именно Китай может дать толчок развитию мировой экономики.

В этой ситуации Россия должна быть заинтересована в евразийской интеграции и стыковке с «Экономическим поясом Шелкового пути», использовании китайского экономического потенциала в интересах собственного развития. В этом случае Россия сможет уверенно ответить на те вызовы, которые постоянно нарастают со стороны США, Евросоюза и других стран.