МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Кафедра мировой экономики и менеджмента**

**НАУЧНАЯ РАБОТА**

**Стратегические ориентиры Китая в формировании**

**«Экономического пояса Шелкового пути»**

Работу выполнила \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Д. Ерюшева

(подпись, дата)

Факультет экономический курс 1

Специальность/направление Экономическая безопасность

Научный руководитель

доц., канд. экон. наук \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Т.С. Малахова

(подпись, дата)

Нормоконтролер

доц., канд. экон. наук \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Т.С. Малахова

(подпись, дата)

Краснодар 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3

1.1 Развитие Великого Шелкового пути: ретроспективный аспект 5

1.2 Значение Великого Шелкового пути в развитии товарно-денежных отношений 6

1.3 Роль Великого шелкового пути в распространении инноваций 8

между цивилизациями Евразии 8

2. Анализ современного состояния экономики Китая и формирование «экономического пояса шелкового пути»: проблемы и противоречия 10

2.1 Позиции экономики Китая и их роль в условиях 10

формирования многополярной системы 10

2.2 Концептуальные основы в развитии «экономического пояса 13

шелкового пути» 13

2.3 Проблемы и противоречия в реализации проекта «экономического пояса шелкового пути» 16

3. Стратегические ориентиры Китая в контексте реализации проекта 21

«экономической полосы шелкового пути» 21

3.1 Тенденции развития «экономического пояса 21

шелкового пути» и его влияние на мировое хозяйство 21

3.2 Позиции России в части формирования китайского проекта 22

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 25

Список использованных источников: 26

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. В современных условиях происходит усиление позиций Китая в мировой политике и экономике. Он по праву занимает одно из лидирующих положний в мировом экономическом пространстве. Эти достижения страны представляют особый интерес, поскольку во многом связаны с переходом страны на «инновационные рельсы». И одним из проектов, характеризующих новую экономическую стратегию Китая является «Экономический пояс Шелкового пути». Данный проект по своей значимости и масштабности способен серьезно повлиять на геополитическую ситуацию в мире.

При изучении данной темы проблема выявления реальных интересов и целей Китая в рамках реализации проекта «Экономической полосы Шелкового пути» требует повышенного внимания.

Обозначенные выше проблемы в части стратегических ориентиров Китая в формировании «Экономической полосы Шелкового пути» предопределили выбор темы научного исследования.

Степень разобранности проблемы. Изучением современного состояния Китая занимаются такие иностранные ученые как Чен Хунцзе, Ли Синь, Ли Шэньмин. Кроме этого на данной проблеме акцентируют свое внимание и отечественные деятели науки. Например, Д.И. Козлов, А.В. Лукин, С.Г. Лузянин, И.Е. Денисов, А.В. Губин, И.А. Макаров, А.К. Соколова, Т.М. Алиев, М.А. Баева, М.А.  Воробьев, А.Н. Орлова.

Цель научной работы - исследовать современное состояние экономики Китая и выявить приоритетные направления в части взаимодействия с отдельными странами и регионами мира.

Объект исследования - экономика Китая в условиях формирования экономического пояса Шелкового пути.

Предмет исследования - внешнеэкономические отношения Китая с отдельными странами и регионами мира в условиях формирования многополярной системы.

На основе исследования были сделаны следующие выводы:

Во-первых, проанализированно современнное состояние экономики Китая и выявлена его роль крупного экономического игрока, приобретающая все большее значение в мировом пространстве.

Во-вторых, исследован проект «Экономической полосы Шелкового пути», являющийся важнейшей инициативой КНР. Она затрагивает различные области развития многих государств и целых регионов мира: безопасность, социокультурные, политико-дипломатические и цивилизационные аспекты их существования

В-третьих, проведена сравнительная оценка мнений разных экспертов и стран относительно проекта «Экономической полосы Шелкового пути».

В-четвертых, определены дальнейшие перспективы и ориетиры развития проекта «Одного пояса и одного пути» и их влияние на мировое сообщество и конкретно на Российскую Федерацию.

1. Теоретические аспекты в исследовании роли и значения великого шелкового пути

Великий шелковый путь - система караванных торговых путей, соединявших со II в. до н.э. до XV в. страны Евразии - от Западной Европы до Китая.

Интересно, что сами торговцы никогда не называли свой маршрут Великим Шелковым путем. Существовали различные названия: «Нефритовый путь», «Алмазный путь» и другие. Но именно выражение «Великий Шелковый путь» впервые появилось в 1877 году. Придумал его немецкий путешественник и историк Рихтофер.

Этот караванный торговый путь был самым протяженным (более 7 тыс. км) в докапиталистическую эпоху. Он играл роль связующего звена между странами разных цивилизаций и социально-экономических систем.

1.1 Развитие Великого Шелкового пути: ретроспективный аспект

Хотя единая трансевразийская система караванных коммуникаций сложилась только в конце II в. до н.э., отдельные ее элементы появились намного раньше.

Согласно данным современной археологии, с 3 тыс. до н.э. функционировал «лазуритовый путь», по которому полудрагоценный камень лазурит перевозился из предгорий Памира на очень дальние расстояния на запад и на юг, до стран Ближнего Междуречья и Индии. С конца 2 тыс. до н.э. начал работать «нефритовый путь» - торговля самоцветами из Центральной Азии по восточному пути, в обмен на шелк из Китая.

В формировании Великого шелкового пути решающую роль сыграл древнекитайский чиновник Чжан Цянь. В 138 до н.э. он отправился с опасной дипломатической миссией к кочевникам из племени юэчжей, чтобы убедить их стать союзниками китайской империи Хань в борьбе с кочевниками сюнну, нападавшими на империю с севера. Чжан Цянь стал первым китайцем, который побывал в Средней Азии. Там он узнал, каким огромным спросом пользуются китайские товары, и увидел много вещей, о которых китайцы не имели представления. Вернувшись в Китай в 126 до н.э., он представил императору доклад, обозначив выгоды торговли между Китаем и государствами Средней Азии. Вскоре в Среднюю Азию были отправлены посольства. Среди прочих даров они везли китайский шелк.

Именно с конца II в. до н.э. можно говорить о функционировании Великого шелкового пути как сквозного маршрута, соединившего все великие цивилизации Старого Света - Китай, Индию, Ближний Восток и Европу.

Хотя маршруты Шелкового пути менялись, можно выделить две основные трассы, соединявшие Восток и Запад: южная дорога - от севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию и северная дорога - от севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря.

В истории этого пути были три кратковременных периода, когда он почти полностью контролировался одним государством: Тюркским каганатом в последней трети VI в., империей Чингисхана во второй четверти XIII в. и империей Тимура (Тамерлана) в последней трети XIV в. Однако из-за высокой протяженности путей объединить их под единым контролем было чрезвычайно трудно. Чаще наблюдался «раздел мира» между несколькими крупными странами.

1.2 Значение Великого Шелкового пути в развитии товарно-денежных отношений

Шелковый путь способствовал развитию торговли и многих институтов рыночного хозяйства. Он стал опорной точной развития международного разделения труда и системы денежных расчетов. Роль Шелкового пути выявлялась в росте городов-опорных торговых пунктов маршрута Шелкового пути, а также в защите имущественных прав и жизни купцов.

Функционирование Великого шелкового пути требовало создания развитой системы международного разделения труда в производстве товаров на экспорт и в обеспечении инфраструктуры транспортных коммуникаций. Главными товарами на Великом шелковом пути были шелковые ткани. В средние века Китай также экспортировал фарфор и чай. Страны Ближнего Востока и Центральной Азии специализировались на изготовлении шерстяных и хлопчатобумажных тканей, которые шли по Шелковому пути на восток, в Китай. Из стран Южной и Юго-Восточной Азии купцы везли в Европу специи (перец, мускатный орех, корица, гвоздика и т.д.), которые использовались европейцами для консервации продуктов и изготовления лекарств.

Также Великий шелковый путь стимулировал развитие на средневековом Востоке торговых городов. В Азии города обслуживали международную торговлю, играя при этом роль транзитных пунктов на караванных путях. Эти города обязательно имели караван-сараи, которые сочетали функции гостиниц и складских помещний. Для обслуживания торговых караванов работали люди различных профессий: переводчики, менялы, проститутки, погонщики верблюдов, охранники караванов, сборщики налогов и так далее.

Регулярное заключение крупных торговых сделок между купцами разных стран требовало использования общепризнанных денежных знаков. Не каждая из стран, активно участвовавших в трансевразийской торговле, могла выпускать золотые и серебряные монеты, которые ценились тогда во всех странах Старого Света. Поэтому купцы по всей Евразии активно использовали полноценные деньги немногих «сильных» стран. Так, в раннее Средневековье по всему Великому шелковому пути при расчетах пользовались золотыми византийскими и серебряными сасанидскими и арабскими монетами. Однако широко практиковались бартерные сделки. Начали приобретать популярность чеки. Для поездок на дальние расстояния купцам было опасно брать с собой большие суммы денег. Поэтому, отправляясь на Восток, купец мог сдать свои наличные деньги какому-либо авторитетному лицу и взамен получить расписку. Этой распиской он мог пользоваться только в тех городах Шелкового пути, в которых присутствовали доверенные люди - менялы-банкиры, и получать обратно свои деньги за вычетом платы за услуги.

Главным условием функционирования Великого шелкового пути была защита имущества и жизни купцов. Сами купцы для минимизации опасностей долгого пути старались отправляться из города в город крупными караванами. Но подобные меры обеспечения безопасности могли оградить их от нападок мелких разбойников, но не от произвола правителей и не от набегов кочевых племен. Правители земель получали доходы от таможенных пошлин, взимаемых в городах вдоль караванных путей. Чтобы не потерять эти доходы, правители стран Азии принимали строгие законы, охранявшие купцов. Так, в империи Тимура та провинция, на территории которой ограбили купца, была обязана компенсировать ему потери в двойном размере и еще заплатить штраф самому Тимуру в пятикратном размере.

Таким образом, Шелковый путь стал уникальным проявлением длительного взаимовыгодного сотрудничества различных цивилизаций Евразии.

1.3 Роль Великого шелкового пути в распространении инноваций

между цивилизациями Евразии

Великий шелковый путь стал каналом, по которому шел постоянный обмен культурными достижениями - новыми товарами, знаниями и идеями.

По Шелковому пути распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Так, если первоначально шелк производили только в Китае, то уже в I-II вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, а в V в. – в Иран.

Некоторые новые товары возникли в результате работы в тандеме разных народов Шелкового пути. Например, порох открыли в Китае в IX в. А в XIV вв. было изобретено оружие, стреляющее при помощи пороха, - пушки.

Со многими новыми товарами познакомились в процессе функционирования Великого Шелкового пути и страны Востока. На начальном этапе развития Шелкового пути китайцы получили из Средней Азии, помимо коней, также семена люцерны и культуру винограда. Позже китайцы освоили за счет караванной торговли еще несколько сельскохозяйственных культур - фасоль, лук, огурцы, морковь и др.

Таким образом, если Запад в ходе культурных контактов по Шелковому пути заимствовал в основном промышленные изобретения, то Восток - сельскохозяйственные.

Великий Шелковый путь сыграл важную роль в развитии географических знаний. Только после образования этой сквозной торговой трассы европейцы и китайцы впервые узнали о существовании друг друга и получили хотя бы приблизительное представление о всех цивилизациях Евразии.

В результате функционирования Великого шелкового пути впервые в истории проявилась тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и регулярных мирохозяйственных связей. Вдоль всего маршрута Великого шелкового пути происходила постепенная унификация культурных компонентов.

История Великого шелкового пути рассматривается в наши дни как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного общения разных стран и народов. В 1987–1997 действовала программа ЮНЕСКО «Шелковый путь – путь диалога», которая стала элементом подготовки планов возрождения Великого шелкового пути.

2. Анализ современного состояния экономики Китая и формирование «экономического пояса шелкового пути»: проблемы и противоречия

2.1 Позиции экономики Китая и их роль в условиях формирования многополярной системы

Не может не вызывать особый интерес геоэкономическая стратегия Ки­тая. Сама по себе она является «путеводной звездой», определяющей направле­ние развитие страны. В масштабах государства, наверное, нет ничего более важного, чем разработка эффективной многолетней стратегии развития. Она предопределяет логику каждого последующего решения органов власти, объединяет и координирует всю деятельность государственного аппарата.

Но невозможно выработать эффективную стратегию развития без тщательного анализа идейно-политических, социальных, культурных и экономических особенностей данной страны.

В связи с вышесказанным, для того, чтобы разобраться в природе возникновения различных инициатив развития Китая, следует рассмотреть его социально- политическую цель.

На протяжение целого века экономика Китая упорно работала на восстановление былого величия страны. И пройдя сложный путь, Китаю все-таки удалось выйти на вершины мирового пространства. Идейно-политическая цель «вызревала» в ходе десятилетий «реформ и открытости», концентрации всех ресурсов страны на подъем экономики. Все было подчинено наращиванию валового внутреннего продукта, которое приняло в какой-то степени мистический или даже маниакальный характер. Но именно по итогу этих неимоверных усилий достигнуты масштабы и мощность экономики Китая, обеспечившие ему 2-е место в мировом рейтинге по абсолютному показателю ВВП (2016 г).[[1]](#footnote-1)

Итак, получив в конце 2012 года бразды правления Поднебесной, а вместе с ними целый комплекс накопившихся экономических, социальных и внешнеполитических проблем, Си Цзиньпин без отлагательства приступил к «реформированию реформ». И начал с постановки цели «Китайская мечта», название которой полностью звучит как «мечта о великом возрождении китайской нации». Эта крупномасштабная программа включает все стратегические концепции развития китайской экономики такие как «Один пояс и один путь», «Управление государством при помощи закона», «Новая норма».

ВВП-гонка за США дала свои результаты. В стране создана мощная многоотраслевая экономика. Китай смог занять свою нишу в производстве и поставке на мировой рынок по сравнительно более низким ценам различных товаров, начиная от одежды и заканчивая электроникой, и превратиться в крупнейшего мирового экспортера.

Одним из последствий мирового кризиса стало замедление развития ведущих стран Америки, Азии, Европы, то есть прямых импортеров Китая. Это резко сузило рынок для реализации китайской продукции. В стране образовались значительные излишки производственной мощности почти во всех отраслях промышленности. Пришло время искать новые рынки и новые пути наращивания экономических мощностей страны. С 2008 г. центр развития был перенесен во внутреннюю сферу. Был осуществлен ряд мер, таких как: развитие здравоохранения, просвещения, создание системы социального обеспечения и повышение доходов населения. Однако по объективным причинам темпы развития китайской экономики стали сокращаться. По данным государственного статистического бюро Китая темпы роста ВВП Китая в 2016 году замедлились до 6,7% против 6,9% в 2015 году, что является худшим показателем за последние 26 лет, однако совпадает с официальными прогнозами властей, озвученными в начале прошлого года. Подобное падение в определенной мере связано с переходом экономики Китая на инновационные рельсы.

За 2008-2014 годы были достигнуты определенные успехи в развитии страны в разных ее отраслях. Однако не была решена проблемы избыточных производственных мощностей и продолжения экспортного производства.

Оказалось, что внутренний китайский рынок не достаточен для развития промышленности, а региональный и социальный дисбаланс территории тормозит развитие единого экономического пространства. Также выявилось, что нация нуждается в развитии образования, здравоохранения, социального обеспечения.

Перечисленные проблемы стали определяющими в деятельности и поведении правительства. В целях сохранения и повышения темпов развития экономики, увеличения занятости и внутреннего спроса в стране началось масштабное строительство железных и шоссейных дорог, аэропортов и недвижимости. Китай также приступил к поиску новых рынков в Латинской Америке, Океании и Африке.

31 октября 2012 года странами РЭСЦА[[2]](#footnote-2) был принят Уханьский план действий по ускорению стратегии РЭСЦА-2020: на основе сотрудничества в таких сферах как транспорт, энергетика, политика создать «экономический коридор» в Центральной Азии.

В сентябре 2012 года Вэнь Цзябао выступил с докладом «Восстановление величия Великого шелкового пути». Тогда под «Великим шелковым путем» понималось строительство железной дороги Китай- Кыргызстан- Узбекистан- Таджикистан- Афганистан- Иран-Турция. А уже в 2013г. на основе результатов прошлых лет Си Цзиньпин выступил с комплексом инициатив, определяющих новую геоэкономическую стратегию Китая. Он предложил увеличить экспорт капитала, ускорить создание новой открытой экономической системы мирового масштаба, постепенно превратить в свободно конвертируемую мировую валюту, создать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и возродить и обустроить экономическое пространство сухопутного шелкового пути и морского шелкового пути.

Однако потребовалось больше года государственных совещаний, что 28 марта 2015 г. в свет вышел официальный документ «Концепция и план действий», которая смогла дать авторитетное обобщенное представление о китайском проекте. В документе отмечается, что проект «Один пояс – один путь» является открытым для всех стран, международных и региональных организаций, а также создает основу для экономического сотрудничества КНР с заинтересованными странами.

2.2 Концептуальные основы в развитии «экономического пояса шелкового пути»

Выдвижение китайской инициативы «Экономической полосы Шелкового пути»(ЭПШП) было вызвано рядом причин, одна часть которых связана с необходимостью решения проблем внутреннего развития Китая, а другая - с ситуацией в сфере международных отношений.

В поисках новых точек экономического развития правительство Китая все больше обращает внимание на потенциал внутреннего рынка в менее развитых районах страны. В таком случае, ЭПШП в первую очередь представляется проектом, направленным на ускорение темпа развития западных провинций Китая.

Также среди причин выдвижения инициативы ЭПШП следует выделить проблему, связанную с переизбытком промышленных отраслей в Китае. Последние десятилетия основным двигателем экономического роста был инфраструктурный бум, который в данный момент подходит к концу. Однако внутренний рынок строительства железных дорог и аэропортов почти исчерпан при значительном потенциале страны в сфере транспортной инфраструктуры. И именно ЭПШП в этой ситуации позволит обеспечить занятость населения КНР путем экспорта рабочей силы и использования накопившегося опыта в этой сфере за рубежом.

Одним из факторов, обусловивших появление концепции ЭПШП, является значительное усиление внешней инвестиционной активности Китая в последние годы. Это связано с выходом Китая на новый уровень экономического развития, когда в результате удорожания рабочей силы и увеличения доли сферы услуг экономика вступает в фазу активной транснационализации, сопровождающейся переносом части промышленного производства за рубеж. Поэтому промышленная кооперация является важной частью ЭПШП.

Помимо решения внутренних задач следует отметить, что обеспечение национальной безопасности, повышение уровня экономического развития региона и улучшение качества жизни местного населения по-прежнему рассматриваются руководством Китая как главные способы снижения сепаратистских настроений и обеспечения стабильности в западных регионах КНР.

Также не следует забывать, что инициатива ЭПШП нацелена на расширение авторитета Китая в международных делах и закрепление зоны его экономического влияния в Азии.

«Один пояс и один путь» проходят материки Азии, Европы и Африки. С одного конца- активные экономики Восточной Азии, с другого- развитые экономики Европы, а между ними пролегают обширные земли государств с огромным потенциалом экономического развития.[[3]](#footnote-3) Основные маршруты экономического пояса проходят по трем коридорам: северный, центральный и южный. Маршрут северного железнодорожного коридора ведет из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы /до Балтийского моря. Центральный коридор, который является самым сложным с точки зрения отсутствия действующей инфраструктуры проходит из Китая через Центральную Азию и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря. Южная ветвь проходит по маршруту из Китая в Юго‐Восточную Азию и Южную Азию к Индийскому океану. Основные маршруты экономического пояса ведут из Китай через Центральную Азию, Россию до Европы (Балтийского моря); из Китая через Центральную Азию и Западную Азию до персидского залива и Средиземного моря; из Ктиая в Юго-Восточную Азию и Южную Азию к Индийскому океану.В их основу лягут крупные международные маршруты с опорными точками в ключевых городах и площадками для сотрудничества в важных торгово-экономко‐производственных зонах. Само понятие маршрутов здесь является скорее некой условностью, отсылающей к «бренду» Великого шелкового пути, и в полном смысле эти маршруты не являются транспортно-логистическими путями, впрочем, как и сам проект не сводится только к инфраструктурной или транспортной составляющей.

Данная программа обладает большим потенциалом. Основное ее содержание состоит из пяти пунктов: политической координации, взаимосвязи инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного передвижения капитала и укрепления близости между народами.

Укрепление политической координации является важной гарантией реализации проекта. Поэтому на основе проекта страны-участницы могут свободно обмениваться информационными стратегиями экономического развития, совмествно принимать меры по развитию региональнеого сотрудничества и разрешать проблемы в сотрудничестве путем консультаций.

Взаимосвязь инфраструктуры является одним из прилритетным направлением реализации проекта «Один пояс и один путь». На основе и уважении суверенитета и национальной безопаности заинтересованных государств страны-участницы, в соответствии с концепцией проекта, должны осуществлять состыковки планов по строительству и по созданию системы технологических стандартов. В «Прекрасных перспективах<…>» особое внимание уделяется необходимости строительства объектов «зеленой» низкоуглеродной инфраструктуры, предотвращая тем самым негативное влияние на окружающую среду и климат.

Под «бесперебойной торговлей» в проекте понимается создание в ближайшем будущем зон свободной торговли, способствуя вступлению в силу и реализации «Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли». Кроме того проект предусматривает не только «железные», шоссейные и водные коммуникации, но и трубопроводную сеть транспортировки энергоресурсов, а также «сетевые коммуникации».

Опорой осуществления проекта «Один пояс и один путь» является свободное передвижение капитала. И важным элементом данного пункта является сообщенное продвижение строительства Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Банка развития БРИКС, а также ускорение создания и эксплуатации Фонда Шелкового Пути.

Близость и взаимопонимание между народами - это социальная основа проекта. Она должна включать сферы образования, здравоохранения, культуры и искусства, науки и технологий, а ткаже взаимодействие по линии партийных и парламентских структур и неправительственных организаций.

На этой базе и продвигается полномасштабное сотрудничество, укрепляющее взаимодоверие между странами, развивающее экономическую интеграцию и культурную толерантность.

В настоящее время ускоряется интеграция мировой экономики и региональное сотрудничество находится на подъеме. В проекте «Одного пояса и одного пути» китайское правительство планирует и уже активно использует методы двустороннего и многостороннего сотрудничества. Двусторонние кооперации КНР предполагает развивать «на всех уровнях» и «по всем каналам», используя при этом как уже существующие, так и новые комитеты и комиссии, специально нацеленные на подготовку «дорожных карт», пилотных проектов и других планов и документов, связанных с инициативой «Шелковый путь». Согласно «Прекрасным перспективам и практическим действиям<…>», в рамках международного сотрудничества Китай намеревается поддерживать и использовать возможности уже существующих в зоне «Одного пояса и одного пути» объединений. Таких как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), АСЕАН+1, Азиатско-Тихоокеанское сотрудничество (АТЭС). Предполагается также использование потенциала международных выставок, конференций, форумов, научных симпозиумов.

2.3 Проблемы и противоречия в реализации проекта «экономического пояса шелкового пути»

Более 100 стран и международных организаций присоединились к инициативе создания «Экономической полосы Шелкового пути». Из них более 40 подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем, достигнув широкого международного консенсуса в отношении инициативы Китая. Генеральная Ассамблея и Совет Безопасности ООН, ЭСКАТО, АТЭС, АЗЕС и GMS подержали или включились в сотрудничество по инициативе «Один пояс, один путь» в соответствующих резолюциях и документах.

Однако после выдвижения инициативы о построении «Пояса и Пути» страны по-разному отнеслись к данному предложению. Часть стран и экспертов отнеслись к проекту скептически. Есть активные сторонники, есть и противники данной идеи. Подобное разнообразие мнений относительно проекта связано с реализацией ЭПШП на фоне роста интереса к потенциалу Евразии. Помимо данной инициативы, за последние несколько лет на этой территории возникло несколько новых проектов - ЕАЭС, американская идея «Нового шелкового пути», центральноазиатские инициативы японского премьера Синдзо Абэ, «Евразийская инициатива» корейского президента Пак Кын Хе и другие.

Глобальная китайская инициатива создания «Экономической полосы Шелкового пути» вызывает опасения со стороны США, так как позволяет целому ряду стран снизить уровень своей экономической и военной зависимости от них. В этой связи, не исключено оказание давления со стороны Вашингтона на руководство таких стран как Республика Корея, Вьетнам или Монголия через экономические рычаги, инструменты «мягкой силы» и использование политического шантажа, в том числе включая поддержку оппозиции и инициирование внутренней нестабильности. Также США рассматривает данный проект как конкурирующий с МРТС (Мегарегиональные торговые соглашения). И их опасения подтвердились, когда в мае 2015 г. было принято совместное заявление России и Китая о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и ЭПШП, где в том числе обозначена перспектива выхода на ЗСТ. В экономическом плане США делают акцент на развитии формата Транстихоокеанского партнёрства, в котором Китай не участвует, и который, вероятно, направлен на подрыв китайского экономического влияния в регионе. ТТП (Транстихоокеанское партнёрство) - это не только торговая политика Америки, но и их политика в сфере национальной безопасности. Американские политики говорят о ТТИП (Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство) как об «экономическом эквиваленте НАТО», изолирующем Россию при одновременном «выстраивании оборонительного сопротивления растущим экономикам Бразилии, Индии и Китая».

Евросоюз долгое время присматривался к китайской инициативе. В отличие от азиатских стран, с энтузиазмом воспринявших «Шелковый путь», ЕС до 2014 года пребывал в нерешительности. Возможно, это объясняется и тем, что сама инициатива до марта 2015 года, казалась «[расплывчатой](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)». На сегодняшний день самым существенным показателем интереса Евросоюза к «Шелковому пути» остаются вложения многих европейских государств в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Торговля и инвестиции - приоритет во взаимоотношениях Китая и Евросоюза. Поэтому «Шелковый путь» для  ЕС - это и выгодное вложение финансов, и возможность применить новые технологии и поделиться опытом. Решение нескольких членов Евросоюза (первоначально Великобритании, Франции и Италии, а затем и Германии, Дании и Нидерландов) инвестировать в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций можно расценивать как первый показатель финансовой заинтересованности ЕС в проекте. Другой немаловажный аспект взаимодействия Китая и ЕС — поддержание мира и безопасности. Об интересе Евросоюза в этой области говорит состоявшийся 6 мая 2015 года визит верховного представителя Евросоюза по иностранным делам и политике безопасности Федерики Могерини в Пекин. В ходе встречи с министром иностранных дел КНР Яном Цзечи Могерини положительно [отозвалась](http://thediplomat.com/2015/05/can-china-and-the-eu-boost-defense-cooperation/) о возможной поддержке проекта Шелкового пути европейским Фондом стратегического инвестирования, который финансирует строительство транспортной инфраструктуры.

Объявление Китаем амбициозных планов развития ЭПШП на первых порах было воспринято настороженно в российском экспертном сообществе. Преобладало представление, что эта инициатива является конкурентом Евразийскому экономическому союзу. Отдельные российские эксперты даже говорили о том, что китайский проект - это реакция КНР на неповоротливость и медленное развитие ШОС, что «Шелковый путь» - вариант более эффективного развития Центральной Азии и соседних регионов. В настоящее время выяснилось, что ситуация не столь критична, наоборот, для России в отдельных компонентах (инфраструктурных, инвестиционных) даже выгодна.

Ранее в экспертных работах наблюдались скорее размытые, а порой и откровенно скептические оценки ее будущего, но в последнее время - особенно после того, как во время визита В.В. Путина в КНР в июне 2016 года был заключен ряд прорывных соглашений в области торгово-экономического сотрудничества, - стали слышаться более оптимистичные оценки (даже у тех авторов, которые изначально были настроены критически).

Важной с точки зрения национальных интересов России в Евразии является попытка сближения трех соседних проектов - ЕАЭС, ШОС и ЭПШП, позволяющая говорить о возможной перспективе формирования долгосрочной евразийской политики России. При этом в ряде работ совершенно справедливо просматривается сценарий создания структуры взаимодействия, в которой бы ШОС играла связующую роль между ЭПШП и ЕАЭС. Подобный подход позволяет значительно снизить возможности экономического доминирования Китая и сохранить традиционные позиции России в Центральной Азии без ущерба евразийской интеграции и собственно двусторонним российско-китайским отношениям.

Для России в рамках вхождения в ЭПШП важным представляется привлечение мощного банковского сектора КНР. Известно, что помимо Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, в рамках которого действует Фонд Шелкового пути, к реализации ЭПШП привлечены Ази- атский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк и др.

Одним из ключевых компонентов китайского проекта является строительство новых и модернизация старых железных дорог в Евразии и других частях света как начальный компонент реализации транспортных (инфраструктурных) проектов. России выгодна такая логистика, поскольку развитие огромных пространств от Владивостока до Калининграда во многом зависит от наличия транспортных коридоров и их эффективности.

Россия особенно нуждается в преодолении пространственных дисбалансов экономического развития. Началом российско-китайского сотрудничества в этой сфере стали совместный проект строительства скоростной железной дороги «Москва - Казань» и планируемая модернизация Транссибирской магистрали, включая казахстанский и китайский участки. Если объединить все железнодорожные «коридоры» ЭПШП с российскими, можно представить следующую картину «железнодорожной Евразии.

[[4]](#footnote-4)

Среди российских ученых большую популярность имеет и тезис - о конкуренции России и Китая в Центральной Азии, используя который авторы аргументируют мысль о невыгодности сопряжения ЕАЭС и ЭПШП для России, поскольку в текущих условиях будет происходить увеличение китайского присутствия в регионе, что в стратегической перспективе может навредить интересам России. Реагируя на подобные построения, необходимо принимать во внимание тот факт, что помешать росту китайского влияния в текущих политических и экономических условиях вряд ли возможно. В то же время отказ от многостороннего диалога, включающего Россию, может привести к тому, что все взаимодействие сведется к двусторонним (или даже многосторонним) формам сотрудничества Китая со странами Центральной Азии, а Россия будет исключена из процесса принятия решений о соразвитии региона, который напрямую связан с ее национальными интересами.

3. Стратегические ориентиры Китая в контексте реализации проекта «экономической полосы шелкового пути»

3.1 Тенденции развития «экономического пояса шелкового пути» и его влияние на мировое хозяйство

Идея ЭПШП имеет прочную культурно-цивилизационную основу: отсылка к исторической роли стран-участниц проекта в развитии Великого шелкового пути является мощным объединяющим фактором для государств с таким разным уровнем экономического и политического потенциала, как, например, страны Центральной Азии, КНР и Пакистан.

Для соседних с Китаем государств и в принципе для стран мирового сообщества важно понять, что рост влияния Китая в обозримом будущем неизбежен. В связи с этим необходимо искать пути использования взаимодействия с ним в интересах собственного развития. Подобный подход тем более разумен, что китайские интересы в большей части соответствуют интересам других стран. Они, как и Китай, заинтересованы в собственном экономическом благополучии, политической стабильности. Эти показатели приобретают особо важное значение в свете растущей террористической угрозы как в самих этих странах, так и в КНР.

Наиболее перспективный путь - эффективное использование геогра- фических преимуществ Китая и формирующегося единого экономического пространства в Евразии. Продвигаемая Китаем инициатива ЭПШП при разумном учете всех плюсов и минусов на данном направлении может сыграть свою позитивную роль.

В контексте реализации инициативы «Одного пояса и одного пути» стоит выявить несколько рекомендаций поведения относительно данной инициативы:

не стоит бойкотировать ЭПШП, а постараться использовать направляемый на его реализацию китайский финансовый потенциал в собственных экономических интересах;

не следует отказываться окончательно от либерализации торговли с Китаем, а выработать концепцию, каким темпом продвигать такую либерализацию с перспективой создания в будущем зоны свободной торговли с Китаем.

Таким образом, ближайшим соседям и стратегическим партнерам Китая необходимо внимательно следить за развитием Экономической полосы Шелкового пути, планировать участие в нем, соотнося его с национальными интересами, а также комплексно и непрерывно анализировать экономическое и политическое состояние современного Китая.

3.2 Позиции России в части формирования китайского проекта

В российско-китайских отношениях по-прежнему существует большая доля неопределенности, которая во многом обусловлена необходимостью поиска новых подходов в условиях качественно нового уровня сотрудничества.

По мере смещения центра мировой экономической активности в зону Азиатско-Тихоокеанского региона для нашей страны неизбежно возраствет роль Дальневосточного федерального округа. И развитие в данном регионе современной, высокотехнолоичной транспортной системы определяет перспективы полноценного включения РФ в систему интеграционных процессов Азиатско-Тихоокеанского региона. Основная проблема заклюсается в том, что Россия не может прдложить современную транспортную сеть такого уровня, который смог бы заинтересовать зарубежных грузоотправителей.

В геополитическом плане ЭПШП открывает для России новые возможности. Главной из них может стать трансформация РФ из «моста» между Западом и Востоком, в «евразийское ядро», формирующее свою международную систему координат, свою глобальную и региональную (евразийскую) повестку. Центральным звеном этой системы должна стать обновленная структура «ЕАЭС - ШОС», использующая ресурсы и возмож- ности ЭПШП.

Стыковка ЕАЭС и ЭПШП возможна на нескольких платформах. Это ШОС, двусторонние межправительственные комитеты сотрудничества, многочисленные аналитические центры в России и Китае, города-побратимы, приграничные регионы, с успехом работающие в России китайские компании и российские компании в Китае. Они в наибольшей степени заинтересованы в стыковке проектов. ЭПШП - не интеграционный проект, а всеобъемлющая инициатива, которая направлена на запад, восток и юг, она позволяет объединить усилия России и Китая в высокотехнологической сфере, в сфере транспорта, инфраструктуры, сельского хозяйства, финансов.

Без детализации по проектам стыковка ЕАЭС и ЭПШП имеет формат лозунга. Поэтому должны обсуждаться конкретные инфраструктурные проекты, механизмы взаимной защиты инвестиций, сближения норм регулирования сотрудничества в отдельных отраслях, таких как информационные технологии, электронная торговля, медицинские и образова- тельные услуги и туризм.

Социально-экономическая сфера интересов России в контексте ЭПШП- наиболее сложная, многогранная, имеющая как блок возможностей, так и потенциальную группу рисков. В настоящее время российский интерес просматривается в двух экономических измерениях. В текущем, когда часть проектов, либо уже работают, либо готовятся к запуску - ж/д «Москва - Казань», углеводородный проект - СП «Ямал СПГ» и др.

Транспортное поле России, Китая и региона Центральной Азии в 2016-2020 гг. будет, скорее всего, развиваться более интенсивно Благодаря наличию китайских инвестиций посредством Азиатского. ЭПШП, так или иначе, будет стимулировать развитие транспортного трека по всем азимутам и направ- лениям, включая прежде всего евразийское. Хотя и здесь возможны технологические и маршрутные «нестыковки» - от ширины планируемой китайской колеи до географических направлений, большинство которых пойдут, либо полностью минуя Россию, либо проходя лишь половину ее территории  (модернизация ж/д «Москва - Пекин» через Казахстан).

Очевидно,что ЭПШП дает возможность различным странам в соответствии с их уровнем экономического развития различный набор предложений и макропроектов. РФ в этих условиях должна найти свою нишу, возможность адаптации и применения к российским условиям сложного рельефа китайских технологий строительства высокоскоростных железных дорог,  инвестиционных программ и др.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Китайски проект «Экономической полосы Шелкового пути» нельзя рассматривать в качестве гуманитарной помощи странам-участницам. То, что декларировано китайской стороной как сотрудничество взаимовыгодное, выгодно в первую очередь самому Китаю. К его экономическим интересам относятся обеспечение собственной экономики сырьем, производимой продукции - рынками сбыта, а рабочей силы - работой. Поскольку в самом Китае во всем этом наблюдается нехватка, единственная возможность - «выход вовне». Китайская сторона вкладывает свои деньги, при условии использовании собственных рабочей силы, а строящийся объект становится собственностью КНР. При это для строительства используются не китайские, а местные ресурсы, а экологические вопросы, связанные со строительством, часто отодвигаются на второй план. Но несмортя на возможные недостатки проекта «Один пояс и один путь», который в преоритете преследедует интерсы Китая, можно говорить о том, что данный проект может стать отличной возможностью и основой для создания единого экономического пространства в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Список использованных источников:

* 1. «Прекрасным перспективам и практические действия по совмествому созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века» // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции госсовета КНР) // МАРТ 2015
  2. «Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад)» // .В. Лукин, С.Г. Лузянин, Ли синь, И.Е. Денисов, К.Л. Сыроежкин, А.С. Пятачкова // 2016
  3. «Экономический пояс шелкового пути и морской шелковый путь 21-го века» с точки зрения экспертов КНР // Чен Хунцзе // 2015
  4. «Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России» // И.А. Макаров, А.К. Соколова
  5. ««Новые «шелковые пути» китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты»» // Уянаев Сергей Владимирович // Китай в мировой и региональной политике. История и современность
  6. «Первые итоги и ближайшие перспективы реализации китайской инициативы «один пояс, один путь»» // Д.И. Козлов
  7. «Мегарегиональные торговые соглашения»// 2016 г. //В. Саламатов
  8. «Проект “Экономического пояса Нового Шелкового пути»// А.В. Губин // 2016 // Проблемы национальной стратегии №4
  9. «Шелковый путь + экологическая цивилизация китая и его соседи»// Евгений Симонов, Международная коалиция Реки без Границ»// 2016
  10. «Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шёлкового пути»» / [Алиев Т. М. и др.]// 2016
  11. «Геоэкономическая стратегия Китая»// В.Г.Гельбрас//2016
  12. «Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному сотрудничеству»// А.В.Островский // 2016
  13. «Из истории Великого Шелкового пути»// Х.В.Исаков
  14. «Многовариантность транспортной стратегии КНР»//С.Л. Сазонов, К.А. Петрунько, У Цзы//2016
  15. «Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры офизиальной «дорожной крты»»// С.В. Ульянов
  16. «Китай: новые тренды развития на рубеже 2015-2016 гг.»// В. Михеев, С. Луконин//2016

1. По данным МВФ, [World Economic Outlook April 2016](http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/01/index.htm) [↑](#footnote-ref-1)
2. В РЭСЦА (программа Регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии) входят: Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан, Афганистан, Монголия, Туркменистан и Пакистан. [↑](#footnote-ref-2)
3. Согласно «Прекрасным перспективам и практическим действиям по совместному созданию экономического пояса шелкового пути и морского шелкового пути XXI века»//ГОСКОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ РАЗВИТИЯ И РЕФОРМ, МИНИСТЕРСТВО ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ И МИНИСТЕРСТВО КОММЕРЦИИ //(издано с санкции госсовета КНР) //МАРТ 2015 [↑](#footnote-ref-3)
4. «О влиянии транспортных проектов на геополитическое положение страны»// С.Н. Шарапов [↑](#footnote-ref-4)