

Секция «Мировая экономика и международные экономические отношения стран Азии и Африки»

Экспорт китайской модели развития в евразийское пространство

Конгырбай Адилет Рашидулы

Аспирант

Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Факультет востоковедения,
Алматы, Казахстан

E-mail: kongyrbay@yandex.ru

С началом 2016 года, развитие человечества продолжается при наличии конкуренции между моделями развития, это значит, что стратегии по содействию экономическому росту, между Китаем, с одной стороны, США и другими западными странами, с другой. Хотя эта конкуренция в значительной степени скрыта от глаз общественности, ее исход определит судьбу большей части Евразии на десятилетия вперед. Большинство людей на Западе знают, что экономический рост в Китае существенно замедлился, с более чем 10% в год в последние десятилетия, сегодня он стал ниже 7%. Руководство КНР не сидит сложа руки, стремясь ускорить переход от экспортно-ориентированной, вредной для окружающей среды модели роста, основанной на тяжелой промышленности, к модели, основанной на внутреннем потреблении и услугах.

Но существует большой внешний аспект планов Китая. В 2013 году президент Си Цзиньпин объявил о массовой инициативе под названием «Один пояс, одна дорога», которая сможет трансформировать экономическую основу Евразии. Компонент «Один Пояс» состоит из соединения железнодорожных линий от западного Китая через Центральную Азию и в Европе, Ближнем Востоке, и Южной Азии. Странно названный компонент «Одна дорога» состоит из портов и сооружений для увеличения объема морских перевозок из Восточной Азии и соединения этих стран в один пояс, предлагая им возможность перевозить свои товары по суше, а не через два океана, так как они делают в настоящее время. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) под руководством Китая, к которому в начале этого года отказались присоединиться США, предназначен для финансирования инициативы «Один пояс, одна дорога». Но вероятно инвестиционные нужды проекта затмят ресурсы предлагаемой новой организации. [1]

В действительности, инициатива «Один пояс, одна дорога» представляет собой поразительное изменение в китайской политике. Впервые, Китай стремится экспортировать свою модель развития в другие страны. Китайские компании конечно же были очень активны во всей Латинской Америке и Африке к югу от Сахары в последнее десятилетие, инвестиции в товарно-добывающей промышленности и инфраструктуре способствовали тому, чтобы упомянутые регионы приблизились к Китаю. Но инициатива «Один пояс, одна дорога» отличается от остальных, ее цель заключается в разработке промышленного потенциала и потребительского спроса в странах за пределами Китая. Вместо добычи сырья, теперь Китай стремится переместить свою тяжелую промышленность в менее развитые страны, что делает эти страны богаче и поощряет их спрос на китайские товары. Модель развития Китая отличается от той, что в настоящее время считается модной на Западе. Она основана на массивных государственных инвестициях в инфраструктуру, дороги, порты, электроэнергетику, железные дороги, аэропорты, которые облегчат индустриальное развитие. Американские экономисты отrekliсь от данной стратегии «сначала постройте, а потом будут дивиденды» из-за опасений по поводу коррупции и корыстных целей местных органов управления, когда настолько активно участие государства.

Большим вопросом для будущей мировой политики является следующим: Чья модель будет преобладать? Если инициатива «Один пояс, одна дорога» соответствует ожиданиям

китайских стратегов, вся Евразия, от Индонезии до Польши будет преобразована в следующем поколении. Китайская модель будет процветать за пределами Китая, произойдет повышение доходов и, следовательно, спрос на китайскую продукцию, для замены застоявшихся рынков в других частях мира. Загрязняющие отрасли также будут перенесены в другие части мира. Вместо того, чтобы быть на периферии мировой экономики, Центральная Азия будет в ее сердце. Форма авторитарной власти Китая получит большой авторитет, подразумевая большое отрицательное влияние на демократию во всем мире.

Но есть важные причины сомневаться в том, что инициативу «Один пояс, одна дорога» удастся реализовать. Инфраструктурное развитие под руководством правительства заработало в Китае, потому что китайское правительство смогло контролировать политическую обстановку. Это трудно сделать за границей, где нестабильность, конфликты, и коррупция будут мешать китайским планам. Действительно, Китай уже противостоял гневным заинтересованным сторонам, националистическим законодателям и непостоянным друзьям в таких местах, как Эквадор и Венесуэла, где он уже сделал крупные инвестиции.

Это не означает, однако, что США и другие западные правительства должны сидеть самодовольно и ждать неудачи Китая. Стратегия развития массивной инфраструктуры, возможно достигла своего предела внутри Китая, и она может не заработать в зарубежных странах, но она по-прежнему имеет решающее значение для глобального роста. США занимались строительством крупных плотин и дорожных сетей еще в 1950-е и 1960-е годов, позже такие проекты вышли из моды. Сегодня в США имеют относительно мало что можно предложить развивающимся странам в этом отношении. Вероятно, США следует стать одним из учредителей АБИИ, и это может подтолкнуть Китай к большему соблюдению международным стандартам окружающей среды, безопасности и трудовых норм. В то же время, США и другие страны Запада должны спросить у себя, почему инфраструктуру стало настолько трудно строить, и не только в развивающихся странах, но и также у себя. Если западное сообщество не будет заниматься решение данного вопроса, то оно рискует уступить будущее Евразии и другие важных частей мира Китаю и его модели развития.

Источники и литература

- 1) Francis Fukuyama. Exporting the Chinese Model. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-strategy-by-francis-fukuyama-2016-01#eGMEVj1lYQ06rhqj.01>.

Слова благодарности

В ожидании рассмотрения моего тезиса. Буду благодарен за скорый ответ по принятию тезиса. С уважением, Адилет Конырбай