

Проект "Один пояс - один путь" в экономической стратегии КНР

Научный руководитель – Малков Сергей Юрьевич

Лысикова Ева Андреевна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет глобальных процессов, Направление геополитики и дипломатии, Москва, Россия

E-mail: lysikova.eva@mail.ru

С древнейших времен Великий Шелковый Путь являлся важнейшим торговым узлом. Эта караванная дорога связывала государства, расположенные на территории Древней Азии с государствами Средиземноморья. Великий Шелковый Путь пролегал через земли следующих современных государств: Азербайджан, Узбекистан, Китай, Таджикистан, Грузия и Северный Кавказ, Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан, Иран. Согласно общепринятой точке зрения, возникновение Великого Шелкового Пути датируется II веком до н.э., однако зачатки сложились еще в III тысячелетии до н.э., когда возникли пути из Месопотамии и Элама в долину Инда и предгорья Памира. «Двигателем» зарождавшейся торговой сети на первых этапах были кочевые племена, предметами торговли - драгоценные камни (лазурит, нефрит), полезные ископаемые, сырье. Ко второй половине II тысячелетия до н.э. к системе путей подключился Китай, о чем свидетельствуют найденные учеными многочисленные артефакты. К концу I тысячелетия до н.э. можно говорить об установлении дипломатических связей с Евразией, когда Китай закрепил свою власть в Ганьсу (северная часть центрального Китая). С этого времени можно говорить о возникновении Великого Шелкового Пути. В IV-IX веках н.э. торговая сеть переживает период расцвета, однако в связи с византийско-иранскими войнами, сухопутная торговля становятся все более опасной. Ей на смену приходят речные пути. К XV веку н.э. Великий Шелковый Путь приходит в упадок из-за учащения военных конфликтов в Средней Азии.

Великий Шелковый Путь безусловно имел колоссальное значение для экономического развития стран, через которые пролегла сеть, являлся важным стимулирующим фактором торговли. Это было «окно», через которое страны Запада и Востока обменивались новыми технологиями, традициями, культурой. В этой связи можно весьма логично обосновать возникновение проекта воссоздания этого маршрута в XX-XIX веках.

Впервые эта идея была озвучена председателем КНР Си Цзиньпином в 2015 году на Боаоском Азиатском Форуме (неправительственная организация, посвященная поддержке и развитию экономического обмена на территории Азии). Китаем была выдвинута инициатива «Один пояс - один путь» - международный проект КНР, направленный на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, экономических коридоров, связывающих более 60 стран Центральной Азии, Европы, Африки, который будет способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем. Основными задачами являются следующие положения: укрепление дружеских и деловых отношений со всеми участниками проекта в различных сферах; оказание финансовой поддержки для реализации проекта; реализация проекта на основе уже существующих стратегий ("Генеральный план по взаимосвязи и взаимному доступу"-АСЕАН, "Светлый путь"-Казахстан, "Центральный коридор"-Турция, сопряжение с ЕАЭС и др.); укрепление взаимосвязи инфраструктур; упрощение торговли между странами-участницами; политика экономической открытости.

К 2017 году в рамках проекта Китаю и другим странам удалось достичь создания таких вспомогательных инструментов, как: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций

(АБИИ), Фонд Шелкового пути, Комиссия по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП. 14-15 мая 2017 года в Пекине прошел первый форум высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках стратегии «Один пояс - один путь», в котором приняли участие лидеры 29 стран, а также главы таких весомых организаций, как: Всемирный Банк, ООН, МВФ. Выступая, председатель КНР обратил внимание на следующую статистику: с 2014 по 2016 годы на территории проекта более, чем 20 странах было создано 56 зон экономического сотрудничества, обеспечено более 180 тысяч рабочих мест, а также привлечено около 1,1 миллиарда долларов налоговых поступлений. Кроме экономического аспекта за эти годы «Один пояс - один путь» способствовал развитию культурных и дружеских связей между странами. Для осуществления проекта Китай инвестирует большие суммы денег. Так, КНР лично внесла 100 миллиардов юаней в Фонд Шелкового пути, предоставляет кредиты странам-участницам на развитие сотрудничества в рамках проекта, оказывает помощь в виде 60 миллиардов юаней развивающимся странам и организациям. С какой целью и почему страна, которая является мощным и самостоятельным игроком на международной арене, так много вкладывает в проект?

В первую очередь, необходимо рассмотреть внутренние причины. Главной является неравномерное развитие государства. При правлении Ху Цзиньтао (председатель КНР в 2003-2013 годах) упор в развитии делался на восточные приморские территории. Именно сюда привлекали иностранные инвестиции, создавали особые экономические зоны. Сегодня именно на этой территории находятся крупные города и экономические центры - Шанхай, Гонконг, Чэнду и др. В то же время западные и внутренние провинции находились в упадке. Проект «Один пояс - один путь» подразумевает создание торговой сети таким образом, чтобы в нее входило 12 западных провинций, которые составляют 72% территории КНР. Такой ход даст возможность развить эти районы, запустить урбанизацию, наладить экономику, вывести эти их на арену мировой торговли.

Второй причиной является необходимость в новых рынках сбыта. В начале XXI века Китай вкладывал большие средства в развитие собственной инфраструктуры. За сравнительно короткий период стране удалось достичь высот: была налажена железнодорожная сеть, выстроены новые порты и аэропорты, тяжелая промышленность была выведена на рекордные показатели. Однако экономический финансовый кризис 2008 года обвалил спрос на китайский экспорт, и в стране возникла проблема избыточных производственных мощностей. В реализации проекта КНР видит возможность сбывать товар, осуществляя строительство транспортных сетей.

К внешним причинам стоит отнести претензию Китая на новый центр силы. С этой точки зрения необходимо рассматривать и экономический, и политический аспекты. Сегодня Китай стремится завязать новую модель экономики на себе, активно продвигая зоны свободной торговли. КНР противопоставляет проект «Один пояс - один путь» сложившемуся экономическому порядку.

Можно сделать вывод, что проект «Один пояс - один путь» является мощным инструментом КНР. Под видом заинтересованности в мире, в стабильности экономики, Китай постепенно формирует вокруг себя союз, закрепляя за собой менее развитые страны и бросая вызов гегемонии США и Европы. Таким образом, неоспоримым является тезис о важности проекта для экономической стратегии КНР и положения страны на мировой арене в целом.

Источники и литература

- 1) История Китая: Учебник / Под редакцией А.В. Меликсетова. - 4-е изд. - М.: Изд-во МГУ: Изд-во "ОНИКС", 2007. - 752 с.

- 2) Л.А. Мамлеева. Становление Великого шелкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии // Сервер восточноевропейской археологии. К. 2001 г. : <http://archaeology.kiev.ua/pub/mamleyeva.htm>
- 3) А. Виноградов. Что такое проект «Один пояс, один путь» и каковы перспективы его «сопряжения» с Евразийским союзом // Сонар 2050. 2017 г. : <https://www.sonar2050.org/publications/cto-takoe-kitayskiy-proekt-odin-poyas-odin-put-i-perspektivy-ego-sopryajeniya-s-rossijskim-proekt/>
- 4) Выступление Си Цзиньпина на экономическом форуме "Один пояс - один путь" 2017 г. : <https://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html>
- 5) Стратегия экономического развития "Один пояс - один путь" : <https://ria.ru/spravka/20170911/1502017345.html>