

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ КИТАЯ (ОПЫТ РЕКОНСТРУКЦИИ)

В.Г. ГЕЛЬБРАС

Доктор исторических наук
Институт стран Азии и Африки МГУ
им. М.В.Ломоносова

Ключевые слова: Си Цзиньпин, Ли Кэцян, геоэкономическая стратегия, сухопутный пояс шёлкового пути, морской путь шёлкового пути XXI века

2013-2015 гг. характерны небывалой для новейшей истории Китая международной активностью высшего руководства страны. Си Цзиньпин за первые 1000 дней своего пребывания на высших партийно-государственных постах совершил визиты в 33 страны, провёл переговоры со 100 руководителями разных стран. Си Цзиньпин и премьер Госсовета КНР Ли Кэцян в своих энергичных зарубежных поездках вели переговоры о развитии политических и экономических отношений со своими партнёрами. Результатом переговоров явилось существенное расширение внешнеэкономических связей Китая.

В этой связи особый интерес вызывает геоэкономическая стратегия Китая.

Геоэкономическая стратегия является своеобразной долгосрочной путеводной доминантой, определяющей направление развития страны. Нет, пожалуй, ничего более важного, нежели разработка эффективной стратегии, предопределяющей логику всех последующих действий органов власти, равно как совокупности политических и экономических структур, объединяющих и координирующих свою деятельность. Действия китайского руководства на международной арене свидетельствуют о завершении разработки такой стратегии.

Стратегию невозможно ни выработать, ни реконструировать вне общего идейно-политического, экономического, социального и культурного контекста данной страны. Главным на этом сложном поле жизни является определение цели, способной, подобно мощнейшему магниту, обеспечить

консолидацию общества, его деятельный настрой, инициативность его наиболее дееспособных сил.

ИДЕЙНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ

На протяжении целого века китайские революционеры добивались возрождения Китая. Пройдя тернистый путь проб и ошибок в своей деятельности, им удалось вывести страну на вершины мировой экономики. Настало время для определения новых ориентиров развития.

Цель вызревала в ходе десятилетий «реформ и открытости», концентрации всех сил страны для подъёма экономики. Всё было подчинено наращиванию валового внутреннего продукта (ВВП). Увеличение ВВП обрело, как иногда говорят в Китае, даже мистический смысл, если передавать смысл китайского понятия «GDPчжуи» - мания ВВП.

29 ноября 2012 г., вскоре после завершения XVIII съезда Компартии Китая (КПК),

члены нового Постоянного комитета Политбюро ЦК КПК в полном составе посетили Национальный музей. Они начали осмотр с экспозиции трагических страниц истории Опиумных войн. Победа народно-освободительной революции создала политические основы для возрождения страны и нации.

Путь к цели найден, по словам Си Цзиньпина, в нелёгких поисках проведения политики «реформ и открытости». Действительно, в результате неимоверных усилий достигнуты исторические результаты. Масштабы экономики Китая обеспечили стране 2-е место в мировом рейтинге экономических стран-гигантов. Создана материальная база для выхода в мировые лидеры.

Призвав к «пониманию Китая», Си Цзиньпин, выступая на 3-м пленуме ЦК КПК, сказал: «Китайской народ занят упорной реализацией боевой задачи “двух столетий” и китайской мечты великого возрождения китайской нации»¹. Китайская мечта в своей основе ничем не отличается от заветных дум любого народа о жизни в мире, достатке, здоровье и благополучии. Задача «двух столетий» - неотъемлемая часть китайского образа будущего. Под первым имеется в виду период вооружённого подавления, грабежа, унижения нации на протяжении первой половины XIX и многих десятилетий XX вв. Под вторым - период от возникновения Компартии Китая в

1921 г. до 2020 г. Именно с ним связана китайская мечта, построение общества «малого достатка».

Увы, царская Россия не очень отличалась от других поработителей Китая. Пограничные проблемы России и Китая, созданные договорами прошлых времён, были решены в ходе переговоров. Однако в Китае помнят, что царская Россия в коалиции с Англией и США участвовала в подавлении восстания Ихэтуань (боксёров)². Русские солдаты тогда взяли штурмом Пекин. За ними в город вошли английские, американские и японские части. Началась вакханалия разграбления города. Николай II, узнав о бесчинствах в городе, повелел вывести из него русские части. Но след свой они оставили.

Николай II размышлял, не присоединить ли к России Маньчжурию, однако не решился на эту акцию, опасаясь реакции Великобритании. Свою долю огромной контрибуции Россия получила. Получила и права на зону КВЖД.

Об истории в Китае помнили всегда.

В условиях XXI в. думать о реализации боевой задачи «двух столетий» в духе прошлого вряд ли возможно, но реализовывать эту задачу иным путём в Китае будут стремиться.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КИТАЯ

Более чем 30-летняя безудержная гонка за лидером - США дала свои результаты. В стране создана мощная многоотраслевая экономика, ориентированная на экспорт. Достижения потребовали напряжения всех сил страны, привлечения иностранного капитала.

Китайские товары появились почти во всех странах Европы, Азии, Америки, Африки, Океании.

Одним из последствий ми-

рового кризиса явилось замедление развития ведущих стран Америки, Европы и Азии. Мировой рынок для китайских товаров внезапно сузился и, по мере выхода ведущих стран из кризиса, стал качественно меняться. Возникли новые источники роста, новые потребности, новые желания, новые товары.

В Китае образовались значительные излишние производственные мощности почти во всех отраслях промышленности. Настала пора поиска новых рынков, новых источников роста, модернизации промышленности («индустриализации нового типа»), развития всех отраслей экономики.

Не свёртывая экспортное производство, с 2008 г. центр тяжести в развитии перенесён на решение внутренних проблем. С этой целью осуществлён комплекс мер: повышение доходов населения, строительство недвижимости, транспортная инфраструктура, развитие просвещения, здравоохранения, создание системы социального обеспечения. В силу многих причин темпы роста экономики снизились.

За 2008-2014 гг. во всех областях развития страны достигнуты немалые успехи. Однако не были решены проблемы, связанные с избыточными производственными мощностями, поиском новых научно-технических источников роста, равно как с продолжением экспортного производства.

Выяснилось:

- внутренний рынок создаёт недостаточно мощные импульсы для развития промышленности;

- региональная экономическая и социальная дифференциация территории страны тормозит развитие единого экономического пространства;

- повышение доходов и покупательной способности населения при данном состоянии экономики не может быть быстрым;

- для преодоления больших различий в уровне и условиях жизни городского и сельского населения необходимо приложить немалые усилия;

- успешное развитие страны сдерживается сохранением в составе населения большого числа людей со сравнительно низким уровнем культурно-технической подготовки. Подъём образования нуждается в существенном увеличении кадров преподавателей, школ, вузов, пособий, в создании современных программ обучения;

- нация нуждается в развитии здравоохранения, социального обеспечения, социального страхования, требующих серьёзной перестройки современных структур, и т.д.;

- новые проблемы породил быстрый процесс старения населения.

Все перечисленные проблемы стали определять повестку дня в деятельности руководства. Материальная база для этого была создана.

На протяжении всего периода «реформ и открытости» ВВП увеличивался исключительно высокими темпами. За 1979-2014 гг. его размеры возросли в 28 раз!

Для ликвидации избыточных мощностей начались структурная перестройка и модернизация промышленности, требовавшие крупных инвестиций. Часть предприятий предстояло закрыть, часть модернизировать, передовую часть ускоренно развивать. В новой ситуации сокращение темпов роста стало неизбежным. Одновременно происходит качественное изменение отдельных отраслей и экономики в целом.

На этом фоне выделяются процессы 2008-2014 гг. За этот период размеры фактических вложений в основной капитал увеличились с 18,3 трлн юаней в 2008 г. до 53,1 трлн юаней в 2014 г. Значит, они возросли в 2,9 раза. В эти же годы используемый ВВП вырос в 2 раза³.

Структура конечного использования ВВП, 2005-2014 гг.

Годы	Конечное потребление	в том числе:		Формирование капитала	в том числе:		Чистый экспорт
		населения	органов власти		формирование основного капитала	материальные запасы	
2005	54,1	40,1	14,0	40,5	39,5	0,9	5,4
2006	52,4	38,3	14,0	40,0	38,9	1,2	7,6
2007	50,6	37,0	13,6	40,7	38,1	2,6	8,7
2008	49,7	36,4	13,4	42,6	39,4	3,2	7,6
2009	50,0	36,6	13,4	45,7	44,1	1,6	4,3
2010	49,1	35,9	13,1	47,2	44,6	2,7	3,7
2011	50,2	36,7	13,5	47,3	44,5	2,8	2,4
2012	50,8	37,1	13,7	46,5	44,5	2,0	2,7
2013	51,0	37,3	13,8	46,5	44,6	1,9	2,5
2014	51,2	37,7	13,5	46,1	44,2	1,9	2,7

Источник: 2015. Zhongguo tongji nianjian (2015. Китайский статистический ежегодник). Электронный вариант. Табл. 3-14.

Динамика этих показателей свидетельствует об опережающих темпах роста вложений в основной капитал по сравнению с ростом ВВП.

Задача нового этапа развития осложняется целым комплексом проблем. Для создания мощного производства, обеспечивающего рост экспортных ресурсов, на протяжении всего этапа «реформ и открытости» потребовались гигантские инвестиции.

На формирование основного капитала в 2000-е гг. использовалось 40-46% ВВП. По мере роста объема затрат на развитие экспортного производства происходило неизбежное сокращение внимания к внутренним проблемам, в т.ч. к уровню жизни населения. Вплоть до сегодняшнего дня на формирование основного капитала в Китае выделяется самая большая по сравнению с другими странами мира доля ВВП.

Конечное потребление населения составляет немногим более 50% ВВП, в т.ч. на долю сельского населения прихо-

дится лишь немногим более 10% ВВП.

Удельный вес конечного потребления населения в ВВП на протяжении 2008-2014 гг. не превышал 36-38% (см. табл.). При росте ВВП абсолютные размеры потребления динамично изменялись при сохранении поступательной динамики.

Одновременно происходило сокращение разрыва в объеме потребления крестьян и горожан. В 2005 г. потребление горожан было в 3,5 раза больше, чем крестьян. При этом крестьяне составляли абсолютное большинство населения. К 2014 г. доля сельского населения сократилась. Соотношение городского и сельского населения изменилось в пользу небольшого преобладания горожан. Как следствие, в 2014 г. потребление горожан превысило сельское в 2,9 раза.

В реальности материальное положение горожан остаётся намного выше, чем крестьян. Горожане, располагая более стабильными доходами, пользуются целой системой соци-

альных благ, которые остаются недоступными для сельских жителей.

Ориентация на внутренний рынок и расширение потребления населения временами опережали рост ВВП. Темпы его роста стали заметно снижаться (см. диаграмму).

Рост доходов населения начал вызывать повышение издержек производства. Возникла опасность вывода из страны иностранного капитала. Действительно, некоторые иностранные фирмы стали постепенно переносить производство в другие страны, но они не вызвали перелома, приток капитала продолжается. Инвестиции зарубежного капитала в Китай увеличиваются, преобладающая их часть направляется в сферу услуг.

Перестройка и реформы сопровождаются непрерывным ростом денежной массы (M2). На протяжении десятилетия она растёт темпами, намного опережающими рост ВВП. Угроза инфляции сдерживается активными мерами правительства.

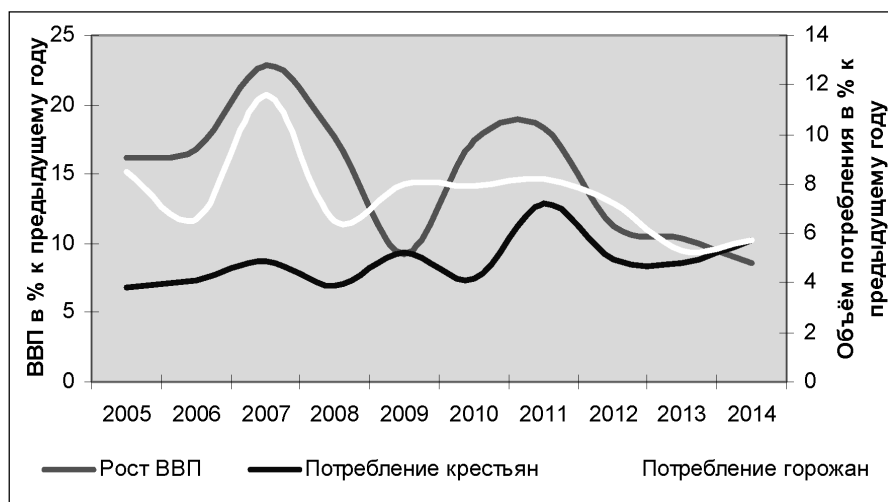


Диаграмма. Динамика ВВП и потребления населения, 2005-2014 гг.

Источник: 2015 Zhongguo tongji nianjian (2015. Китайский статистический ежегодник). Электронный вариант. Табл. 3-18.

В целях сохранения роста экономики, увеличения занятости и внутреннего спроса в стране развернулось в небывалых масштабах строительство недвижимости, железных и шоссейных дорог, новых аэропортов. Сохраняя прежние рынки в Северной Америке, Европе и других странах, Китай приступил к поиску и освоению новых рынков в Африке, Латинской Америке, Океании.

В сложных внутренних и международных условиях высшее руководство Китая проанализировало политическую и экономическую деятельность предыдущих лет.

Одним из наиболее важных результатов этой деятельности, как явствует из событий 2013-2014 гг., восприняты решения 11-й министерской конференции в рамках программы Регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (РЭСЦА).

В РЭСЦА входят: Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан, Афганистан, Монголия, Туркменистан и Пакистан. 31 октября 2012 г. эти десять стран приняли Уханьский план действий. В нём по-

ставлена задача ускорения осуществления стратегии РЭСЦА-2020 и на основе сотрудничества в таких областях, как транспорт, торговая политика и энергетика, возведение «транспортного коридора» в Центральной Азии в ранг «экономического коридора». Тем самым завершилось 15-летнее обсуждение проекта трансазиатской железной дороги. Во второй половине 2012 г. Китай приступил к практической реализации проекта железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан.

В сентябре 2012 г. Вэнь Цзябао, бывший в то время премьером Госсовета КНР, выступил в г. Урумчи с докладом «Восстановление величия Великого шёлкового пути»⁴. Уже тогда под «Великим шёлковым путём» имелось в виду строительство железной дороги Китай - Кыргызстан - Узбекистан - Таджикистан - Афганистан - Иран - Турция - Европа. Дорогу планировали построить ещё к 2010 г. С этой целью были развёрнуты подготовительные работы⁵.

В докладе Вэнь Цзябао подчеркнул «необходимость более твёрдой решимости, бо-

лее сильных мер» для всеобъемлющего расширения взаимовыгодного сотрудничества во всех сферах, укрепления внутренних движущих сил развития в данном регионе на благо народов всех стран Азии и Европы. Развернулась индустриализация Синьцзяна. Только в 2012 г. сюда было переведено более 1000 предприятий.

На основе результатов и опыта прошлого Си Цзиньпин в 2013 и 2014 гг. выступил с комплексом инициатив, определивших в сводном виде содержание принципиально новой геоэкономической стратегии страны:

- увеличить экспорт капитала;
- ускорить создание новой открытой экономической системы в масштабах всего мира; начать этот процесс с создания экономических комплексов на собственной территории, образования зон свободной торговли внутри страны и одновременно на международном уровне;
- возродить и обустроить экономическое пространство сухопутного шёлкового пути («dai») и морского шёлкового пути («lu»), получивших название *стратегии «yi dai yu lu»*;
- постепенно превратить *жэньминь би* (юань) в одну из свободно конвертируемых международных валют;
- создать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

ЭКСПОРТ КАПИТАЛА

Экспорт капитала был начат Китаем в 1990-х гг. В последние годы китайские компании развернули зарубежную инвестиционную деятельность, используя все известные направления инвестиций: прямые и портфельные, финансовые и нефинансовые, а

также интеллектуальные инвестиции. Прямые и портфельные инвестиции часто предваряются комплексом льготных либо безвозмездных кредитов, подрядов, акций, строек и разного рода услуг.

В 2008-2009 гг. произошёл бурный подъём зарубежных инвестиций китайских компаний. Он характеризовался беспорядочной скупкой обесценившихся активов, фирм-банкротов, подешевевших акций и т.п.

Правительство быстро навело порядок, установив чёткие ориентиры в инвестиционной деятельности. Она отныне ориентирована на приобретение месторождений, необходимых Китаю природных ископаемых, успешных прибыльных компаний, известных брендов, фирм, обладающих новейшими достижениями техники и технологий, инновационных компаний. Инвестиционная деятельность распространилась по всему миру.

Масштабы зарубежных инвестиций нефинансовых организаций Китая постепенно возрастают. За 1990-1995 гг. они составили \$14,21 млрд, за 1996-2000 гг. - \$10,28 млрд. В течение следующего пятилетия они возросли в 3 раза - до \$30,21 млрд. За 2006-2012 гг. зарубежные инвестиции достигли почти \$88 млрд⁶.

Общий объём прямых зарубежных инвестиций, по состоянию на конец 2013 г., составил \$660,48 млрд⁷. По их объёму Китай переместился с 13-го на 11-е место в мире. В 2013-2014 гг. экспорт капитала продолжился. В 2014 г. объём зарубежных инвестиций достиг \$107,84 млрд⁸. Они увеличились за год на 22,8% при среднем мировом приросте в 1,4%. Китай стал выходить в лидеры среди экспортёров капитала.

Крупных масштабов достигли финансовые инвестиции. После начала мирового экономического кризиса они

стали использоваться, в частности, для поддержки процесса восстановления экономики стран, являвшихся главными потребителями китайской продукции. Одним из путей такой поддержки явилось приобретение государственных долговых обязательств.

Китай стал одним из крупнейших кредиторов США. Всего, по состоянию на сентябрь 2012 г., Китай обладал долговыми бумагами США на \$1,154 трлн⁹. Тем самым, Пекин опередил Токио по этому показателю, равному на ту же дату \$1,13 трлн. На конец октября того же года размеры американского государственного долга перед основными зарубежными кредиторами составляли \$5,4822 трлн. Следовательно, на долю КНР в 2012 г. пришлось 21%. Вместе с Японией их доля превысила 40% госдолга США. К концу февраля 2015 г. долговые обязательства США достигли примерно \$6,1628 трлн. Китай же начал сокращать закупки облигаций американского государственного займа. По сообщению министерства финансов КНР, к марту 2015 г. долг США перед КНР сократился до \$1,22 трлн.

На первый план вышли прямые иностранные инвестиции. В последние два года их темпы многократно превышают рост импорта капитала. Госсовет КНР принял решение выделить для экспорта \$1 трлн в течение 10 лет, т.е. по \$100 млрд ежегодно - в 2 раза больше, нежели в последние годы.

Экспортом капитала до 2014 г. занимались 15,3 тыс. китайских инвесторов. В 2014-2015 гг. сняты 90% ограничений, упрощён порядок регистрации и одобрения экспорта капитала. В результате численность экспортёров, как можно ожидать, заметно возрастёт.

Изменилась стратегия инвестиций. В соответствии с

указаниями руководства происходит постепенный переход от приобретения фирм, заводов, месторождений к пакетным инвестициям.

Цель - получить доступ к зарубежным новинкам техники, технологий, к направлениям и результатам исследований ведущих фирм, т.е. к базовым условиям грядущего подъёма отдельных отраслей и экономики в целом.

НА ПУТИ К СОЗДАНИЮ НОВОЙ ОТКРЫТОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Выступая 6 декабря 2014 г. на 19-м коллективном семинаре Политбюро ЦК КПК, Си Цзиньпин подчеркнул важность ускоренной реализации стратегии создания зон свободной торговли, поскольку это позволит создать **новую открытую экономическую систему** (выделено автором). По его словам, зоны свободной торговли - это важная площадка, благодаря которой Китай получит возможность участвовать в разработке международных торгово-экономических правил и иметь институциональные права на управление глобальной экономикой¹⁰.

По поручению Госсовета КНР Государственный комитет по развитию и реформам, МИД, министерство торговли опубликовали совместный доклад - «Стремления и действительность совместного продвижения экономического пространства шёлкового пути и морского шёлкового пути XXI века»¹¹. В документе представлена схема распределения отдельных регионов Китая по их роли в реализации стратегии «*yì dài yì lù*» (одно пространство, один путь).

Представим содержание *схемы 1*, отражающей в наглядной форме план упомянутых органов. Изложим диспозицию по направлению с востока на запад.

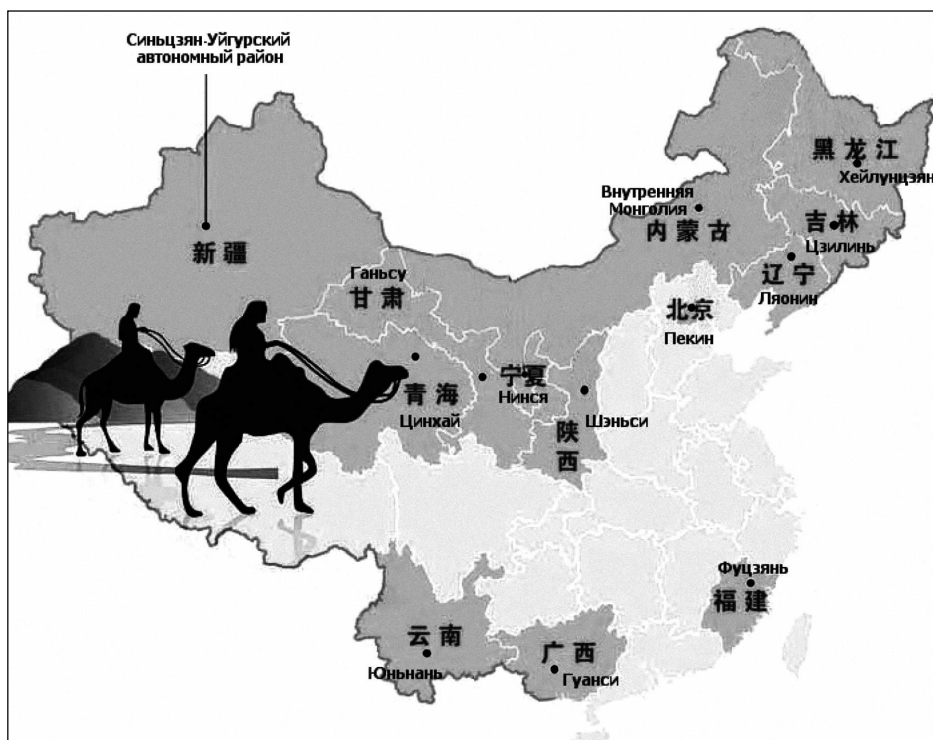


Схема 1. Роль отдельных регионов Китая в реализации стратегии «yi dai yi lu».

Источник: http://blog.sina.com.cn/blog_e9924e460102vek1.html

Провинции Северо-Востока, включая Пекин, ориентированы на север, точнее - на Россию.

Провинции Ганьсу, Цинхай, Нинся, Шэньси, как планируется, будут формировать пути к государствам Центральной, Южной и Западной Азии, являясь базой торгового и материального обмена, важных производств и гуманитарного обмена. Однако, заметим, в настоящее время почти все перечисленные провинции относятся к числу самых экономически неразвитых.

Синьцзян предполагается центром экономического пространства сухопутного шёлкового пути. В упомянутом выше докладе Вэнь Цзябао говорил: «Синьцзян станет форпостом развития взаимовыгодного сотрудничества Китая со всеми странами Азии и Европы, особенно с соседними странами». В июне 2014 г. Чжан Чуньсянь, член Полит-

бюро ЦК КПК и секретарь парткома Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР), как бы продолжая мысль Вэнь Цзябао, сказал, что СУАР занимает особое место в экономическом поясе шёлкового пути, играя «важную роль форпоста в реализации стратегии открытости на запад».

Он объявил, что будут приложены усилия для того, чтобы СУАР стал главной движущей силой и авангардом в строительстве экономического пространства шёлкового пути: «Необходимо превратить СУАР, во-первых, в региональный транспортный узел; во-вторых, в региональный торгово-экономический логистический центр; в-третьих, в региональный финансовый центр, в-четвёртых, в региональный культурный и научно-образовательный центр; в-пятых, в региональный центр по медицинскому обслужива-

нию; в-шестых, в «три опорных пункта и один коридор» энергетических ресурсов страны»¹².

В приморских районах Китая провинция Фуцзянь планируется в качестве центра «Морского шёлкового пути XXI века». Все приморские города объявляются авангардом и важной силой «Морского шёлкового пути XXI века». Приморские провинции занимают чрезвычайно большое место в национальной экономике Китая. Около 90% импорта и экспорта товаров во внешней торговле, 95% импорта сырой нефти и 90% желез-

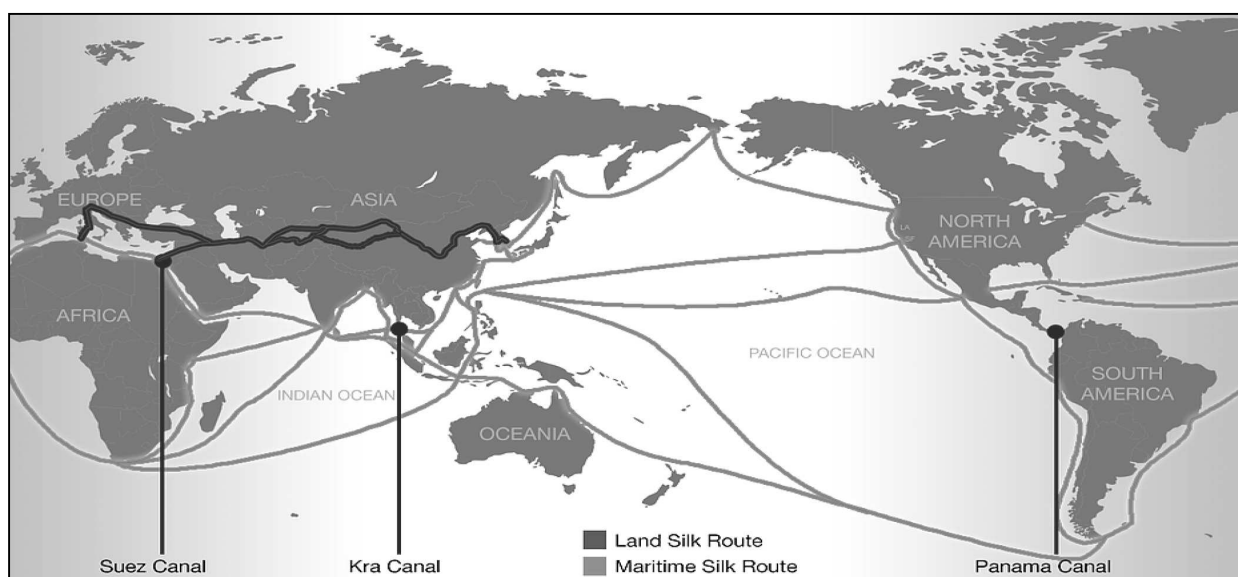
ной руды осуществляются по морю¹³.

Провинция Гуаньси - это ворота органичного экономического пространства шёлкового пути и «Морского шёлкового пути XXI века».

Провинция Юньнань планируется в качестве центра, обращенного к Южной и Юго-Восточной Азии. Это - одна из самых слаборазвитых провинций, в последние годы быстро индустриализируется.

В Китае началось создание экспериментальных зон свободной торговли. Правительство одобрило план их развития. Пионерами стали пилотные зоны в провинциях Гуандун, Фуцзянь, в городе Тяньцзинь. Расширена особая пилотная экономическая зона г. Шанхая.

Зона в Гуандуне призвана способствовать экономической интеграции со специальными административными районами Сянган (Гонконг) и Аомэнь (Макао). Фуцзяньская зона ориентирована на тесное экономическое взаимодействие с Тайванем. Провинция Фуцзянь рассматривается также в качестве «центрально-



Карта 1. Сухопутные и морские маршруты Шелкового пути.

Источник: http://jiansu.china.com.cn/html/jsnews/36977_2.html

го района «Морского шёлкового пути XXI века»¹⁴. Тяньцзиньская зона предназначена для экономической интеграции с Пекином и провинцией Хэбэй.

Развернулось создание зон свободной торговли в 20 регионах мира, подготовка ведётся в 31 государстве и территории. Подписаны 12 соглашений с АСЕАН, Сингапуром, Пакистаном, Новой Зеландией, Швейцарией, Исландией, Чили, Перу.

Подписано соглашение о свободной торговле с Республикой Корея и Австралией. Обсуждаются перспективы экономической интеграции с помощью соглашений между Пекином, Сеулом, Токио, создающей Всеобъемлющее региональное экономическое партнёрство (*RCEP*)*. Оно рассматривается в Пекине в качестве части глобальной стратегии по формированию Зоны свободной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Готовятся технико-эко-

номические обоснования развития ЗСТ с Индией, Камбоджей, Шри-Ланкой.

Эти процессы позволили авторам доклада «Конкурентоспособность Азии - 2015», распространённого в рамках «Боаоского азиатского форума - 2015», сделать вывод о назревшем моменте для создания Зоны свободной торговли Азиатско-Тихоокеанского региона (ЗСТ АТР)¹⁵.

Авторы аргументируют свой вывод целым рядом соображений. Во-первых, укрепляется роль экономик с формирующимися рынками как двигателя роста мировой экономики, в частности АТР, где Китай и страны АСЕАН наращивают свой потенциал, сокращая разрыв с развитыми странами. Во-вторых, страны АТР объединяет понимание необходимости построения более совершенной многосторонней торговой системы. В-третьих, по мере повышения степени экономической интеграции АТР требуется ЗСТ в качестве институциональной гарантии. В-четвёртых, созданные или создающиеся в АТР зоны свободной торговли в двухстороннем, многосто-

роннем или субрегиональном форматах могут в известной степени представлять собой организационные рамки для формирования общерегиональной ЗСТ.

СТРАТЕГИЯ «YI DAI YI LU»

Под стратегией «*yi dai yi lu*» в Китае имеют в виду, как уже говорилось, «сухопутное экономическое пространство шёлкового пути» и «морской экономический путь шёлкового пути XXI века».

Реализация «сухопутного экономического пояса шёлкового пути» предполагает создание нескольких сотен инфраструктурных проектов: железных и шоссейных дорог, энергетических объектов, промышленных парков. Предстоит образование нескольких экономических пространств на территории Китая.

В сводном виде сухопутные и морские пути представлены на *карте 1*. Толстой линией отмечены сухопутные маршруты шёлкового пути. Они начинаются с территории Южной Кореи, проходят через Китай, страны Азии, Турцию, пе-

* *RCEP* - будущее многостороннее соглашение о свободной торговле, включающее Китай, Республику Корея, Японию, 10 стран АСЕАН, а также Индию, Австралию и Новую Зеландию.



Карта 2. Проект Кра-канала.

ресекают страны Южной Европы. Ответвление от одного из них выходит к Суэцкому каналу. Тонкими (прямыми) линиями отмечены узловые пункты на морских путях: Суэцкий канал, Кра-канал (его ещё предстоит построить) (см. карту 2) и Панамский канал.

Ведётся реконструкция Панамского канала. Её инициировали китайские бизнес-структуры, управляющие каналом. Ключевые порты кана-

ла Сан-Кристобаль и Бальбоа в 2005 г. были переданы на 25 лет в управление гонконгской компании, входящей в холдинг одного из богатейших людей Китая Ли Каншэна. Её подразделение эксплуатирует железную дорогу между Бальбоа и Сан-Кристобаль.

Идея строительства Кра-канала в Таиланде возникла ещё в 1677 г.¹⁶ Его создание станет альтернативой Малаккского пролива.

Канал откроет новые морские маршруты в Азиатско-Тихоокеанском регионе, равно как выход в Индийский океан. Обеспечит новые горизонты развития Таиланда, стран-членов АСЕАН, государств Азии, Океании, регионов Индийского океана, наконец, всей мировой экономики. В гонконгских СМИ появились сообщения о подписании между Китаем и Таиландом меморандума по этому проекту. Строительство канала китайскими специалистами на китайские деньги при поддержке китайского правительства откроет весьма чувствительную по своему значению, новую историческую страницу в жизни Таиланда.

Важны также практические действия китайского руководства по обеспечению наиболее выгодных путей сообщения между Тихим и Атлантическим океанами. Китай лоббирует строительство мощного Большого Никарагуанского канала - конкурента Панамскому каналу (см. карту 3).

Существует несколько возможных трасс этого канала. В настоящее время ведётся проработка проекта. Сообщается,

Карта 3. Проект Большого Никарагуанского канала.





Схема 2. Высокоскоростные железнодорожные магистрали.

Источник: <http://finance.ifeng.com/news/shecial/gaotie/index.shtml>

что Китай получил от Никарагуа концессию на 100 лет на строительство и эксплуатацию канала. Как сказал гонконгский бизнесмен Ван Цзин, глава компании *HKND*, «Мы не только подписали меморандум о понимании, мы работаем над последними приготовлениями к заключению безотзывных контрактов»¹⁷.

В Колумбии китайцы инициировали строительство железной дороги от колумбийского побережья Тихого океана до нового города, который предстоит построить к югу от Картахены на берегу Карибского моря в северо-западной части страны. Главным инвестором, по сообщениям СМИ, станет *Chinese Development Bank* (Китайский банк развития). Он подготовил обоснование инвестиций. Выполнять строительные работы и эксплуатировать железную дорогу будет китайская компания *China Railway Group*.

Премьер Ли Кэцян стал инициатором плана высокоскоростных железнодорожных магистралей. Его идея представлена на схеме 2.

План состоит из четырех трансгосударственных высокоскоростных железнодорожных магистралей.

С востока на запад на карте представлены следующие высокоскоростные трассы:

- Китай - Россия - Канада - США. Магистраль начинается на северо-востоке Китая, пересекает Сибирь, выходит к Беринговому проливу, переходит его по подводному туннелю, затем через Аляску проходит Канаду и финиширует в США.

- Паназиатская магистраль. Начало в г. Куньмин (пров. Юньнань, Китай) - Вьетнам - Кампучия - Таиланд - Малайзия - Сингапур.

- Китайско-азиатская магистраль. Начало в гор. Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Китай) - Узбекистан - Туркменистан - Иран - Турция - Германия.

- Европейская магистраль. Начало от ст. Маньчжурия (Китай), далее Хабаровск - Казахстан - Москва - Варшава - Берлин - Париж - Лондон.

После подписания соглашения о строительстве высокоскоростной магистрали Москва - Казань (стоимость проекта 1 трлн руб.) в Китае возникли соображения о создании высокоскоростной трассы «Москва - Пекин», а также трассы Хоргос (китайский пограничный город на

границе с Казахстаном) - Казахстан - Казань. В этом случае может возникнуть сплошная высокоскоростная магистраль Ляньюньган (порт на Жёлтом море, Китай) - Ланьчжоу - Урумчи - Хоргос - Казахстан - Казань.

Пока между городами Китая и Европы, как сообщается в Интернете, регулярно курсирует в общей сложности 21 пара грузовых поездов¹⁸. Так, международные транзитные поезда Чжэнчжоу (провинция Хэнань, Китай) - Гамбург были запущены с июля 2013 г. С июля 2015 г. на маршруте введены две пары поездов в неделю. С июля 2015 г. открылось прямое грузовое международное железнодорожное сообщение Куньмин (провинция Юньнань, Китай) - Роттердам. До конца года по этой трассе будут отправляться два поезда в месяц. Не похоже, что в Китае сейчас существует потребность в более масштабном продвижении товаров в Европу.

Возникает вопрос: сколь велика интенсивность производственных связей и людских потоков, способна ли она обеспечить рентабельность высокоскоростной железнодорожной трассы Москва - Казань?

ПРЕВРАЩЕНИЕ ЮАНЯ В СВОБОДНО КОНВЕРТИРУЕМУЮ МЕЖДУНАРОДНУЮ ВАЛЮТУ

Доля юаня в мировых платежах постепенно растёт, хотя, быть может, не столь быстро, как планируют в Пекине.

Политика продвижения юаня в международную валюту началась сравнительно недавно. Похоже, что её побудительным толчком послужили длительные и безрезультатные переговоры с правительством США о ревальвации китайской валюты. Создание валютных пар с участием юаня и быстрое их увеличение позволяют Китаю снижать риски воздействия американской валюты на свою экономику. Одновременно уменьшаются риски значительного укрепления национальной валюты для экспорта. Однако незначительное количество валютных пар с китайским юанем позволяло американцам различными мерами влиять на соотношение доллар - юань. Объективно, выход для Пекина намечался один: максимальное ускорение количества валютных пар, переход к прямому использованию юаня в международных платежах, признание юаня в качестве резервной валюты.

Создание зон свободной торговли оказывает прямое воздействие на увеличение валютных пар с китайским юанем и рост мировой торговли с использованием китайской национальной валюты.

До последнего времени в общем ряду препятствий для становления юаня в качестве резервной валюты существовало одно, непосредственно связанное с реализацией глобальной экономической стратегии. На протяжении ряда лет Китай поддерживал огромный профицит счёта текущих операций в результате своей политики поощрения экспорта. Иными словами,

был создан барьер для свободного международного обмена товарами.

Власти вкладывали излишки, образуемые в результате профицита, в американский доллар, выступавшего фактически в роли сберегательного банка. Действительно, в 2006 г. валютные запасы Китая превысили рубеж в \$1 трлн, в 2009 г. - \$2 трлн, в 2011 г. - \$3 трлн. В июне 2014 г. валютные запасы достигли \$3,99 трлн¹⁹.

В последнее время наметился перелом в этой политике. Генеральный секретарь Международной торговой палаты Китая Юй Цзяньлун на проходившей 25 марта 2015 г. пресс-конференции Китайского Совета по содействию международной торговле (CCPIT) заявил о создании серии платформ для работы по продвижению импорта. Акцент будет делаться на работе по содействию импорта из стран вдоль «одного пояса, одного пути». Отечественные предприятия поощряются и получают содействие для инвестирования в переработку и производство в этих странах и расширения импорта переработанной продукции²⁰.

Это довольно своеобразный путь расширения импорта. Тем не менее, поскольку Китай начинает поощрять импорт, возможно, наступает период постепенного перехода к свободным потокам товаров, а вместе с тем - формирование дефицита платёжного баланса.

ОБРАЗОВАНИЕ АЗИАТСКОГО БАНКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

Образование Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) явилось идеей Си Цзиньпина. Инициатива получила поддержку многих стран. К середине апреля 2015 г. странами-учредителями стали 57 государств -

36 в Азии и Океании и 21 - в Европе, Латинской Америке и Африке²¹.

Многими китайскими и международными экспертами образование АБИИ воспринято в качестве финансового инструмента для строительства «одного пояса, одного пути». Штаб-квартира АБИИ размещается в Пекине. Китаю принадлежит и самая крупная доля в активах банка.

Мало кто обратил внимание на слова Си Цзиньпина о будущей роли АБИИ. «Создание банка, - сказал он, - поможет улучшить глобальное финансовое управление, которое имеет очень большое значение»²².

Чэнь Сяочэнь, сотрудник Института финансовых исследований Чжунъян Народного университета Китая, счёл необходимым поправить экспертов, посчитавших, что АБИИ является инструментом, служащим воплощением китайской концепции «одного пояса, одного пути». Нет, пишет он, «Азиатский банк инфраструктурных инвестиций является межправительственной многосторонней финансовой структурой, платформой международного управления, в котором принимает участие Китай, и международным благом, которое Китай приносит не только Азии, но и всему миру»²³.

Эксперт точно представил позицию Си Цзиньпина. Она ясно развивает концепцию высшего руководителя Китая о необходимости создания открытой экономической системы, в которой Китай получит возможность участвовать в разработке международных торгово-экономических правил и иметь институциональные права на управление глобальной экономикой.

* * *

Экспорт капитала, создание «новой открытой экономической системы в масштабах всего

мира», строительство экономического пространства сухопутного шёлкового пути и «Морского шёлкового пути XXI века», деятельность по превращению юаня в одну из важнейших свободно конвертируемых мировых валют, инициирование Азиатского банка инфраструктурных инвестиций - такова совокупность важнейших долгосрочных направлений в экономической политике Пекина, имеющих общую цель и ориентированных на достижение единого результата. Это единство позволяет утверждать, китайские власти руководствуются особой геоэкономической стратегией.

В представленной реконструкции геоэкономической стратегии Китая рассмотрена концепция с минимальным обзором конкретных действий китайских организаций, а также других стран, возможных позитивных и негативных факторов в ходе их реализа-

ции. Их анализ является особой темой.

О смысле геоэкономической стратегии можно судить уже сейчас. Её реконструкция свидетельствует о претензиях Китая на создание глобальной системы экономического превосходства. Учитывая тактику Китая по использованию своих кредитов, техники, технологий, производственных материалов, разного рода услуг, рабочей силы при реализации инфраструктурных и иных объектов, не трудно прийти к заключению, что предлагаемые для создания проекты смогут обеспечить предельно благоприятные условия для дальнейшего экономического развития страны.

Стратегия экономически выгодна Китаю. Она будет способствовать быстрому экономическому развитию слабо-развитых районов западного и центрального Китая, позволит максимально расширить рынки сбыта продукции экспорт-

ного комплекса страны. Одновременно создаются структуры контроля над глобальным перемещением капиталов, товаров, услуг, людей. Тем самым возникнет реальное присутствие Китая на огромных просторах земного шара. Страны-участницы китайского проекта оказываются также тесно связанными с существующим технико-технологическим уровнем развития Китая.

Геоэкономическая стратегия Китая фактически направлена на создание глобальной системы активного противостояния США и ЕС. Объективно она служит также сдерживанию экономического развития России и ЕАЭС. Сопряжение стратегий развития ЕАЭС и экономического пространства шёлкового пути на деле слабо просматривается. Геоэкономическая стратегия Китая явно строится с учётом включения России и ЕАЭС в проект сухопутного шёлкового пути.

¹ Xi Jinping: Xan Zhun Quan Hui jiang tichu zonghe gaige fangan zongti bushu quanmian shenhua gaige (Си Цзиньпин: 3-й пленум ЦК КПК выдвигает проект общего плана всестороннего углубления реформ) - <http://economy.caijing.com.cn/2013-11-02/113513751.html>

² См., например: *Широкоград А.Б.* Россия и Китай. Конфликты и сотрудничество. М., Вече, 2004.

³ 2015 Zhongguo tongji zhaiyao/China Statistical Abstract. P. 34, 77.

⁴ Вэнь Цзябао: развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района - ключ к стабильности - http://russian.news.cn/china/2012-09/06/c_131830952.htm

⁵ Китай планирует построить к 2010 г. Центрально-Азиатскую железную дорогу прямого сообщения - <http://russian.peopledaily.com.cn/31518/6537132.html>

⁶ Shangyubu, Guojia tongjuju, Guojia waihui guangliju lianghe fabu «2013 nian Zongguo dui wai zhijie touzi tongji gongbao» (Министерство торговли, Государственное статистическое управление, Государственное валютное управление совместно публикуют «Статистический доклад о зарубежных инвестициях Китая в 2013 г.») - <http://mofcom.gov.cn/article/ae/ai/201409/2014091409007250...> Этот доклад был опубликован 9 сентября 2014 г. Позже от имени Государственного комитета по развитию и реформам и Министерства торговли был назван иной показатель прямых зарубежных инвестиций - \$102,9 млрд, на 14,1% больше предыдущего года. Ниже используется именно эта, более поздняя цифра.

⁷ Там же.

⁸ 2015. Zhongguo tongji nianjian. Таб. 6-18 (электронный вариант).

⁹ Госдолг США перед КНР увеличился на \$7,9 млрд - <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/8761/>

¹⁰ Си Цзиньпин призвал ускорить реализацию стратегии создания зоны свободной торговли - http://russian.gtws.cn/china/2014-12/06/c_133837159.htm

¹¹ Tuigong gung jian sitiao zhi lu jingji dai he 21 shiji haishan sitiao zhi lu de yuanning yui xingdung (Устремления и действия по

совместному строительству экономического пространства шёлкового пути и морского шёлкового пути XXI века) - http://blog.sina.com.cn/s/blog_e9924e460102vek1.html

¹² Выступление Чжан Чуньсяня на международном симпозиуме - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-06/26/content_32...

¹³ Строительство морского шёлкового пути - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-02/13/content_34...

¹⁴ http://blog.sina.com.cn/s/blog_e9924e460102vek1.html

¹⁵ Назрел момент для создания зоны свободной торговли АТР - доклад Беооского азиатского форума-2015 - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/27/content_35165755.htm

¹⁶ The Kra Canal Project: New Gateway to Maritime Silk Road - <http://www.kracanalmaritimessilkroad.com/>

¹⁷ Канал в Никарагуа - китайская альтернатива Панаме - <http://finance.rambler/economics/145184341.htm>

¹⁸ Из Чжэнчжоу в Гамбург отправляются товары Кореи и Японии - <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/12776/>

¹⁹ 6 yue wo guo vaihuichubei zengzhi 3.99 wanyi meiyuan - http://www.gov.cn/2014-07/16/content_2717935.htm

²⁰ Международная торговая палата Китая будет всемерно способствовать импорту из стран вдоль «одного пояса, одного пути» - http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/27/content_35174131.htm

²¹ Подробнее см.: *Клишин В.В., Павлов В.В.* Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // Азия и Африка сегодня. 2015, № 12. (*Klishin V.V., Pavlov V.V.* 2015. Aziatskiy bank infrastrukturykh investitsiy // Azia i Afrika segodnya. № 12) (in Russian)

²² Годовой обзор/ Справка: Усилия Китая по продвижению мировой экономики в 2014 году - http://russian.news.cn/economic/2014-12/31/c_133890515.htm

²³ Эксперт: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций не должен считаться счётной фишкой «одного пояса, одного пути» - http://russian.jrg.cn/exclusive/txt/2015-07/05/content_35985033.htm