

*Ли Синь, проф., д. э. н.  
Института мировой экономики,  
Директор Центра исследований России и Центральной Азии  
при Шанхайской академии международных исследований*

## **К вопросу об экономическом коридоре Шелкового пути**

7 сентября 2013 г. выступая с важной речью в Казахстане, президент Китая Си Цзиньпин выдвинул инновационную форму сотрудничества, т. е. совместно построить "экономический коридор Шелкового пути" во имя благо народов всех стран вдоль него.

### **1. Мир глядит на Восток , а Китай смотрит на Запад.**

С конца 1970-х и начала 1980-х годов Китай проводит политику реформ и открытости. Благодаря своего уникального удобного транспортного географического расположения восточно-китайское приморье экономически пошло вперед. И в этой связи торгово-экономическое отношение Китая с Соединенными Штатами, Японией, Кореей, Австралией и странами АСЕАН стало более зрелым. Шанхай, Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Тяньцзинь и другие города данного региона вступили в ряды развитых стран и регионов мира.

Вместе с тем в западном регионе Китая по причине плохого состояния транспорта и отсталой инфраструктуры уровень экономического развития остался далеким от восточно-китайского приморья. Несмотря на то, что китайское правительство приняло ряд мер для развития западного региона, но он все еще не может избавиться от этой отсталости. Инициатив Председателя КНР Си Цзиньпина в Астане о совместном строительстве "Экономического коридора Шелкового пути", в самом деле, именно для развития западного региона Китая. Это важнейшая составляющая часть курса Китая открытости Западу. В настоящее время расширение открытости вдоль границы на Запад, в том числе России и странам Евразийского пространства, по укреплению сотрудничества является неизбежным выбором Китая и станет новым направлением

внешнего сотрудничества Китая.

## **2. Коннотация "Экономического коридора Шелкового пути" .**

"Экономический коридор Шелковый пути" – в первую очередь это евроазиатская транспортная сеть. В дополнение к существующему транссибирскому магистральной соединению Европы с Северо-Восточной Азией и второй евроазиатский континентальный мост соединения Европы с Китаем через Россию и Центральную Азию планируется третий евроазиатский континентальный мост, вдоль которого страны АСЕАН через юго-западный регион Китая, Мьянму, Бангладеш, Индию ("Китайско-Мьянмско-Бангладешско-Индийский экономический коридор"), Пакистан, Иран, Турцию войдут в Европу. Кроме этого китайско-Пакистанский экономический коридор от Синьцзяна Китая до порта Гвадар Пакистана была включена в двустороннюю торгово-экономическую программу. Тем самым формируется транспортная сеть связывания Тихого с Индийским океанами и Балтийским морем охватывания Северо-Восточной, Восточной, Центральной, Западной и Южной Азией. Данная транспортная сеть – трехмерная, которая состоит из железных и автомобильных дорог, авиации, нефте-газопроводов, линий электропередачи и электронных связей. Вдоль этой транспортной сети будут постепенно формироваться соответствующие промышленные кластеры и кластеры, которые обслуживают эту транспортную сеть. Тем самым путем эффекты промышленных излучения и агломерации формируется экономический коридор комплексного развития, включая строительство, металлургию, энергетику, финансы, телекоммуникацию и связь, туризм и другие отрасли народного хозяйства. Евроазиатская транспортная сеть будет служить мостом между Китаем и Индией как мотором мировой экономики и Европейским Союзом как крупнейшей в мире экономикой, принося Евроазиатскому континенту новое пространство и новые возможности. И формируется в Центральной и Западной Азии экономическая зона излучения, в которой

развивается сотрудничества по потокам капиталов, товаров, труда и информации и других между этими странами для оживления новых точек экономического роста и содействия экономическому развитию и процветанию в Центральной, Западной и Южной Азии.

"Экономический коридор Шелкового пути" на Востоке связывается с экономическим кругом АТР и на Западе с европейским экономическим кругом. Его благо пользуется более чем 3 млрд. человек 30 стран, образуя уникальный и неповторимый длинный в мире, имеющий самый большой потенциал развития и самый емкий рынок экономический коридор. Однако в Западной части Китая, Центральной и Западной Азии существует огромная "экономическая вогнутая зона". "Экономический коридор Шелкового пути" соединения экономического круга АТР с европейским экономическим кругом будет вызывать экономическое развитие этого региона и таким образом заполняет эту вогнутую зону. Открывается дверь, чтобы страны Центральной и Западной Азии интегрировались в процессы экономической интеграции в АТР и в Европе, даже и в глобальную экономическую интеграцию. Концепция "Экономического коридора Шелкового пути" будет акцентироваться на расширении потенциалов сотрудничества между странами и повышении темпа и качества региональной экономической интеграции. С точек до плоскости и с линий до зоны в условиях нынешнего глобального экономического кризиса региональное экономическое сотрудничество имеет большое значение для содействия экономическому развитию.

"Экономический коридор Шелкового пути" на основе интегрирующих транспортных маршрутов в опору на транспортную инфраструктуру и ядерных городов вдоль маршрутов сделает оптимальную конфигурацию торговли и факторов производства внутри региона, содействуя региональной экономической интеграции для синхронизации экономического и социального развития в регионе. Главнейшие приоритеты и цель "Экономического коридора Шелкового пути" являются содействие

удобству и прощению торговли и инвестиций, углубление экономического и технологического сотрудничества, формирование зоны свободной торговли и в конечном счете формирование большого евроазиатского рынка. Формирование Евроазиатской зоны свободной торговли призывает страны из Азии и Европы совместно участвовать в Евроазиатской экономической интеграции, что будет оказывать существенное влияние на карту нынешней мировой экономики и способствовать формированию нового глобального политического и экономического порядка.

### **3. Благоприятные условия создания "Экономического коридора Шелкового пути".**

Теперь общий экономический объем занимает 30% мирового, а Европа постепенно избавляется от долгового кризиса и экономика стабилизируется потихоньку восстановлением. В 2012 г. китайский внешний товарооборот составил в \$ 3866.8 млрд., приближаясь к крупнейшей в мире торговой державе – Соединенным Штатам. ЕС остается крупнейшим торговым партнером и крупнейшим источником импорта Китая. В том же году товарооборот Китая с ЕС достиг до 546 млрд. долларов США и в том числе импорт ЕС из Китая – 334 млрд. долларов США, а экспорт в Китай – 212 млрд. долларов США. В период 2011 – 2015 годы общий импортный объем Китая ожидается более чем 8 триллионов долларов США, а внешние инвестиции составит более 500 млрд. долларов США.

Между Китаем, Россией и странами Центральной Азии и Европы имеется благополучную историю и традиции в торгово-экономическом сотрудничестве. Китаем, Россией и странами Центральной Азии был решен пограничный вопрос и политическое доверие достигло до беспрецедентного уровня. саммит глав ШОС, китайско-европейский саммит лидеров и другие институты постоянно развиваются и совершенствуются. Общие интересы с соответствующими странами расширяются.

Курс открытости Китая вступает в новый этап, т. е. Китай реализует политику в всех мерах. Открытость Западу способствует

передаче внутренней избыточной производственной мощи. В странах вдоль "Экономического коридора Шелкового пути" значительно развивается реальный сектор экономики, и особенно высокотехнологичные отрасли экономики. Промышленная модернизация полезна передаче китайской традиционной промышленности в страны Центральной и Западной Азии, что поможет этим странам выйти из нынешнего экономического кризиса и построить в этом регионе рациональную и взаимодополняющую систему разделения труда.

Спустя 20-летние политические и экономические реформы в России и в странах Центральной Азии, Центральной и Восточной Европы ситуация стала более стабильной. Инвестиционный климат в этих странах продолжается улучшить. Они имеют не только намерение расширять торгово-экономическое сотрудничество с Китаем, но и хорошую основу для сотрудничества. Страны Западной Европы находятся в процессе структурной перестройки, а китайский огромный объем экономики и емкий рынок поддерживают передачу промышленности стран Западной Европы и готовы к внешнему техническому сотрудничеству с ними. Между тем, глобальный финансовый кризис и европейский суверенный долговой кризис подавили экономический рост и расширение рынка Соединенных Штатах, Европы, Японии и других развитых стран. И с ними сталкивалось экономическое развитие России и стран Центральной Азии, Центральной и Восточной Европы. И поэтому углубление сотрудничества с Китаем, который поддерживает высокие темпы экономического роста и обладает рынком с огромной емкостью, есть их полезный выбор.

Экономики Китая, России и страны Центральной Азии, Европы сильно взаимодополняемы и сотрудничество между ними имеет большой потенциал. Сотрудничество на основе преимущественного взаимодополнения, взаимной выгоды и совместного выигрыша выгодно всем евроазиатским странам. И таким образом оно имеет внутреннюю устойчиво развивающую мотивацию.

#### **4. Трудности создания "Экономического коридора Шелкового пути".**

"Экономический коридор Шелкового пути" – это концепция регионального экономического сотрудничества по принципам "солидарности и взаимного доверия, равенства и взаимной выгоды, толерантности и взаимного обучения, сотрудничества и обоюдного выигрыша, совместного деления мира и общего развития". А в реальности она может столкнуться с ограничением ряда объективных факторов.

Во-первых, Россия и ей продвинутый региональный экономический интеграционный процесс в странах бывшего СССР. Россия всегда видит Центральную Азию сферой своего влияния и зоной особых интересов. Она пытается продвигать евразийскую экономическую интеграцию. К примеру, Российско-Белорусское союзное государство, Российско-Белорусско-Казахский таможенный Союз, Евразийское Экономическое Сообщество, Евразийский Экономический Союз и Евразийский Союз. Ее цель состоит в возвращении стран бывшего СССР к России; а с другой стороны, противополжении китайскому экономическому проникновению в регион. Россия защищает конкурентное преимущество транссибирского магистрали и может негативно относиться к второму Евроазиатского континентального моста.

Во-вторых, внешняя политика стран Центральной Азии преследует сбалансирование между разными силами и достаточно нестабильна. Они слишком акцентируют на собственных настоящих национальных интересах, что вызывает изменчивость и узкое зрение внешней политики.

В-третьих, огромный безопасный риск. В этом регионе существует не только неопределенность безопасности со стороны Афганистана, противополжение между Индией и Пакистаном, но и целый ряд вызовов безопасности в Центральной Азии. Во-первых, нетрадиционные угрозы безопасности по-прежнему остаются основными проблемами. Во-вторых, побочный эффект вывода войск

Соединенных Штатов и их союзников из Афганистана в центральную Азию будут поощрять терроризм и транснациональной преступность. В-третьих, в Центрально-азиатских странах возможность внутренней политической нестабильности по-прежнему остается из-за противоречия северного и южного Кыргызстана, связанной неопределенности с передачей власти в Казахстане, Узбекистане, и Таджикистане и др. В-четвертых, конфликты по использованию ресурсов и связанные проблемы с демаркацией границы между странами Центральной Азии могут обостриться.

В-четвертых, проблемы с вторым Евроазиатским континентальным мостом. В сентябре 1990 г. китайская Ланьсиньская железная дорога происходила стыковку с железнодорожной сети СССР в Алашанькоу, что означало формирование нового Евроазиатского континентального моста после транссибирского магистрали, который связывает Тихий и Атлантический Океаны, с длиной примерно 11 000 километров. По сравнению с первым Евроазиатским континентальным мостом и морским транспортом второй мост умеет ряд преимуществ, таких как короткое расстояние, более меньшие транспортные расходы и намного сокращение транспортного времени. Однако, спустя 20 лет второй Евроазиатский континентальный мост не стал подлинной транспортной артерией. Причины заключаются в том: Во-первых, он проходит многие транзитные страны, где при более сложных географических условиях трудно строится и требуется огромную сумму инвестиции; Во-вторых, в последние годы в этом регионе часто проходят политические волнения и даже войны и в этой ситуации реконструкция железной дороги часто останавливается и соглашения остаются недействительными; в-третьих, в странах бывшего СССР до сих пор используется стандарт широких железнодорожных рельсов. А в Европе и Китае используется международный стандарт, что вызывает две пересадки грузов или вагонов или колес, что тратит много времени, увеличивает затраты; в-четвертых, построенная в советский период железная дорога имеет низкий уровень

электрификации, отсутствует обслуживание.

### **5. Стратегический фокус построения "Экономического коридора Шелкового пути".**

Построение "Экономического коридора Шелкового пути" – это новое стратегическое видение, а также долгосрочный системный проект сотрудничества по разделению труда между различными регионами и городами разных стран вдоль данного коридора. И в то же время существуют многие трудности, как вышеперечисленные. Так что необходимо руководствоваться принципом постепенного и упорядоченного прогресса.

Во-первых, надо укрепить транспортное объединение. Построить транспортную артерию от Тихого Океана до Балтийского моря и Индийского Океана, охватывающую Восточную, Западную и Южную Азию. Ключевым здесь является полная беспрепятственная эксплуатация второго Евроазиатского континентального моста. Предлагается создание международной объединенной перевозной компании вдоль этого моста. И так получается разовый платеж и расчет внутри компании, что сокращает промежуточные звенья и агентские издержки, сокращает транспортное время, снижает транспортные расходы. Рекомендуется укрепление согласования политики между различными странами по тому, что на основе существующей железной дороги широкой колеи построить железную дорогу международной стандартной колеи, или высокоскоростной железнодорожной магистрали. Предлагается существенно повышать эффективность работы таможенной службы, карантинных и других органов соответствующих стран.

Во-вторых, страны должны укрепить благополучие торговли и инвестиции, обсуждать вопросы по содействию удобству и упрощению формальности торговли и инвестиций, и принять соответствующие меры. Придерживаются международные стандарты и правила по совершенствованию и стандартизации таможенных процедур, по упрощению процедур торговли, по созданию и совершенствованию механизмов надзора в торговле.

Укрепить сотрудничество между странами в областях поощрения инвестиций, упрощения процедур таможенного оформления, товарной инспекции и карантины, безопасности пищевых продуктов, стандартов качества, электронного бизнеса, прозрачности законов и правил. Увеличить торговый масштаб между странами, совершенствовать структуры торговли на увеличение добавленной стоимости высокотехнологичной продукции. Увеличить долю торговли услугами, развивать торговлю за переработку и внутриотраслевую торговлю. Укрепить инвестиционное сотрудничество, повышать уровень инвестиций и интенсивность регионального экономического сотрудничества. Это требует создания благоприятной инвестиционной среды и поощрять прямые инвестиции, добиться транснациональных производств. развивать инвестиции в технологических сферах и постепенно расширить сферу инвестиций.

В-третьих, надо укрепить финансовое и денежное обращение, способствовать реализации конвертирования национальных валют и взаимных расчетов, повышать способность противостоять финансовым рискам и международную конкурентоспособность экономики региона. Рекомендуется укрепление сотрудничества между ШОС, ЕЭС и ЕврАзЭСом, к примеру по предложению России создание Банка развития ШОС на основе Евразийского Банка развития или создание "Банка развития экономического коридора Шелкового пути", "фонда развития", "инвестиционного фонда", "фонда рисков" и других международных финансовых институтов экономического коридора Шелкового пути. Предлагается осуществление расчетов международной торговли национальными валютами и их свободного конвертирования.

В-четвертых, надо укрепить многостороннее сотрудничество в областях науки и техники, развития чистой энергетики, новых материалов, новых технологий, всесторонне содействовать модернизации экономики, повышению производительности труда и способности противостоять колебаниям мировой экономики.

Рекомендуется укрепление сотрудничества в энергетической, аэрокосмической, автомобильной, судостроительной, электронной и других высокотехнологичных областях, содействие сотрудничеству в областях медицины, связи, биотехнологии, нанотехнологии и других.

В-пятых, надо укрепить политический контакт для того, чтобы "Экономический коридор Шелкового пути" стала сообществом за общих интересов. Это требует создания соответствующих механизмов координации. Во-первых, ликвидировать российскую озабоченность. Именно для этого Президент Китая показал свою политику в Центральной Азии "трех не": Китай никогда не будет вмешиваться во внутренние дела стран Центральной Азии, не будет претендовать на доминирующее право на региональные дела, не будет формировать сферу влияния. Кроме того, предлагается усиление политического согласования с Россией по Центральной Азии, присоединение России к построению "Экономического коридора Шелкового пути" и к строительству инфраструктура в Центральной Азии. Во-вторых, согласоваться по стратегиям экономического развития и макроэкономической политики между странами для консультации планов и мероприятий по развитию региональных сотрудничества.

В-шестых, активно осуществлять сотрудничество в гуманитарной области, укрепить дружественный обмен людьми для углубления взаимопонимания и традиционной дружбы. Предлагается расширить масштаб культурного и образовательного сотрудничества.