



УДК 339.976.4

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ*

РЕМЫГА ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ,

доктор экономических наук, академик РАН, главный научный сотрудник

Центра международных экономических отношений Финансового университета,

научный руководитель Российско-Китайского финансово-экономического центра, Москва, Россия

E-mail: remyga8@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

Шелковый путь – известный древний торговый канал, это наиболее известная модель экономического сотрудничества в истории человечества. Он внес колоссальный вклад в экономический и гуманитарный обмен между Востоком и Западом. Сейчас он начинает возрождаться благодаря быстрому развитию коммуникаций и транспортных магистралей.

В статье анализируется Стратегия экономического пояса Шелкового пути. Рассматриваются некоторые основные направления этой Стратегии – транспортно-логистическое, энергетическое, туристическое. Помимо чисто экономических задач, Стратегия предполагает решение целого ряда социальных, культурных и других задач. Особое внимание уделено механизмам взаимодействия участников Стратегии. В качестве одного из самых приоритетных рассматривается проект строительства высокоскоростной магистрали Москва–Казань, с последующим продолжением на юг и восток до Пекина и Тихого океана, а на запад – до Роттердама и Атлантического океана.

Как справедливо заметил Президент России В.В. Путин, «рост китайской экономики – шанс поймать “китайский ветер” в “паруса” нашей экономики».

Ключевые слова: мировая экономика; геостратегическое развитие; экономический пояс; Шелковый путь; Китай.

ECONOMIC BELT OF THE SILK WAY

VLADIMIR N. REMYGA,

Doctor of Economics, academician of the Russian Academy of Natural Sciences, chief researcher of the Center

of the international economic relations of Financial University, research supervisor

of the Russian-Chinese financial and economic center, Moscow, Russia

E-mail: remyga8@yandex.ru

ABSTRACT

The silk way – the known ancient trade channel, is the most known model of economic cooperation in the history of mankind. It made an enormous contribution to an economic and humanitarian exchange between the East and the West. Now it starts reviving thanks to fast development of communications and thoroughfares.

In article Strategy of an economic belt of the Silk way is analyzed. Some main directions of this Strategy – transport and logistic, power, tourist are considered. Besides purely economic tasks, Strategy assumes the solution of a

* Статья подготовлена в рамках проекта «Экономические векторы взаимодействия ШОС И ЕАЭС в условиях перехода к многополярности». Рег. № НИОКР 115100170007.

number of social, cultural and other tasks. The special attention is paid to mechanisms of interaction of participants of strategy. As one of the most priority the construction project of the high-speed highway Moscow-Kazan, with the subsequent continuation to the south and the East to Beijing and the Pacific Ocean, and to the west – to Rotterdam and to the Atlantic Ocean is considered.

As the President of Russia V.V. Putin, "Fairly noticed growth of the Chinese economy – chance to catch "the Chinese wind" in "sails" of our economy".

Keywords: world economy; geostrategic development; economic belt; Silk way; China.

В современном мире одной из самых крупномасштабных инициатив, круто меняющих сам облик этого мира, формирующих новую парадигму экономического и в целом геостратегического развития, становится Стратегия экономического пояса Шелкового пути (далее — ЭПШП) и Морского шелкового пути. Она получила название «Один пояс, один путь». Намерение принять участие в реализации этой стратегии высказали более 60 стран с населением в 4,4 млрд человек. Число ее приверженцев постоянно растет. Уже сейчас для ее реализации привлекаются огромные финансовые ресурсы — около 1 трлн долл. США.

Инициатор Стратегии — Китай, что отражает возросшую роль и влияние этой страны в мире.

Великий шелковый путь включен в список Всемирного наследия Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО). Соответствующее решение было принято 22 июня 2014 г. на заседании 38-й сессии комитета Всемирного наследия при ЮНЕСКО, проходящей в столице Катара Дохе. Китай принял беспрецедентные усилия для принятия этого решения.

Разговоры о возрождении Великого шелкового пути велись давно. Выдвижение председателем КНР Си Цзиньпином осенью 2013 г. двух стратегий — «Экономического пояса Великого шелкового пути» (Астана, 7 сентября) и «Морского шелкового пути» (Джакарта, 10 октября) свидетельствует о процессах серьезного обновления региональной и глобальной экономической политики Китайской Республики.

Есть два диаметрально противоположных подхода к данным инициативам. Одни считают, что это — очередной публичный ход

Китая, желание воспользоваться широко употребляемым и достаточно романтичным, раскрученным брендом, в реальное содержание которого вкладываются далеко неоднозначные идеи.

Однако многочисленные исследования и результаты международных форумов свидетельствуют, что это долговременная, многоэшелонированная глобальная стратегия Китая. «Китай вновь дал о себе знать, и он не шутит, — пишет известный итальянский журналист Джампаоло Визетти. — После долгих лет осторожной политики цель Китая становится официальной, и она амбициозна. У Китая есть ресурсы и масштаб, чтобы встать во главе рынка, который объединяет более 4 млрд человек и охватывает территории от Балтийского моря до Юго-Восточной Азии. Для Китая это проект века: от Малайзии до Санкт-Петербурга, от Шанхая до Дуйсбурга, не забывая при этом о Центральной Азии и Ближнем Востоке. Пекин вновь занимает центральное место в богатой части глобуса, омываемой Тихим океаном, тогда как США и Европа вытеснены на обедневшие окраины Атлантического океана» [1].

Итак, что это такое — Великий шелковый путь? Это древний торговый канал, наиболее известная модель экономического сотрудничества в истории человечества. Шелковый путь внес колоссальный вклад в экономический и гуманитарный обмен между Востоком и Западом. Сейчас он начинает возрождаться благодаря быстрому развитию коммуникаций и транспортных магистралей.

Китайцы последовательно раскручивают этот романтичный образ. Свою речь в Астане Си Цзиньпин начал с очень трогательного воспоминания: «Моя родная провинция Шэньси находится на исходной точке

древнего Шелкового пути. Стоя здесь и оглядываясь на историю, я как будто слышу звуки колокольчика, привязанного к шее верблюда, эхо которого раздаётся в горах, и вижу лёгкий дым, колыхающийся в пустыне. Все это мне очень близко» [2]. При этом замечу, что за столь романтичными образами стоит жесткая и очень прагматичная политика. Китаю, с его более чем миллиардным населением, становится очень тесно в своих ограниченных географических рамках. Для экономического развития ему не хватает ни ресурсов, ни рынков сбыта. Он намеревается формировать эти рынки. Ему становится жизненно необходимо использовать внешние источники для самого существования, а тем более развития. Попытки переориентироваться на внутренний спрос за счет резкого увеличения инфраструктурных капиталовложений и стимулирования потребительского спроса более чем миллиардного китайского населения оказались ограниченными.

У нового воплощения Великого шелкового пути пока нет четких географических рамок, отправных и конечных пунктов. Важнее глобальная идея: Восток и Запад снова предпринимают попытку к сближению. Двери в новый китайский проект Пекин держит широко открытыми, о чем свидетельствует принятый в марте 2015 г. Концептуальный план действий по реализации этого проекта. «Эти программы развития будут открытыми и инклюзивными, а не эксклюзивными. Они составят настоящий хор, представленный всеми странами, по которым пролягут его маршруты, не один только Китай», — утверждал глава КНР Си Цзиньпин на церемонии открытия ежегодного Азиатского форума Боао, который состоялся с 26 по 29 марта 2015 г. в китайской провинции Хайнань [3].

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЭПШП

В перспективе планируется создание семи «поясов»:

- транспортного;
- энергетического;
- торгового;
- информационного;
- научно-технического;

- аграрного;
- туристического.

Ниже мы рассмотрим основные параметры некоторых из этих «поясов». Здесь же отметим, что стержневое значение отводится транспортно-логистическому направлению. Ряд исследователей вообще сводят Стратегию только к трассам и маршрутам Шелкового пути. Это сужает, обедняет и ограничивает понимание ее сути. Стратегия Экономического пояса шелкового пути предполагает комплексный подход, охватывающий все сферы жизнедеятельности региона. В широком смысле Восток и Запад снова предпринимают попытку к сближению через реализацию крупномасштабных проектов.

В самом общем виде Стратегия призвана решать следующие экономические задачи.

1. Упрощение таможенных, визовых и иных процедур для облегчения деятельности предпринимателей (как государств региона, так и китайских) и расширения масштабов сотрудничества.

2. Создание транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей доставку товаров (прежде всего китайских) на рынки Центральной Азии, России, государств Европы, Ближнего и Среднего Востока.

3. Увеличение объемов взаимной торговли со всеми государствами региона.

4. Расширение объемов взаиморасчетов в национальных валютах с перспективой превращения юаня в региональную валюту, которая будет способна потеснить позиции доллара и евро.

5. Расширение контактов в научно-технической, образовательной и гуманитарной сферах, где одним из направлений сотрудничества предусматривается увеличение числа студентов из государств Центральной Азии, обучающихся в вузах Китая, чем в том числе решается задача выхода китайской культуры за пределы страны и роста значимости «мягкой силы» во внешней политике нового китайского руководства.

Помимо чисто экономических, Стратегия предполагает решение целого ряда социальных, культурных и других задач.

Китайское руководство настроено серьезно. Строительство Экономического пояса

шелкового пути стало одной из основных частей разрабатываемого плана 13-й пятилетки (2016–2020 гг.). Стратегия рассчитана на долгую перспективу. По некоторым оценкам, на реализацию ее первого этапа понадобится около 30 лет.

Наконец, огромные потенциальные возможности открываются в связи с включением в Морской шелковый путь XXI века российского Северного морского пути. В настоящий момент разрабатывается комплексный проект «Арктический пояс Шелкового пути». Помимо перевозок по Северному морскому пути, этот проект предполагает участие китайских инвесторов в строительстве и реконструкции арктических портов (в частности, нового порта Сабетта), а также участие в разработке нефтегазовых месторождений на Ямале, а в перспективе и на арктическом шельфе.

Процесс уже пошел. Так, 3 сентября 2015 г. было подписано соглашение между Фондом Шелкового пути и компанией «Новотек» о приобретении 9,9% акций этой компании, занимающейся сжиженным природным газом (СПГ). «Мы считаем “Ямал СПГ” одним из самых перспективных и конкурентоспособных СПГ-проектов в мире и поэтому заинтересованы стать его акционерами. Мы надеемся, что наше вхождение в проект будет содействовать скорейшему привлечению общего внешнего финансирования для проекта и дальнейшему развитию китайско-российского сотрудничества в энергетическом секторе», — заявил президент Фонда Шелкового пути Ван Янчжи [4].

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОЯС

«Для того чтобы стать богатым, прежде всего надо построить дороги».

Это древнее высказывание часто используется китайскими экспертами, обсуждающими основные направления реализации Стратегии экономического пояса Шелкового пути.

Действительно, масштабы дорожного строительства в Китае удивляют всех, кто не был в стране хотя бы 2–3 года. Особенно поражает строительство железных дорог, весь мир удивляет сеть скоростных железных дорог,

охвативших все провинциальные центры Китая. Мировым достижением стало строительство высокогорной Тибетской магистрали, не имеющей аналогов в мировой практике. Китайские компании по строительству железных дорог занимают лидирующие места в мировых рейтингах. Они агрессивно рвутся на мировые рынки. При реализации транспортных проектов в рамках Стратегии экономического пояса Великого шелкового пути они, несомненно, не будут иметь конкурентов.

В качестве одного из самых приоритетных рассматривается проект строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Казань, с последующим продолжением на юг и восток — до Пекина и Тихого океана, на запад — до Роттердама и Атлантического океана.

Подход к этому проекту неоднозначный. Планируется, что в 2016 г. ВСМ на территории Китая будет доведена до границы с Казахстаном. В случае если от Казани она будет направлена через Казахстан, по сути это существенно ограничит перевозки по Транссибу и БАМу, что невыгодно российской стороне. Если же пойдет по территории Сибири, то в стороне окажется Казахстан, что тоже нелогично. Наиболее целесообразным большинство экспертов считают строительство магистрали одновременно по двум направлениям. Есть и другие варианты, в частности через Монголию, которая, в свою очередь, серьезно тяготеет к идее нового Шелкового пути.

В настоящее время перевозка товаров между Восточной Азией и Европой на 95% осуществляется по морю. На это тратится от 45 до 90 дней. Строительство современных автобанов, а также скоростных железных дорог сократит доставку товаров до одной-двух недель. Это принципиально изменит сами подходы к логистике и существенно сократит транспортные расходы, создаст иное экономическое качество.

Кроме того, для реализации таких масштабных инфраструктурных проектов требуются огромные объемы строительных материалов, оборудования и многого другого. Это позволит загрузить производственные мощности как самого Китая, так и других

участников данных инфраструктурных проектов.

Вторым по значению в Стратегии экономического пояса Шелкового пути является **энергетический пояс**. Большая часть территорий Евразии испытывает заметный дефицит энергоресурсов. Требуется повсеместное создание новых энергетических мощностей. Соответствующие проекты имеются, и при наличии финансовых ресурсов они вполне осуществимы. При этом упор предполагается сделать на «зеленую» энергетику.

Многие эксперты предлагают создать в перспективе относительно независимый энергетический рынок ЭПШП с соответствующей рыночной инфраструктурой. Это и собственные биржи углеводородов, независимые от западных бирж, это в перспективе и не зависящая от ОПЕК система формирования ценовой политики.

Наиболее кардинальные предложения лежат в сфере создания единой энергетической системы стран ЭПШП. Это сеть взаимосвязанных газо- и нефтепроводов, электрических сетей, которые охватывали бы всю территорию Евразии, объединили усилия как производителей, так и потребителей энергоресурсов.

Несомненно, это проекты не самого ближайшего времени, однако их реализация стоит на повестке дня. Президент РФ В. В. Путин предложил на Саммите БРИКС и ШОС в Уфе создать «Энергетическую ассоциацию БРИКС» и «Единую энергетическую сеть ШОС». В составе Ассоциации предлагается, в частности, создать Резервный банк топлива и Институт энергетической политики. Идеи, заложенные в этих инициативах, с пониманием были восприняты участниками саммита.

Более быстрый эффект может дать формирование **туристического пояса Шелкового пути**. В настоящее время туризм представляет собой наиболее бурно развивающуюся отрасль экономики, он становится одним из основных факторов экономического роста для многих стран. В силу ряда причин безусловно лидирующие позиции в этом процессе занимает Китай (огромное население с возросшим уровнем благосостояния, неудовлетворенный «голод» на зарубежный туризм

и др.). Тематика Великого шелкового пути представляет большой интерес для широкого круга китайских туристов, особенно тех, кто нацелен на цивилизационный, познавательный туризм.

В 2014 г. более 100 млн туристов из Китая отправились за границу. Они потратили в поездках более 150 млрд долл. Россия вступает в высококонкурентную борьбу за китайских туристов, и довольно много уже сделано на этом направлении. Серьезный прогресс был достигнут в 2013–2014 гг., когда проводились массовые туристические обмены между нашими странами. Однако возможности въездного туризма в Россию были ограничены. С введением в Сочи олимпийских объектов и с присоединением Крыма эти возможности многократно возросли. Китайские партнеры весьма оперативно откликнулись на эти новые реалии. В частности, в 2015 г. рассматривался вопрос об открытии прямых рейсов Гуанчжоу–Сочи и планировалось увеличить приток китайских туристов в Сочи до 2 млн человек. Однако китайские туристы в своем большинстве не нацелены на «пляжный» туризм, а средства организации цивилизационного и в целом познавательного туризма в Сочи весьма ограничены.

В связи с этим представляется целесообразным подключить к этому маршруту Крым, где такие возможности уникальны. Китайских туристов очень интересуют исторические аспекты как древности, так и современности, в частности история Ялтинской конференции 1945 г. Особенно большой интерес Крым представляет как западные ворота Великого шелкового пути и Сагдея (современный Судак) как древняя столица этого участка Шелкового пути. Керчь и Феодосия — важнейшие его торговые центры.

ОСОБЕННОСТИ УЧАСТИЯ В ЭПШП ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН И РЕГИОНОВ

Прежде всего стратегия ЭПШП получила безоговорочную поддержку в странах Центральной Азии, в особенности в Казахстане и Киргизии. Не случайно именно эти страны были выбраны Си Цзиньпином в качестве площадок для выдвижения инициативы.

Теперь важно, как эта Стратегия затронет уже действующие экономические союзы и сообщества на постсоветском пространстве, прежде всего ЕАЭС и ШОС, и в каких формах может выразиться их взаимодействие или, наоборот, противодействие.

Китай основательно начал продвигать эту Стратегию по всем направлениям. Менее чем за полтора года руководители Китая посетили более 20 стран, где последовательно пропагандировали и разъясняли ее содержание и основные направления. Очень интенсивно работали внешнеполитические структуры КНР. В сентябре 2015 г. в Пекине прошла специальная конференция по этому поводу, где было объявлено о создании большого числа экспертных центров по Экономическому поясу Шелкового пути во всех странах, принимающих участие в реализации данной стратегии. Показательно, что в работе конференции принимали участие практически все послы, работавшие в ЭПШП, т.е. наиболее квалифицированные и опытные специалисты, глубоко понимающие специфику работы в этих странах.

Анализируя специфику китайского проекта на сайте газеты «Жэньминь жибао», ведущий китайский эксперт по России профессор Фэн Юйцзюнь подчеркивает, что речь не идет о создании интеграционной зоны. «Экономический пояс Шелкового пути — это не искусственно продвигающийся интегрированный проект, а естественно сформировавшаяся идея о сотрудничестве» [5].

Практически все страны СНГ поддержали эту стратегию. Планируется, что она охватит не только Центральную Азию, но и страны Закавказья: Азербайджан, Армению, Грузию, Абхазию, Южную Осетию.

РОССИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ЭПШП

Среди российских экспертов нет единодушия по поводу целесообразности участия России в реализации стратегии Экономического пояса Шелкового пути. Определенная их часть считает, что это «китайская игра». Россия же, мол, занимает заведомо подыгрывающее, зависимое положение и ей вообще нет резона принимать участие в этой игре.

Впервые российскую позицию официально озвучил российский министр иностранных дел Сергей Лавров 20 мая 2014 г. по результатам визита в КНР Президента РФ В.В. Путина: «Для нас очень важно стремление китайских партнеров уважать российские интересы». Эта позиция нашла отражение в соответствующем коммюнике: «Россия считает важной инициативу Китая по формированию “Экономического пояса Шелкового пути” и высоко оценивает готовность китайской стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации. Стороны продолжают поиск путей возможного сопряжения проекта “Экономического пояса Шелкового пути” и создаваемого Евразийского экономического союза. В этих целях они намерены и дальше углублять сотрудничество между компетентными ведомствами двух стран, в том числе для осуществления совместных проектов по развитию транспортного сообщения и инфраструктуры в регионе» [6].

О решении России принять участие в реализации стратегии Экономического пояса Шелкового пути заявил в марте 2015 г. первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов в ходе Азиатского экономического форума в Боао: «Мы рады возможности наращивать сотрудничество в формате “Китай и Евразийский союз”... Свободное движение товаров и капиталов в рамках ЕАЭС сближает экономики Европы и Азии, что перекликается с инициативой Экономического пояса Шелкового пути, выдвинутой китайским руководством. Мы в РФ уверены, что совместная работа по развитию евразийского партнерства и Экономического пояса Шелкового пути создаст дополнительные возможности для развития стран Евразийского союза и Китая» [7].

Несомненно, что Экономический пояс Шелкового пути несет для России новые немалые возможности. Правда, только в том случае, если Россия разумно, стратегически взвешенно, на выгодных для себя условиях встроится в этот неизбежный, опирающийся на огромные экономические возможности Китая проект. Впрочем, в Китае ясно понимают, что без паритетного сотрудничества с Россией, без ее участия китайский проект Шелкового пути

будет не полноценен, если вообще реализуем. Поэтому в рамках китайского мегапроекта Россия рассматривается как неотъемлемая составная часть Шелкового пути. Действительно, Северный коридор Шелкового пути проходит из Западного Китая через Казахстан в Россию, в Оренбург и далее, как считают в современном Китае, — к Санкт-Петербургу и Балтийскому морю, а также через Белоруссию и далее через Варшаву — в Европу, к Атлантическому океану. Это, так сказать, «традиционные магистрали» Великого шелкового пути. Позже археологи доказали, что не оставалось в стороне и Зауралье. В 1992 г. совместная экспедиция российских, китайских и монгольских ученых открыла неизвестный ранее маршрут Великого шелкового пути, который пролегал гораздо севернее традиционных.

В соответствии с сегодняшним китайским вариантом Шелкового пути Россия является не только транзитером (страной, обеспечивающей транзит грузов по своей территории и получающей через это прибыль), но и ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Позиции сторон определены в Совместном заявлении Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути от 8 мая 2015 г. Как заявил Президент РФ В.В. Путин: «По сути, речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем евразийском континенте» [8].

МЕСТО И РОЛЬ ШОС В ЭПШП

Все страны — участницы ШОС безоговорочно поддержали инициативу ЭПШП. На многочисленных конференциях и совещаниях обсуждались различные аспекты взаимодействия в центральноазиатском регионе. Китайские эксперты очень внимательно и скрупулезно изучали реакцию коллег и вносили по мере поступления коррективы в концепцию Стратегии.

При создании ШОС главную задачу в КНР видели «в формировании дружеского

Китаю окружения». С выдвижением стратегии ЭПШП масштабность решения этой задачи существенно расширяется.

Многосторонние проекты ШОС смогут быть гораздо объемнее и привлекать новых участников, у которых имеются собственные весьма широкие экономические интересы; необходимо активнее развивать многосторонние проекты, задействуя потенциал таких крупных государств, как Россия, Китай, Индия, Пакистан, Иран.

Поэтому логичным было выдвижение на Саммите ШОС в Уфе предложения о том, чтобы на первых этапах реализации стратегии ЭПШП базовой организационной и «идеологической площадкой» стала Шанхайская организация сотрудничества. Тем более что проекты, которые предполагается осуществлять в рамках ЭПШП, в той или иной степени иницируются именно странами ШОС и работают в первую очередь в их интересах. ШОС как организация в настоящее время не располагает серьезными финансовыми ресурсами, пока еще не создан Банк развития ШОС, поэтому ресурсы, формирующиеся под эгидой ЭПШП, могли бы стать тем «стартовым капиталом», который запустил бы реальную реализацию проектов.

Выступая на брифинге Саммита ШОС в Уфе, С. Лавров отметил, что «весьма удобной и комфортной для всех площадкой для обсуждения конкретных аспектов такой инициативы является Шанхайская организация сотрудничества». И далее: «Наши партнеры по ШОС заинтересованы в том, чтобы рассмотреть в этом формате все аспекты проектов сопряжения Шелкового пути и Евразийской экономической интеграции» [9].

СОПРЯЖЕНИЕ ЕАЭС И ЭПШП

После подписания 8 мая 2015 г. Совместного заявления Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути на повестку дня встал вопрос о механизме сопряжения.

Россия является главным инвестором в регионе и основным участником в уже су-

ществующих организациях. Поэтому она имеет достаточные основания и ресурсы для запуска процессов формирования институциональной среды для инвестиций в регионе, на что, согласно экспертным оценкам, пока не готов Китай. Кроме того, через ОДКБ Россия также является одним из гарантов суверенитета стран Евразии.

Более того, Россия может играть балансирующую роль в регионе, выступая своеобразным защитником интересов республик Центральной Азии от доминирования сильных игроков, в первую очередь КНР, за счет повышения требований к среде и участия в экономических проектах, реализуемых третьими странами.

Вместе с тем, поскольку реально структуры ЕАЭС начали работать с 1 января 2015 г., они еще не набрали необходимых оборотов в своей работе. В условиях ограниченности финансовых ресурсов ЕАЭС не располагает достаточными рычагами для реализации проектов. Да и сами проекты в значительной степени инициируются теми же факторами, что и в рамках ЭПШП.

Поэтому для выработки эффективного механизма «сопряжения» необходимо пройти совсем не простой путь. Основными игроками в этом процессе, скорее всего, будут финансовые институты. Ведь совершенно очевидно, что без финансового обеспечения никакой проект, никакая инициатива не может быть реально осуществима и в лучшем случае останется «на бумаге».

В связи с этим представляется целесообразным активизировать деятельность Евразийского банка развития, который потенциально мог бы взять на себя такую роль.

В настоящее время нет четкого плана реализации стратегии ЭПШП. В общих чертах обозначены лишь примерные ее ориентиры, о которых говорилось выше. Инициаторы стратегии очень внимательно и даже скрупулезно изучают реакцию возможных партнеров, анализируют предлагаемые конкретные проекты, проводится огромное число различного рода конференций, совещаний, круглых столов по этому поводу.

Однако и затягивать этот процесс не предполагается. На специальном заседании

Центральной руководящей группы КНР по финансово-экономическим вопросам 6 ноября 2014 г. Си Цзиньпин указал на необходимость «в кратчайшее время выработать график на ближайшие несколько лет и дорожные карты. Продвигая строительство “Одного пояса, одного пути”, необходимо браться за проекты, имеющие знаковое значение, и бороться за то, чтобы они как можно раньше принесли плоды» [10].

В развитие этого указания в марте 2015 г. Государственный комитет КНР по делам развития и реформ совместно с Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР опубликовали некоторые соображения по поводу реализации стратегии ЭПШП «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» [10]. Эту публикацию можно рассматривать в качестве своеобразной дорожной карты Стратегии.

ФИНАНСОВО-БАНКОВСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭПШП

Самым важным свидетельством серьезности намерений по реализации Стратегии экономического пояса Шелкового пути является подведение под нее основательной финансовой базы. Ее стержнем являются созданные за короткое время (2014–2015 гг.) три мощных финансовых института: Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и в определенной степени примыкающий к ним Банк развития БРИКС.

В настоящее время еще окончательно не определены параметры специализации, а вслед за этим и механизмы взаимодействия финансовых институтов. Они находятся в процессе становления. Но тот факт, что во всех лидирующую роль играет Китай и практически все учредители в той или иной степени участвуют в Стратегии экономического пояса Шелкового пути, свидетельствует, что финансированию проектов в рамках данной стратегии может быть уделено первостепенное значение. Организаторы этих финансовых институтов уже заявили о такого рода намерениях.

Лидирующую роль в этих процессах, безусловно, будет играть Фонд Шелкового пути, сформированный исключительно на китайские средства, которые будут непосредственно использованы для прямой поддержки строительства «Одного пояса, одного пути». Это Государственная администрация инвалютного контроля Китая, ООО «Инвестиционная корпорация Китая», Эксимбанк и Государственный банк развития Китая, которые в совокупности вложили в этот фонд 40 млрд долл. США.

Основные направления деятельности Фонда: инфраструктурное строительство, инвестиции, содействие либерализации торговли. Особенно выделены мероприятия по охране окружающей среды.

3 сентября 2015 г. Фонд подписал соглашение с компанией «Новотек» о приобретении 9,9% ее акций. Тогда же было подписано трехстороннее Соглашение о сотрудничестве между Фондом Шелкового пути, Российским Фондом прямых инвестиций и Внешэкономбанком. В рамках достигнутых договоренностей стороны будут вести совместную работу по поиску и привлечению финансирования инвестиционных проектов по таким направлениям, как инфраструктура, промышленное производство, энергетика и энергоэффективность.

Предложение о создании **Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ)** было выдвинуто Си Цзиньпином в октябре 2013 г. в Индонезии в контексте создания Морского Шелкового пути XXI века. Меморандум о взаимопонимании был подписан уже через год — 24 октября 2014 г. в Пекине представителями 21 страны. Позже к ним присоединились другие страны. 29 июня 2015 г. в Пекине представители 57 стран подписали соглашение о создании банка.

Основные цели, которые декларирует АБИИ: «способствование устойчивому экономическому развитию, создание материальных благ, улучшение сети инфраструктуры в Азии посредством инвестиций в ее строительство и другие промышленные секторы, а также продвижение регионального сотрудничества и партнерства». На официальном

сайте АБИИ пока говорится только о том, что банк будет уделять внимание проектам, связанным с энергетикой, электроснабжением, транспортным сообщением, телекоммуникациями, сельской инфраструктурой, сельскохозяйственным развитием, водоснабжением, улучшением санитарных условий, защитой окружающей среды, городским развитием и логистикой.

По сути АБИИ рассматривается наряду с Фондом Шелкового пути как главный финансовый инструмент в реализации Стратегии экономического пояса Шелкового пути. Подавляющее число стран — учредителей Банка непосредственно участвуют в Стратегии ЭПШП. Согласно соглашению об учреждении АБИИ, его уставной капитал составит 100 млрд долл. Доля азиатских государств в сумме не должна превышать 75%, в то время как на участников из других регионов мира приходится 25% капитала. Уставной капитал делится на 1 млн акций стоимостью 100 тыс долл. каждая. Китай, Индия и Россия являются тремя крупнейшими акционерами, получив 26,06; 7,5 и 5,92% голосов соответственно.

Созданный ранее Азиатский банк развития оценил, что регион потребует около 8 трлн долл. инвестиций в инфраструктуру в период 2010–2020 гг. для сохранения экономического развития.

Обращает на себя внимание тот факт, что Индия и Россия являются следующими после Китая держателями акций данного банка. Индийская доля еще раз напоминает о том, что эта страна обладает 7-й по величине экономикой в мире.

Третья позиция, занимаемая Россией (15-я экономика в мире), воспринимается скорее как важная в стратегическом плане. Си Цзиньпин неоднократно заявлял о том, что создание АБИИ связано с учрежденным ранее Фондом Шелкового пути. Пока неясно, насколько АБИИ готов разделить с Фондом роль финансирования инфраструктурных проектов в Евразии. Однако некоторые считают, что у Европы под руководством Великобритании, которая поспешила стать одним из соучредителей банка, имеются серьезные опасения «не оказаться в стороне».

Своеобразное место в финансовой архитектуре поддержки ЭПШП занимает **Банк развития БРИКС**. Хотя он напрямую не декларирует свое участие в стратегии ЭПШП, но его ведущие участники — КНР, Россия и Индия, несомненно, будут продвигать свои

проекты. К этим проектам тяготеют и другие учредители Банка — Бразилия и ЮАР, которые одновременно вошли в число учредителей АБИИ. Тем самым просматривается общая платформа для координации деятельности и достижения договоренностей.

ЛИТЕРАТУРА

1. La Repubblica 12 ноября 2014 г. [Электронный ресурс] http://www.repubblica.it/vaticano/2015/11/05/news/il_tesoro_dell_ex_servitore_del_papa_nella_sacra_holding_immobiliare-126658872/.
2. *Си Цзиньпин*. О государственном управлении. Пекин: Изд-во лит-ры на иностранных языках, 2014.
3. Международное радио Китая 28 марта 2015 г. <http://russian.cri.cn/#>.
4. Служба новостей «Ямал ПРО» 4 сентября 2015 г. <http://www.yamalpro.ru/tag/novatek/>.
5. Жэньминь жибао. 2014. 12 ноября. [Электронный ресурс] <http://russian.people.com.cn/>.
6. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, Шанхай 20 мая 2014 г. [Электронный ресурс] <http://oko-planet.su/politik/politikmir/242899-sovmestnoe-zayavlenie-rossiyskoy-federacii-i-kitayskoy-narodnoy-respubliki-o-novom-etape-otnosheniy-vseobemlyuschego-partnerstva-i-strategicheskogo-vzaimodeystviya.html/>.
7. Российская газета. 2015. 27 марта. [Электронный ресурс] <http://www.rg.ru/2015/11/05/kreml-site.html>.
8. Заявление для прессы Президента РФ В.В. Путина по итогам китайско-российских переговоров. [Электронный ресурс] <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433/>.
9. Брифинг министра иностранных дел С. Лаврова. [Электронный ресурс] <http://brics2015.ru/video/20150709/376038.html/>.
10. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века. [Электронный ресурс] <http://www.chinaconsulate.knb.ru/rus/xwdt/t1255142.htm>.

REFERENCES

1. La Repubblica on November 12, 2014 [Electronic resource] http://www.repubblica.it/vaticano/2015/11/05/news/il_tesoro_dell_ex_servitore_del_papa_nella_sacra_holding_immobiliare-126658872/.
2. *Xi Jinping*. About public administration. Beijing: Publishing house liters in foreign languages, 2014.
3. International radio of China on March 28, 2015 <http://russian.cri.cn/#>.
4. News service “Yamal missile defense” on September 4, 2015 <http://www.yamalpro.ru/tag/novatek/>.
5. Genmin gibao. 2014. November 12. [Electronic resource] <http://russian.people.com.cn/>.
6. The joint statement of the Russian Federation and People’s Republic of China on a new stage of the relations of comprehensive partnership and strategic interaction, Shanghai on May 20, 2014 [An electronic resource] <http://oko-planet.su/politik/politikmir/242899-sovmestnoe-zayavlenie-rossiyskoy-federacii-i-kitayskoy-narodnoy-respubliki-o-novom-etape-otnosheniy-vseobemlyuschego-partnerstva-i-strategicheskogo-vzaimodeystviya.html/>.
7. Russian newspaper. 2015. March 27. [Electronic resource] <http://www.rg.ru/2015/11/05/kreml-site.html>.
8. A statement of the Russian President V. V. Putin on Eton of the Chinese-Russian negotiations. [Electronic resource] <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49433/>.
9. Briefing of the Minister of Foreign Affairs S. Lavrov. [Electronic resource] <http://brics2015.ru/video/20150709/376038.html/>.
10. Fine prospects and practical actions for joint creation of an economic belt of the Silk way and Sea silk way of the XXI century. [Electronic resource] <http://www.chinaconsulate.knb.ru/rus/xwdt/t1255142.htm>.