

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КАК ГЛОБАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ: ВЫВОДЫ ДЛЯ БЕЛАРУСИ

1. Официально объявив о новой инвестиционной инициативе, Китай заявил о своих геополитических амбициях, претендуя наряду с Соединенными Штатами на проведение самостоятельного экономического курса за пределами собственных границ, очертив зону своих внешнеполитических и экономических интересов в пределах Евразии, Африки и Океании. О том, что подобные амбиции в целом соотносятся с экономическими возможностями современного Китая, сопоставимыми с возможностями других геополитических игроков, могут свидетельствовать следующие факты.

После Второй мировой войны США производили более половины потребляемых в мире товаров. В середине 1960-х гг. американская экономика превышала третью часть от мирового ВВП, затем, вплоть до середины 1990-х гг., этот показатель варьировал в пределах 25–30 %. К настоящему времени доля США в мировом ВВП составляет 20–22 % по номинальному обменному курсу и около 15 % при пересчете по ППС. Очевидно, что доля США в мировой экономике постепенно снижалась, но при этом США до сих пор остаются безусловным геополитическим лидером, ядром мировой экономической системы, формирующим глобальную повестку дня.

По состоянию на 2014 г. крупнейшей мировой экономикой по размеру ВВП является Европейский союз (18,5 трлн дол. по номинальному обменному курсу), немного уступают США (17,4 трлн дол.), третьим следует Китай (10,4 трлн дол.).

2. Нет ничего удивительного, что, достигнув размера экономики, сопоставимого с хозяйственными комплексами США и Евросоюза, Китай вступает в «конкуренцию в развитии» с данными регионами, реализуя крупные проекты исключительно в собственных интересах. По мнению аналитиков Bloomberg, построение Нового шелкового пути преследует достижение не только логистических целей в части снижения стоимости транспортировки товаров и ресурсов, но также производственным и финансовым, включая обеспечение китайским производителям доступа к важнейшим рынкам товаров и сырья, а также повышение роли Китая, в частности юаня, в мировой финансовой системе [1]. К названным выше целям аналитики Всемирного экономического форума добавляют придание нового импульса развитию китайской экономики, которая на фоне замедления темпов роста остро нуждается в новых рынках для полной загрузки промышленного сектора. Кроме прочего, проект имеет геополитическое значение — создать санитарный кордон в Центральной Азии и предотвратить региональные конфликты [2].

3. Вероятность успешного построения Нового шелкового пути обеспечивается не только заинтересованностью в нем Китая, но также и его партнеров — среднеазиатских и африканских стран. Их высокий интерес к проекту обусловлен острой необходимостью в модернизации инфраструктуры автомобильных и железных дорог, портов, энергетики при отсутствии необходимых финансовых ресурсов. При этом Китай не ограничивает поток собственных инвестиций в данные регионы политическими условиями, такими как формирование демократических институтов и соблюдение прав человека, что привычно слышать от западных инвесторов, так как декларирует уважение традиций каждого народа и невмешательство в путь развития, выбранный той или иной страной.

4. Создание Нового шелкового пути не полностью вписывается в рамки принятой Западом модели развития на основе расширения перечня платных услуг, роста внутреннего спроса и увеличения доли третичного сектора в экономике. Вместо заметной структурной трансформации своей экономики по образцу Запада Китай собирается тиражировать свою структуру, в которой доля инвестиций в ВВП превышает 40 %. Китай аккумулирует финансовые ресурсы и инвестирует их в развивающиеся страны для роста собственного производственного сектора. При этом 70 % кредитов, выдаваемых китайскими банками другим странам, являются связанными, т.е. предполагают использование средств на покупку китайских товаров и услуг [1].

Следует отметить, что подобная модель экономического роста не является новой — она была обоснована в рамках учения Дж. Кейнса и успешно применялась в США и Европе после войны. Механизмы обеспечения роста на основе инвестиций применялись и в белорусской экономике до 2011 г.

5. Акцентируя внимание на геополитических, финансовых и производственных эффектах, предположительно возникающих в процессе строительства и эксплуатации инфраструктуры Нового шелкового пути, нельзя упускать из вида основное предназначение данного проекта как транспортного маршрута между Европейским союзом и Китаем, стимулирующего рост взаимной торговли товарами.

В настоящее время в межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладает морской транспорт, на долю которого приходится более 98 % мирового товарооборота, равно как и грузооборота между Китаем и Евросоюзом [3]. Соотношение стоимости морских и железнодорожных перевозок составляет приблизительно 1 к 2,5; морских и авиаперевозок — 1 к 12, поэтому железнодорожные перевозки целесообразны при доставке относительно дорогих и негабаритных грузов, например электроники. При этом скорость железнодорожных перевозок существенно выше в сравнении с морскими [4].

6. Несмотря на ярко выраженную логистическую направленность Нового шелкового пути, данный проект чаще сравнивают с Планом Маршалла США в Европе, который логистическим вовсе не являлся.

Данный проект, задуманный в 1947 г. и одобренный конгрессом США и президентом Труманом в 1948 г., предполагал инвестиции в экономику европейских стран, нацеленные на восстановление промышленности и рост международной торговли. План разрабатывался до 1952 г., однако значимый эффект в виде экономического роста европейских стран наблюдался уже в 1950 г. Американские инвестиции в Европу привели к росту объемов международной торговли, создав крупный рынок для доминировавшей в то время американской промышленности. План Маршалла имел также важное геополитическое значение: создавая санитарный кордон богатых стран Западной Европы, США надеялись сдерживать распространение коммунизма в начале холодной войны.

В то же время План Маршалла нельзя в полной мере назвать глобальным. Настоящим глобальным проектом, реализованным по окончании Второй мировой войны и ключевым образом повлиявшим на последующее мировое экономическое развитие, стало Бреттон-Вудское соглашение. Оно предусматривало создание системы наднациональных институтов нового поколения — МВФ и МБРР (1945–1946), ГАТТ (1947) и системы международных расчетов, основанной на долларе США как мировом платежном и резервном средстве [5]. Создание мировой валютной системы, не привязанной к золотому стандарту, обусловило последующий рост объемов международной торговли и обеспечило Соединенным Штатам ведущую роль в мировой экономике на долгие годы.

В истории известны и другие крупные проекты, способствующие развитию международной торговли и экономическому росту на основе инвестиций в транспортную инфраструктуру, например, возведение Панамского канала и строительство знаменитой дороги Route 66 в США.

7. Проводя исторические параллели между условиями реализации крупнейших проектов и предпосылками создания Нового шелкового пути, можно отнести их к категории глобальных проектов развития. Глобальный проект развития — это особо крупный международный проект, нацеленный на экономическую экспансию его инициатора либо на ослабление его геополитических конкурентов за счет создания новых институтов, технологий и схем ведения бизнеса, тиражирование которых в мировой экономике приносит наибольшую выгоду инициатору проекта. Известные глобальные проекты развития характеризуются следующими признаками:

- как правило, являются одновременно инвестиционными, инновационными, инфраструктурными и геополитическими проектами;
- последствия реализации значимы для мировой экономики, изменяют систему разделения труда и мировые рынки;
- ускоряют распространение новых технологий и структурные сдвиги в экономике регионов мира;
- способны к саморазвитию после достижения окупаемости инвестиций;
- основные выгоды приносят бенефициару — инициатору проекта.

8. Глобальные проекты развития встречаются в явном и скрытом виде, могут иметь различные сроки реализации, требуют разных объемов инвестиций, задействуют государственные и частные ресурсы, предполагают изменение природы и образа мышления людей. По своей сути такие проекты — это матрица, создаваемая для «выращивания» экономики в нужном направлении.

Значит ли это, что для малых стран, таких как Беларусь, будущее предопределено неким всеобъемлющим планом, разработанным крупными геополитическими игроками? Вовсе нет, хотя бы по той причине, что между глобальными проектами развития существует конкуренция, а значит, у нас есть выбор. Есть такие конкуренты и у Нового шелкового пути, к наиболее весомому из них следует отнести так называемую триаду проектов в международной торговле, инициируемых Соединенными Штатами. В настоящее время в процессе обсуждения и подписания (который может затянуться на неопределенное время) находятся три международных соглашения:

- соглашение о Транстихоокеанском торговом партнерстве (ТТЛ) между США и странами Азии, Океании и Латинской Америки;
- соглашение о Трансатлантическом торгово-инвестиционном партнерстве (ТТИП) между США и Европейским союзом;
- соглашения о торговле услугами (TISA).

В них, как утверждают эксперты, Вашингтон выработал ответ на политику новой регионализации и обозначил принципы своего видения будущего мировой экономики. В совокупности они охватывают до 2/3 мировой экономики (равно как и китайский проект) и являются прямым конкурентом Нового шелкового пути.

Подробное содержание триады соглашений остается закрытым для широкой общественности, однако по предварительным сведениям, США пытаются воплотить в них следующие идеи. Во-первых, ужесточение прав интеллектуальной собственности, что позволит расширить рынок и увеличить объемы торгуемых услуг, прежде всего за счет высокотехнологичных услуг. Во-вторых, что наиболее важно, в новых соглашениях продвигается идея лишения государства статуса игрока, который стоит над отношениями корпораций и которого нельзя обанкротить. Наднациональным институтом, разрешающим хозяйственные споры, станут инвестиционные трибуналы, которые позволят транснациональным корпорациям игнорировать национальное право и политические институты управления, подотчетные гражданам, навязывая извне принятие законов и устанавливая правила национального общежития. В результате корпорации получают право требовать не только возмещения фактических убытков, но и потенциальную потерю прибыли в будущем от принимаемых государством решений и законов за счет налогоплательщиков.

Идеи «подсудности государства» и корпоративного суверенитета основаны на разработанной в 1990-х гг. экономистом Эрнандо де Сото теории, которая утверждала, что если в развивающиеся страны экс-

портировать развитую правовую систему, то результатом станет быстрый рост капитализации экономики и благосостояния этих стран. В свою очередь соглашения ТТП / ТТИП и TISA — это не спонтанная реакция на изменения глобальной среды, а долгосрочная стратегия, которую давно реализуют США. Это механизм открытия новых рынков на базе альтернативных активов, которые ранее никогда не торговались, считая предметом заботы государства социальные услуги [6].

Столь разные в средствах и методах реализации американский и китайский проекты имеют, по сути, одинаковую цель — обеспечение своим инициаторам экономического и геополитического господства.

9. Охватывая территории государств Евразийского экономического союза, Экономический пояс Шелкового пути затрагивает экономические и политические интересы не только всех его участников, но также культурно и экономически близких стран Кавказа и Средней Азии. Основная угроза, исходящая от китайского проекта для России, кроется в постепенном втягивании в сферу влияния Китая не только республик бывшего СССР — Азербайджана, Грузии, Туркмении, Узбекистана, но также Казахстана, Киргизии и Таджикистана как членов ЕАЭС. Эти страны наряду с Россией и Беларусью для Китая важны как рынки сбыта собственной продукции.

Независимая промышленная политика ЕАЭС, предполагающая в том числе развитие собственной обрабатывающей промышленности за счет формирования спроса на внутреннем рынке, не обязательно будет соответствовать интересам инициаторов Нового шелкового пути.

10. В соответствии с картой кратчайший путь из Пекина в Европу пройдет по Транссибирской магистрали — через Красноярск, Новосибирск, Екатеринбург, Пермь, Нижний Новгород, Москву, Минск, Брест. Учитывая отсутствие границ и таможенного контроля, нормальный уровень обеспечения правопорядка и приемлемый сервис на всем пути следования, этот маршрут окажется также самым быстрым и надежным. Однако Китай уже запустил альтернативную ветку доставки грузов, названную «Шелковый ветер», — через Урумчи, территории Казахстана, Азербайджана, Грузии и Турции. При движении по данному маршруту необходимо преодолеть горные перевалы, множество границ, а также Каспийское море.

Прокладывая альтернативные транспортные ветки, Китай, вероятно, преследует такие цели, как ослабление зависимости от России, а также расширение рынков сбыта, включая экспорт услуг по строительству инфраструктуры. Россия в свою очередь при сокращении доходов от экспорта сырья делает ставку на новую индустриализацию, поэтому стремится ограничить китайский импорт.

11. И все же несмотря на множество препятствий и противоречий в целях ЕАЭС и Китая, Россия не отказывается от участия в проекте Нового шелкового пути, тем более что взаимных интересов и выгод может оказаться не меньше, чем проблем. Во-первых, актуальными остаются проекты совместного освоения запасов полезных ископае-

мых на территории Сибири и Дальнего Востока и их транспортировки в Китай. Во-вторых, обладая мощным военным потенциалом, Россия может взять на себя роль гаранта безопасности в азиатском регионе. В-третьих, заведомо отказываясь от участия в соглашениях ТТИП / TISA, Россия рискует оказаться в экономической изоляции, что затормозит экономическое развитие региона ЕАЭС.

12. Участие Беларуси в данном проекте полностью соответствует принятой концепции многовекторной международной экономической политики, диверсифицируя рынки сбыта, капитала и других производственных ресурсов. При этом Беларусь может получить значимые эффекты от участия в ЭППП как в сфере производства, так и в логистике. В обоих случаях критериями эффективности экономической деятельности должны стать не только прибыль, но и рост добавленной стоимости и чистого экспорта в промышленном производстве и в оказании логистических услуг. Важным условием роста грузооборота на территории Беларуси как государства—члена ЕАЭС может стать совершенствование таможенного регулирования, включая таможенное законодательство и таможенную инфраструктуру.

Литература

1. *Schuman, M.* Chinas New Silk Road Dream [Electronic resource] / M. Schuman // Bloomberg BusinessWeek. — Mode of access: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-11-25/china-s-new-silk-road-dream>.

2. *Loesekrug-Pietri, A.* Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road [Electronic resource] / A. Loesekrug-Pietri. — Mode of access: www.weforum.org.

3. *Литвинов, Н.* По новому Шелковому пути [Электронный ресурс] / Н. Литвинов // Звезда. — Режим доступа: <http://zviazda.by/06.10.2015>.

4. *Артемьев, А.* Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России [Электронный ресурс] / А. Артемьев, Г. Макаренко. — Режим доступа: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>.

5. *Агеев, А.* Силовая экономика и смена мирового гегемона [Электронный ресурс] / А. Агеев // Институт экономических стратегий. — Режим доступа: <http://www.inesnet.ru/26.06.2015>.

6. *Крутаков, Л.* Бизнес с размахом [Электронный ресурс] / Л. Крутаков, А. Макушкин // Коммерсант. — Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/292702707.03.2016>.