Роль Нового шелкового пути в обеспечении современных международных связей

## В ⅩⅩІ веке международная торговля представляет собой сложную многоуровневую систему отношений, оформленную договорами и соглашениями. Она характеризуется специфическими особенностями, которые возникают как под действием базисных факторов, приобретших новые качественные параметры, так и под действием недавно появившихся факторов.

Соответственно, можно выделить совокупность тенденций, которые присущи международной торговле во втором десятилетии ⅩⅩІ века. Здесь четко видны несколько групп:

* базисные тенденции (действующие в течение длительного времени);
* тенденции, которые сформировались в ⅩⅩ веке;
* новейшие тенденции (действие которых проявилось только в ⅩⅩІ веке).

Каждая из этих подгрупп имеет свои специфические особенности, причины формирования тенденций, свою специфику проявления в международной торговле, что можно подтвердить количественными и качественными показателями.

 Базисные тенденции. Отражают действие объективных сил, имманентно присущих поступательному процессу развития международной торговли.

Одной из важнейших базисных тенденций является поступательный рост объемов мирового товарооборота. Несмотря на периодически случающиеся мировые экономические и финансовые кризисы, которые сдерживают действие этой тенденции, можно утверждать, что на протяжении второй половины ⅩⅩ века и в первого десятилетия ⅩⅩІ века сохраняются опережающие темпы роста международной торговли по сравнению с ростом промышленного роста и ВВП. Так, в период с 2000 по 2010 год, средний темп прироста международной торговли в год был равен 9%, в то время как аналогичный показатель прироста ВВП не превысил 3%.

Еще одна базисная тенденция на современном этапе – расширение и усложнение товарной номенклатуры. Характерной чертой этой тенденции является увеличении торговли готовыми промышленными изделиями (особенно наукоемкими товарами), поставок полуфабрикатов и комплектующих изделий, при снижении доли продукции сельского хозяйства.

Вследствие действия данной тенденции изменяется товарный состав международной торговли и соотношение между ее основными товарными группами. Так, в период с 1980 по 2012 год удельный вес сырья, топлива и продовольствия сократился с 44 до 33%, в то время как доля готовых продуктов и полуфабрикатов выросла с 56 до 67%.

Важнейшей базисной тенденцией считается изменение географической структуры международной торговли. До 90-х годов большая часть международной торговли приходилась на группу промышленно развитых стран. Сейчас же, хоть позиции США. Германии и Японии сохраняются, отмечается усиление роли развивающихся стран, прежде всего Китая, при относительном сокращении доли развитых стран. Так, если в 1990 году Китай находился во втором десятке среди ведущих торговых держав (1,8% - доля международной торговли), то уже в 2012 году Китай занял 1-е место в мире по экспорту, с долей в международной торговле свыше 11%.

Тенденции международной торговли, сформировавшиеся в ⅩⅩ веке. Сюда можно включить как тенденции, принадлежащие к первой группе, так и принципиально новые тенденции, возникновение которых связано с особенностями действия базисных факторов и новыми явлениями (например, НТР).

Первой из таких тенденций можно выделить либерализацию торговой политики, которая происходила в ⅩⅩ веке под влиянием таких структур, как ВТО. Так, например, средний уровень импортных пошлин на момент подписания Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) составлял около 50%, но затем, к началу второго десятилетия ⅩⅩІ века снизился до 3-4%.

Еще одна тенденция – усиление влияния ТНК на развитие международной торговли (ее транснационализация). По оценкам ЮНКТАД в мире насчитывается порядка 82000 ТНК. По данным того же ЮНКТАД на долю ТНК приходилось около трети мирового экспорта.

Транснационализация изменяет прежнюю схему производства товаров и их реализацию за рубежом, при которой производство товаров сосредоточивалось преимущественно в пределах одной страны, а затем часть продукции реализовывалась в других странах, где, следовательно, конкурировали между собой мононациональные товары, произведенные в отдельной стране и импортированные из нее же.

Ныне подобная практика (по крайней мере, в отношении технологически сложной продукции) уходит в прошлое, уступая место конкуренции крупных интегрированных международных систем производства и сбыта, основанных на прямых иностранных инвестициях и инновациях ТНК, нередко объединяющих свои усилия по различным направлениям деятельности (как правило, наиболее рискованным, науко- и капиталоемким).

Современная международная торговля, с одной стороны, все больше выступает как составная часть интегрированной системы производства, сбыта, снабжения и НИОКР ТНК, в которой переплетаются инвестиционные и товарные потоки, складываются многообразные связи в предпроизводственной, производственной и послепроизводственной сферах.

С другой стороны, она оказывается одновременно и следствием, и стимулом этих связей, а ее товаропотоки (отраслевые и географические) – результатом самой организации современного глобализированного производства внутри и посредством ТНК. При этом наблюдается одновременное действие двух прямо противоположных, но взаимосвязанных процессов. С одной стороны, рост зарубежного производства ТНК отчасти замещает экспорт в соответствующие зарубежные страны, но вместе с тем деятельность зарубежных подразделений ТНК стимулирует ее внешнеторговые потоки как по линии внутрикорпорационных связей, так и по другим направлениям.

При этом деятельность ТНК стала основой возникновения еще двух характерных тенденций развития международной торговли:

* роста объема внутрифирменной торговли, т. е. торговли между различными подразделениями одной и той же ТНК, расположенными в различных странах;
* возрастания тесной связи между торговой деятельностью и прямыми иностранными инвестициями ТНК.

Действие этих тенденций придает развитию международной и внешней торговли относительно большую устойчивость и предсказуемость. Этому в немалой степени способствует и то обстоятельство, что в основе торговой деятельности ТНК все чаще лежат не разовые коммерческие сделки, а долгосрочные экономические связи комплексного характера на базе соответствующих альянсов, соглашений о сотрудничестве и т. п.

Особый интерес для изучения международной торговли представляет третья группа тенденций. В XXI веке практически все мирохозяйственные процессы, в том числе и международная торговля, испытывают на себе влияние глобализации, что, однако, не прекращает действие тенденций, действовавших до конца ХХ века.

Первой тенденцией развития мировой торговли товарами, характерной именно для ХХI века, является увеличение роли развивающихся стран и, главное, быстрое развитие торговли между ними.

В 90-е годы ХХ века 56% международной торговли приходилось на товарообмен развитых стран, 33% составляла торговля между развитыми и развивающимися государствами, и только 8% международного товарооборота осуществлялось между развивающимися странами. Развивающиеся страны увеличили свою долю в международной торговле во многом благодаря торговле друг с другом. К 2014 году доля сделок в направлении «Юг-Юг» возросла до 24%, и, согласно прогнозам ВТО, к 2020 году составит треть мировой торговли.

Развивающиеся страны стали ключевой движущей силой, определяющей динамику международной торговли с начала 2000-х и, особенно, с момента восстановления мировой экономики после мирового экономического кризиса в 2008-2009 гг., - 54% общего увеличения ее объемов. Наиболее ярко рост торговли в направлении «Юг-Юг» заметен в Восточной Азии и связан с увеличением значимости глобальных цепей поставок, становясь участниками которых развивающиеся страны получают возможность занять достойное место в мировой экономике.

Еще одной важной тенденцией международной торговли, связанной с ее географической структурой, является ее регионализация, выражающаяся в сосредоточении мирового товарооборота в рамках важнейших интеграционных группировок. В течение последних десятилетий в мировой экономике проявилась и укрепляется тенденция увеличения количества региональных торговых соглашений, в соответствии с которыми их участники снимают все или подавляющую часть барьеров во взаимной торговле. Нормы и правила ВТО не запрещают странам-участницам создавать таможенные союзы и зоны свободной торговли (ЗСТ). В настоящее время на два важнейших в мировой экономике интеграционных объединения (ЕС и НАФТА) приходится практически половина мирового экспорта и импорта.

В рамках рассматриваемой тенденции регионализации в последние несколько лет наблюдается процесс замедления расширения многосторонних торговых соглашений и одновременно рост числа преференциальных соглашений с небольшим количеством участников, главным образом, о создании зон свободной торговли. Особенностью таких соглашений является их либерализационный характер, при котором два или более партнера предоставляют друг другу взаимные уступки.

Еще одним важным трендом в международной торговле является повышение влияния нетарифных барьеров. Благодаря деятельности ГАТТ/ВТО, двусторонним торговым соглашениям и усилиям отдельных государств по увеличению открытости экономики относительное значение тарифных методов регулирования международной торговли снизилось. Однако им на смену приходит активное использование нетарифных ограничений. Влияние нетарифных барьеров, в отличие от таможенных пошлин, с большими сложностями поддается количественной оценке.

Последние исследования показывают, что нетарифные ограничения почти в два раза увеличивают уровень тарифов. При этом для сельскохозяйственной продукции значение выше, чем для промышленных товаров.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы. Во-первых, в условиях современного этапа глобализации, под ее влиянием, наблюдается взаимосвязанное действие вышеперечисленных тенденций, что способствует формированию нового качества международной торговли. Во-вторых, множественность, а также взаимное влияние и переплетение действующих тенденций развития международной торговли являются объективно обусловленными усложнением системы мирохозяйственных связей. В-третьих, ТНК как ведущая сила, «драйвер» современной мировой экономики, своей деятельностью способствуют возникновению новейших тенденций развития мировой торговли.

Под международными транспортными коридорами (МТК) понимается совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях, связывающих различные страны и имеющих вследствие этого международное значение.

В условиях развития международного сотрудничества и углубления производственной кооперации формированию сети международных транспортных коридоров принадлежит центральная роль. Ему отводится особое место в решении транспортных проблем, связанных с расширением межгосударственных транспортно-экономических, культурных и других связей, с созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Международные транспортные коридоры формируются с целью развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международного сообщения.

К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

* согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
* рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;
* оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
* создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;
* содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;
* повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;
* переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;
* повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;
* содействие развитию международного туризма и культурных связей.

Прямыми функциями международных транспортных коридоров являются обслуживание экспортно-импортных перевозок, а также международного транзита. Все остальные проявления являются мультипликативным эффектом при совместном воздействии международных и национальных транспортных коридоров на составляющие национальной безопасности.

Соседние государства никогда не испытывали проблему беспрепятственной связи. Для стран, не граничащих непосредственно, это условие является критичным. Поэтому отдаленные международные торговые партнеры стараются выбирать маршруты с минимальным количеством промежуточных стран, с их пограничными барьерами, разнообразием политической обстановки, денежными сборами.

Другой базовой функцией международных транспортных коридоров является обеспечение международного транзита. В настоящее время роль евроазиатского сухопутного транзита резко возросла. Это объясняется лавинообразным ростом объемов товарооборота между Европой и Азией.

При этом Европа к настоящему моменту фактически достигла предела в развитии своего промышленного потенциала в объемных показателях для удовлетворения внутреннего спроса. Дальнейшее развитие производства в Европе связано лишь с увеличением экспорта в другие регионы мира, в первую очередь в Азию.

Исходя из тех экономических выгод, которые дает обслуживание международного транзита, многие страны борются за то, чтобы международные транспортные коридоры проходили по их территориям. Однако, чем больше страна, чем сильнее развито ее промышленное производство, внутренняя производственная кооперация, чем более емким является внутренний рынок, тем меньшую долю составляют доходы от международного транзита по отношению к валовому внутреннему продукту.

Международные транспортные коридоры так же влияют на промышленную, продовольственную, демографическую, военную и технологическую безопасность.

Это связано не только с глобализацией мировой экономики и переводом промышленных предприятий из Европы в Азию, но и необходимостью соблюдения единых международных стандартов при всех видах обслуживания международного транспортного коридора.

Возросшие требования к качеству транспортной инфраструктуры, транспортным средствам заставляют повышать качество изготовления транспортного оборудования.

Повышение требований международной конкуренции обязывает вводить тотальный контроль за прохождением каждого контейнера, каждого движущегося транспортного средства, переходить на логистические методы обслуживания грузопотоков на основе синхронного взаимодействия всех видов транспорта, перегрузочных комплексов, таможенных и пограничных служб. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

Гарантией технологического успеха азиатских стран была государственная технологическая политика, в результате которой отбирались для функционирования лишь те международные компании, которые ввозили в страну только самые передовые технологии. Поэтому есть все основания утверждать, что при верно выбранной государственной политике международные транспортные коридоры являются проводниками технологического прорыва.

## **Роль Великого Шелкового пути в обеспечении международных связей**

Великий Шелковый путь способствовал развитию многих институтов рыночного хозяйства, а также развитию торговли.

Для успешного функционирования такого пути требовалось создание развитой системы международного разделения труда в производстве экспортных товаров и в обеспечении транспортной инфраструктуры.

Главными товарами на Великом Шелковом пути были шелк, фарфор, чай. Из стран Ближнего Востока в Китай шли шерстяные и хлопчатобумажные ткани, из стран Южной и Юго-Восточной Азии в Европу везли специи (перец, корица, гвоздика, мускатный орех и т.п.).

Из Европы же в страны Азии в основном шли драгоценные металлы (золото, серебро), потому что Европа не могла предложить отвара, равного по качеству.

Организация такой торговли требовала создания необходимой инфраструктуры на пути следования караванов, создания специализированных базаров, перевалочных пунктов, защиты прав собственности зарубежных купцов, а также режима стабильных денежных расчетов.

Именно создание такой инфраструктуры повлекло за собой развитие торговых городов на маршрутах Великого пути. Эти города участвовали в обслуживании международной торговли в качестве транзитных городов. Здесь предоставлялись различные услуги для купцов от проживания и питания до охраны товара и сбора налогов.

Большое количество сделок, заключаемых торговцами, требовало использования общепризнанных денежных знаков. Не каждая страна в то время могла позволить себе выпускать золотые и серебряные монеты, поэтому «в ходу» были золотые византийские и серебряные сасанидские и арабские монеты. Но, несмотря на это, часто использовались бартерные сделки, при которых деньги использовались только в качестве доплаты за разницу в стоимости партий.

Ключевым условием функционирования Великого Шелкового пути была защита жизни и имущества купцов.

Караваны обычно формировались большие (около 1000 голов животных), нанималась охрана. Однако даже это не могло спасти караваны от произвола правителей различных земель и кочевников.

Государства и кочевники были заинтересованы в безопасности прохождения купеческих караванов. Государства получали таможенные пошлины с городов, расположенных вдоль Великого пути. Для охраны этих доходов правители принимали жесткие законы об охране купцов.

Кочевники также нашли свое место в системе международного разделения труда – они стали сопровождать караваны и в качестве оплаты получали необходимые им товары.

Однако по Великому пути шли не только товары. Этот путь стал также и маршрутом обмена культурными достижениями – знаниями, идеями, технологиями.

Функционирование Великого шелкового пути привело к знакомству разных народов с новыми потребительскими товарами. От распространения новых товаров как формы культурных контактов в наибольшей степени выигрывала Западная Европа. Шелковые ткани повышали личную гигиену европейцев, избавляя их от вшей. Пряности широко использовались для изготовления лекарств и для консервации продуктов длительного хранения. Бумага, изготовленная по рецептам из Китая и Средней Азии, начала вытеснять пергамент и папирус, удешевляя тиражирование рукописных книг.

По Шелковому пути распространялись не только сами товары, но и информация об их производстве и существовании. Первоначально шелк производили только в Китае, но уже в 1–2 вв. н.э. шелководство проникло в Восточный Туркестан, в 5 в. – в Иран. В 6 в. император Византии смог организовать шелководство в Греции, уговорив, согласно легенде, монахов-путешественников тайно привезти ему в полом посохе яйца тутового шелкопряда. Покупая сначала бумагу у купцов с востока, европейцы также стали с 13 в. изготавливать ее самостоятельно.

 Помимо этого, Великий Шелковый путь способствовал распространению географических данных. Благодаря торговым контактам разных культур европейцы и китайцы ухнали о существовании друг друга, а также получили информацию о культуре друг друга.

Большую роль Великий Шелковый путь сыграл в распространении религии по территории всей Евразии. Благодаря контакту различных культур шла передача и распространения христианства, ислама, иудаизма, манихейства, зороастризма и т.п.

В результате функционирования Великого пути впервые в истории проявилась тенденция к сближению культур в процессе интенсивных и регулярных мирохозяйственных связей. Вдоль маршрутов пути появилась тенденция к унификации культурных компонентов, например, общие планировки храмов, относящихся к разным конфессиям.

Это сближение, однако, оставалось только тенденцией. Заимствование культурных достижений было ограниченным. Например, такие изобретения китайцев, как книгопечатание и бумажные деньги, не стали объектом заимствования даже в близких к Китаю азиатских странах Шелкового пути. Совершенно не перенимались инновации в социально-экономической сфере. Европейцы проявляли к изучению стран Востока гораздо более активный интерес, чем жители стран Востока – к Европе. Распад Великого шелкового пути привел к практической ликвидации опыта мирных торгово-культурных контактов, которые сменились колониальной агрессией европейских стран.

## **1.4 Новый Шелковый путь**

Экономический пояс «Шелкового пути» или, как его иногда называют, «Пояс» и «Путь» - это современный проект Китая, предусматривающий формирование единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора.

Впервые идея его создания была озвучена осенью 2013 года председателем КНР Си Цзиньпином во время государственного визита в Казахстан.

Проект подразумевает, помимо единой транспортной инфраструктуры, расширение таможенного сотрудничества, создание финансовых институтов при различных региональных организациях (таких как ШОС, БРИКС), расширение масштабов финансовых операций между странами. Также в 2015 году между Китаем и Россией было подписано заявление о сотрудничестве по сопряжению экономического пояса «Шелкового пути» и ЕАЭС[[1]](#footnote-1).

Существует две причины, по которым Китай «вспомнил» о торговом маршруте на Запад:

* Этот маршрут – это попытка избавиться от зависимости от морских транспортных путей, контролируемых Америкой. Таким образом возможно сокращение времени доставки грузов из Китая в Европу. В настоящий момент время доставки грузов морским транспортом составляет 45-60 суток, а примерное время доставки по новому Шелковому пути будет составлять 10 суток;
* Возможность расширить внутренний рынок строительства дорог (развитие северо-западных, восточных, юго-западных и центральных провинций).

Целью нового «Шелкового пути» является продвижение взаимосвязей между Азиатским, Европейским и Африканским континентами, а также прилегающими к ним морями для установления новых и укрепления старых партнерских отношений. Также Китай пытается расширить свои торгово-экономические связи с основным торговым партнером – Европейским Союзом, путем диверсификации торговых маршрутов.

Для достижения этих целей необходимо решить целый ряд задач: развитие инфраструктурной взаимосвязи стран, беспрепятственная торговля в рамках проекта, финансовая интеграция и политическая координация.

Новый Шелковый путь будет состоять из 2х частей – сухопутной и морской.

Сухопутная часть. В ее основе лежит строительство трех железнодорожных коридоров (северный, южный и центральный), которые впоследствии станут основой для развития других видов транспорта, в том числе автомобильного. Строительство этих коридоров является необходимым этапом в реализации проекта «Пояса». Маршруты обоих Шелковых путей представлены в Приложении А.

Маршрут северного коридора пойдет из западного Китая в Европу через территорию Казахстана и России к Балтийскому морю, отсюда пойдет ветка через Белоруссию и Польшу в Германию и Голландию.

Маршрут центрального коридора будет соединять порты Центрального Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии, Ираном, Турцией, затем через Балканы к портам Франции. В настоящее время реализация проекта на участке центрального коридора сильно затруднена ввиду неспокойной политической обстановки и отсутствия необходимой инфраструктуры. Также, потребуется строительство тоннеля под проливом Босфор (Турция), так как действующий тоннель перегружен внутригородскими пассажирскими поездами.

Южный коридор будет идти из Китая в Индию, Бангладеш, Мьянму и в Пакистан.

Морская часть «Пояса» будет брать свое начало в Фучжоу (провинция Фуцзянь), проходит через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и о. Хайнань, затем направляется через Малаккский пролив, пересекает Индийский океан и направляется к Красному морю, через которое идет в Средиземное море.

По изначальному замыслу обе части должны будут иметь конечную точку в Венеции.

Помимо этого, идет активное обсуждение о том, чтобы интегрировать Северный морской путь в систему Северного коридора «Пути». Это позволит максимально сократить расстояние, стоимость доставки и время транспортировки грузов до 20-30 дней. Однако здесь есть ряд трудностей, которые так же требуют особого внимания и больших инвестиций.

Китай в ноябре 2014 года заявил, что намерен выделить 40 млрд. долл. на создание Фонда «Шелкового пути». Эти средства они намерены потратить на оказание финансовой поддержки при строительстве инфраструктуры, развития финансового сотрудничества и других проектов в странах, входящих в экономический пояс «Шелкового пути».

Помимо Фонда, средства будут привлекаться и из Азиатского банка инфраструктурных инвестиций.

Участие в финансировании «Пути» принимают и крупные китайские портовые операторы и транспортные компании, такие как Cosco Pacific, China Merchants, China Road and Bridge. По некоторым данным, эти компании уже вложили около 5 млрд. долл. в развитие транспортной инфраструктуры в странах «Пути».

 Вскоре после выдвижения данной инициативы, Китай стал упорно говорить о создании зон свободной торговли со странами, прилегающими у «Экономическому поясу Шелкового пути». Интерес сотрудничеству с ЕАЭС проявили более 40 стран.

В чем же преимущества для других стран, через которые проходит маршрут «Шелкового пути»?

* Некоторые страны заявили о своем участии в проекте в связи с тем, что его реализация соответствует их внутренним целям развития и геополитическим амбициям;
* Существует ряд масштабных проектов в транспортной сфере между Россией и Китаем, которые могут быть интегрированы в проект «Шелкового пути». Например, дорога из Европы через Россию в Азию, которую президент РФ В.В. Путин назвал «трансъевроазиатской магистралью» или проект создания сухопутного зернового коридора для расширения торговли Сибирским зерном с Китаем и странами региона;
* Сопряжение экономического пояса нового «Шелкового пути» и ЕАЭС для построения, в перспективе, общего экономического пространства на континенте.

Реализация проекта нового Шелкового пути предполагает создание обширной зоны экономического сотрудничества от Китая до Европы. ЕАЭС же с самого начал отводилась особая роль. Это связано с тем, что между странами-членами ЕАЭС уже существует Таможенный союз, в рамках которого обмен между странами-участниками осуществляется по нулевой ставке таможенной пошлины, отменена таможенная граница и существует единый внешний тариф для третьих стран.

Таким образом, Россия рассматривала формат участия в проекте нового Шелкового пути на основе концепции «Евразийского пояса роста», цель которой вписать инициативы Китая в уже существующие рамки ЕАЭС.

Важным событием в 2015 г. стало создание первой зоны свободной торговли Союза с Вьетнамом. Подписанный документ предусматривает не только торговлю товарами, но и (в отношении России) услугами, взаимные инвестиции, передвижение трудовых ресурсов, а также обмен информацией и технологиями.

ЕАЭС является перспективным и динамично развивающимся интеграционным проектом, направленным на формирование единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза, с целью создания условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения.

Реализация проекта включает в себя построение нескольких поясов. А именно: транспортного, энергетического, торгового, информационного, туристического, научно-технического и аграрного. Стоит отметить, что на начальном этапе, для успешного функционирования всего Пути, необходимо создать транспортный и энергетический пояс.

Транспортно-логистический пояс.

Когда разговор заходит о строительстве транспортно-логистической инфраструктуры, в Китае любят говорить «Чтобы стать богатым, надо строить сначала дороги» [10]. Это выражение очень точно описывает ситуацию, складывающуюся вокруг проекта нового «Пути», ведь по пути следования маршрутов «Пути» практически нет взаимосвязанных транспортных артерий или инфраструктуры надлежащего качества. Ведь предполагается, что маршрут будет проходить по территории Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, Ирана, Ирака, Турции, Болгарии, Молдовы, Украины, России, Белоруссии, Польши, Германии, Нидерланд, Бельгии, Франции, Швейцарии и закончится в Италии.

Если в отношении состояния транспортной инфраструктуры в странах Европы вопросов немного, то, говоря о транспортной инфраструктуре Азии, стоит отметить, что она нуждается в большом объеме инвестиций на ее усовершенствование, а также, в некоторых местах, требуется и ее создание.

В данном случае приоритет отдается именно сухопутным перевозкам, так как это поможет сократить время доставки грузов из Китая в Европу с 45-60 дней (морскими судами) до 10-13 дней по сухопутному пути. Это, в свою очередь, значительно изменит подходы к логистике и существенно сократит транспортные расходы, что повлечет за собой создание совершенно нового экономического пространства.

В случае контейнерных перевозок оптимизация маршрутов достигается путем комбинирования различных видов транспорта, что позволяет сокращать сроки и стоимость доставки грузов.

Так, наиболее разработанными маршрутами из Восточного Китая в Западную Европу, проходящими через Россию, являются: Шанхай — Владивосток/Находка — Санкт-Петербург — Роттердам, совмещающий транспортировку по Японскому морю, по Транссибирской железнодорожной магистрали и Балтийскому морю; Шанхай — Алма-Ата — Оренбург — Санкт-Петербург — Роттердам, пересекающий весь Китай, Казахстан и европейскую часть России по железной дороге и выходящий к Балтийскому морю.

 Альтернативные маршруты задействуют также автомобильные дороги, порты Каспийского моря, выходят к Балтийскому морю через Прибалтийские государства.

На сегодняшний день железнодорожные перевозки представляются наиболее приоритетным видом транспорта для поставок товаров на расстояния свыше 1500 км. Основным мотивом для перехода китайских экспортеров с фрахта на железную дорогу может стать сокращение срока транспортировки.

Правительство Казахстана намерено трансформировать Казахстан в, своего рода, логистический хаб в Центральной Азии и стимулировать торговлю между Китаем, Европой и даже восточным побережьем США.

На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог, соединяющих Китай и Европу, составляет более 30 тыс. км. Основные транспортные пути проходят через Кавказ и Центральную Азию.

Развитию автомобильного транспорта в регионе способствуют международные финансовые институты, такие как Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития.

Одним из приоритетных направления для России в данном аспекте является строительство участка высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань. В дальнейшем, эту магистраль планируется удлинить на Восток до Пекина и Тихоокеанского побережья, а на западе – до Роттердама и побережья Атлантического океана. Однако в этом случае значительно сократятся объемы перевозок по Транссибирской магистрали и БАМу, что невыгодно для России.

Преимуществом транзитного пути через страны ЕАЭС по сравнению с альтернативными маршрутами из Китая в Европу является отсутствие таможенных границ между странами Союза.

Однако проблема состоит в дороговизне грузоперевозок с использованием Транссибирской магистрали.

 В частности, для Европы поставка грузов в Китай и другие страны АТР через Транссиб и далее через российские восточные порты обходится в два раза дороже, чем поставка с использованием морского транспорта.

 Именно поэтому большая часть грузов поставляется Европой в Азию через Суэцкий канал вместо более короткого сухопутного пути через Россию.

В настоящий момент сухопутный коридор, проходящий через Казахстан, может рассматриваться как наиболее эффективно организованный по сравнению с другими сухопутными коридорами из Китая в Европу [Приложение Б].

Такой масштабный инфраструктурный проект Китая по созданию транспортно-логистической сети на территории практически всего Евразийского региона выгоден не только прочим слаборазвитым по отношению к Китаю странам, но и самому Китаю, так как это позволит ему загрузить все свои производственные мощности.

Энергетический пояс.

Вторым по значению в стратегии «Экономического пояса Шелкового пути» является энергетический пояс. Это связано с тем, что на большей территории Евразии заметен значительный дефицит энергоресурсов, следовательно, требуется повсеместное создание новых энергетических мощностей.

Существуют мнения даже о создании относительно независимого рынка «Экономического пояса Шелкового пути» с соответствующей рыночной инфраструктурой (независимые биржи, собственное ценообразование).

Необходимо создать единую энергетическую систему «Экономического пояса Шелкового пути» - сеть взаимосвязанных нефте- и газопроводов, электрических сетей, которые бы охватывали всю территорию Евразии. В 2015 году президент РФ В.В. Путин выдвинул предложение создать «Энергетическую ассоциацию БРИКС» и «Единую Энергетическую сеть ШОС». В рамках этих инициатив предполагается создать Резервный банк топлива и Институт энергетической политики.

Помимо этого, стоит уяснить, какими преимуществами будет обладать новый «Путь» по сравнению с уже существующими торговыми маршрутами.

По своей сути, разница будет лишь в том, что будут объединены уже существующие торговые коридоры, будет создаваться опорная транспортная сеть. В итоге планируется создать единую транспортную систему с едиными таможенными тарифами и упрощенной процедурой прохождения границ стран-участниц «Пути».

В случае с Северным коридором такую интеграцию можно считать уже практически завершенной. Здесь имеется уже практически готовая принять такие нагрузки транспортная инфраструктура, а также практически готовы единые соглашения стран-участниц Северного коридора об упрощении процедуры прохождения государственной границы – ЕАЭС, договоры со странами СНГ и Северной Европы.

Чтобы понять необходимость строительства нового «Шелкового пути» необходимо уяснить, с кем же у Китая существуют хорошо налаженные связи? Главными торговыми партнерами Китая являются: США, Япония, Гонконг, Южная Корея, Индия, Германия, Великобритания, Франция, Нидерланды, Россия. Отсюда видно, что новый «Путь» пойдет по территориям стран-торговых партнеров Китая, что означает, что спрос на товары будет велик.

На Рисунке 1 отображена доля экспорта Китая в страны-партнеры.

Рисунок 1. Экспорт Китая по странам, 2015г.

В стоимостном выражении ключевые регионы торговли для Китая – Азия, Северная Америка и Европа (Рисунок 2). Здесь распределение стоимости экспорта следующее: Азия – 1,05 трлн.долл., Северная Америка – 590 млрд.долл., Европа – 487 млрд.долл.

Рисунок 2. Стоимостное выражение экспорта Китая по регионам, 2016г.

«История ЭПШП – это история контейнеров. Насыпные грузы никто через Евразию не повезет. Это именно контейнер, а значит, премиальные грузы, которые дорого стоят на единицу веса»[[2]](#footnote-2).

Как раз именно это – ключевые экспортные продукты Китая, среди которых можно выделить компьютеры, коммуникационное оборудование, телефоны, интегральные схемы, офисное оборудование, электрические трансформаторы, полупроводниковые приборы, видеоаппаратура, шины.

Рисунок 3. Структура экспорта Китая, 2016г.

1. Громов О. «Путешествие на Запад: зачем Китаю новый путь в Европу? // ТАСС. – 2.08.2016 [↑](#footnote-ref-1)
2. Штанов В. Россия выезжает на «Шелковый путь» / Штанов В. // Ведомости, №4223, 13.12.2016 [↑](#footnote-ref-2)