

«Один пояс, один путь» и китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество

© 2016

Чжу Юй

Осенью 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с инициативами создать сообща Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века. Налицо великая стратегическая идея, проистекающая из решимости Китая последовательно исходить из реальной социально-экономической ситуации.

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», Си Цзиньпин, «Экономический коридор Китая — Монголии — России», TOP (территории опережающего развития), формат «АСЕАН + 3».

Вовлечение внутренних районов Азии и Европы в сферу экономического пояса развития, создание «Шелковых путей» на суше и на море благоприятствует расцвету экономики и развитию сотрудничества, обмену опытом разных цивилизаций, процветанию народов во всем мире.

Суть стратегии «Одного пояса, одного пути»

«Один пояс, один путь» не есть некий конкретный механизм. Это — идея и формула развития, платформа взаимодействия, эффективного регионального сотрудничества с опорой на двусторонние и многосторонние форматы, сложившиеся у Китая с другими странами. Рожденное в китайской древности это словосочетание¹ есть живой образ и рациональное толкование того, что содержит в себе развитие партнерских связей экономического сотрудничества с государствами, которые сообща формируют политическое доверие и экономическое единение, которые сплочены общим уважением к достижениям их культур, общей судьбой, общей ответственностью. Структура «пояса и пути» есть системный проект, базирующийся на таких принципах, как «совместная коммерция, совместное строительство, совместная выгода». Его главенствующий постулат: активно содействовать состыковке стратегий развития стран, расположенных вдоль трассы Шелкового пути.

Акценты сотрудничества

Природные ресурсы государств, расположенных вдоль этой трассы, обильны, взаимодополняемость их экономик налицо, потенциал и пространство сотрудничества — впечатляющие. Суть содержания и акценты взаимодействия включают: упрочение политического согласия, соединение инфраструктур, оживление торговли, аккумуляцию капиталов, популярность у населения.

Чжу Юй, президент Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян (г. Харбин, КНР).
E-mail: hskdwsjxx@163.com.

Во-первых, необходимо политическое согласие. В конструкции «одного пояса, одного пути» политическое согласие представляет собой главную гарантию устойчивости. В условиях многоступенчатой власти механизм макрополитических согласований служит глубокому слиянию интересов, способствует взаимному политическому доверию, обновляет понимание задач взаимодействия. Пользуясь тактикой экономического развития и сопутствующих ей контрмер, страны, расположенные вдоль трассы, могут в полной мере осуществлять взаимную стыковку, сообща определяя программы и конкретные шаги, продвигающие региональное сотрудничество и решая возникающие проблемы посредством консультаций, оказывая взаимную политическую поддержку как в текущих делах, так и по масштабным проектам.

Во-вторых, требуется соединение инфраструктур. Их состыковка есть приоритетная сфера в конструкции «пояса и пути». На основе уважения суверенитета государств, расположенных вдоль трассы, и заботы об их безопасности с акцентом на программы строительства инфраструктуры и на согласование нормативов выделяются важнейшие объекты и ключевые звенья, сообща прокладываются стержневые международные коммуникации, укрепляется инфраструктура энергетики и трансграничных линий связи, постепенно формируются сеть инфраструктуры и механизм консультаций между разными регионами Азии, а также между Азией, Европой и Африкой.

В-третьих, оживление торговли, представляющей собой основное содержимое в конструкции «пояса и пути». Нужно настойчиво изучать проблему создания условий для инвестиций и торговли, устранять барьеры между ними, способствовать взаимным капиталовложениям, совершенствовать структуру и способствовать равновесию торговли, изыскивать новые точки роста товарооборота, содействовать взаимодействию новых отраслей, оптимизировать межотраслевое разделение труда.

В-четвертых, аккумуляирование капитала. Это одна из важнейших опор «пояса и пути». Цель ее — крепить сотрудничество в управлении финансовыми средствами, расширять сферы и масштабы обмена валютой и расчеты между государствами, расположенными вдоль трассы, способствовать тому, чтобы азиатский рынок ценных бумаг стал открытым и развивался. Следует поощрять как правительства, так и сравнительно крупные, кредитоспособные предприятия, финансовые структуры этих стран пользоваться в пределах Китая облигациями в его валюте. Надо содействовать Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций и Банку развития стран-членов БРИКС в финансовом обеспечении Шелкового пути.

В-пятых, популярность у населения. Речь идет о социальной базе «Одного пояса, одного пути», призванной обеспечивать достойный имидж идей дружеского взаимодействия при формировании нового Шелкового пути. Надлежит широко развивать сотрудничество в области культуры и искусства, обмена учащимися, всемерно углубляя взаимодействие в гуманитарной сфере.

Механизмы работы

Чтобы строить и совершенствовать механизмы двустороннего и многостороннего сотрудничества, анализируя и продвигая проекты структуры «одного пояса, одного пути» и его дорожную карту, следует всемерно разворачивать двусторонние и многосторонние механизмы уже имеющихся комитетов — объединенных, смешанных, координационных, руководящих в целях:

— *упрочения механизмов многостороннего сотрудничества.* В ходе формирования «одного пояса, одного пути» следует всемерно повышать роль ШОС, Организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), форматов «Трибуна китайско-арабского сотрудничества», «Китай — АСЕАН», таких организаций многостороннего сотрудничества, как CICA, GMS, CAREC и т.д., чтобы укреплять коммуникации

и связь с заинтересованными странами для привлечения к сотрудничеству все большего числа государств и регионов;

– *повышения роли различных арен сотрудничества.* Выстраивая структуру «одного пояса, одного пути», надлежит неуклонно выявлять созидательную роль соответствующих этому форумов, ярмарок в регионах и субрегионах вдоль его трассы, а именно: ярмарки АСЕАН, ярмарки «Азия — Европа», экономические форумы «Европа — Азия», международные симпозиумы Китая по инвестициям и торговле, ярмарки Южной Азии и арабских стран, международные ярмарки Западного Китая, российские ярмарки и пр. Надо поощрять изыскания в сфере культурно-исторического наследия стран, расположенных вдоль этой трассы, сообща принимать меры по инвестиционному, торговому, культурному обмену. Следует организовать вдоль трассы (например, в Дуньхуане) международные культурные экспозиции, кинофестивали, книжные ярмарки Шелкового пути.

Принципы строительства

Формирование структуры «одного пояса, одного пути» протекает в соответствии с положениями Устава ООН и постулатом «сообща обсуждать, сообща использовать, сообща строить».

Во-первых, требуется открытость к сотрудничеству. Участие в проекте не лимитировано странами, причастными к историческому Шелковому пути: участвовать вправе все страны, международные и региональные организации.

Во-вторых, необходима широкая толерантность. Уважаются избранные каждой страной пути и модели развития, желательны диалог цивилизаций, поиск общего при наличии расхождений, правила мирного сосуществования, совместные усилия к достижению побед.

В-третьих, надлежит руководствоваться рыночными началами. Нужно уважать экономические законы и международный правопорядок, всемерно выявлять решающую роль рыночного распределения ресурсов и основополагающую роль предприятий, одновременно актуализируя роль государства.

В-четвертых, наш девиз — «Взаимная выгода, общая польза». Надлежит проявлять внимание к интересам и озабоченностям каждой из сторон, стараться, чтобы их интересы совпадали и чтобы достигалось максимальное число соглашений о сотрудничестве. Каждая сторона сможет проявлять свои силы и возможности, реализуя присущие ей мудрость и креативность, раскрывая свои сильные стороны и потенциал.

О программе «экономического коридора Китая — Монголии — России»

В порядке активного отклика на стратегическую концепцию «одного пояса, одного пути» провинция Хэйлунцзян, не теряя времени, огласила Программу построения Экономического коридора через территории Китая, Монголии и России (далее: Программа). Это предложение должно серьезно повлиять на уровень регионального сотрудничества трех стран.

Стратегические основы Программы

Касаются они, в основном, трех сфер:

1. *Расширение материального сотрудничества сопредельных стран.* Материковый и морской «шелковые пояса» провинции Хэйлунцзян, обозначенные как «Экономический коридор Китая, Монголии и России» (далее: *Восточные шелковые путь и пояс*) обогатили и расширили стратегическую концепцию «Один пояс, один путь». Тем самым воплощаются преимущества регионов и выгодность их географического положения, сочетаемые со взаимной увязкой Азии, Европы и Северной Америки. Один из важных результатов интеграции между КНР, Монголией и РФ — формирование взаимной ком-

плексной поддержки трех провинций китайского Дунбэя (Северо-Востока) с субъектами российского Дальнего Востока и Сибири.

2. *Выход трехстороннего сотрудничества на новый уровень.* Успешная реализация Программы сможет не только ускорить строительство приграничной инфраструктуры трех стран и прокладку коммуникаций между ними, но и дает множество шансов для наращивания сотрудничества и увеличения прибылей. Это сулит китайскому Дунбэю, российским Дальнему Востоку и Сибири возможности дальнейшей активизации торгово-экономического сотрудничества в регионе Северо-Восточной Азии.

3. *Гармонизация связей приграничья с внутренними территориями.* Архитектоникой Программы по транспорту и промышленности охвачено свыше 2/3 Хэйлунцзяна, чья столица Харбин связана железными дорогами со всеми значимыми городами провинции, включая приграничные Хэйхэ, Тунцзян, Суйфэньхэ, Дунин и др. Это послужит во благо развитию контактов китайского Дунбэя с приграничными и внутренними территориями.

Подходы к реализации Программы

В целях налаживания работы по претворению в жизнь проекта «Один пояс, один путь» в Программу введена формула «Четыре важных подхода», посредством которой обозначены основные направления реализации стратегических замыслов и практических шагов.

Транспорт. Благодаря тому, что темпы прокладки трансграничных транспортных коммуникаций Китая, Монголии и России возросли, а основные города провинции Хэйлунцзян связаны между собой и с другими частями Китая железными дорогами, водным, морским, автомобильным, воздушным и трубопроводным транспортом, все очевидней становится узловая роль этой провинции в «Экономическом коридоре Китая — Монголии — России». Тем более, что сухопутные и водные трассы соединяют Хэйлунцзян с Россией и Европой, а харбинский аэропорт становится «узлом» переправки пассажиров и грузов между Северо-Восточной Азией — с одной стороны, Европой и Северной Америкой — с другой.

Промышленность. В структуре «Одного пояса, одного пути» приоритетным является сотрудничество в промышленности. А в «Экономическом коридоре Китая — Монголии — России» такое сотрудничество расценивается как «среди важнейших — самое важное». Для концепции этого сотрудничества подошла бы формула: «один центр, четыре пояса, одно приграничье и одно зарубежье». Под «центром» здесь имеется в виду Харбин, под «четырьмя поясами» — промышленные зоны, сгруппировавшие ряд городов провинции Хэйлунцзян. «Одно приграничье» — это зоны открытости Китая с Монголией и Россией, «одно зарубежье» — совместные технопарки вне территории КНР.

Технопарки. Согласно накопленному опыту, они представляют собой важнейший инструмент углубления сотрудничества с зарубежными партнерами. Программой предусмотрено повышение уровня работы путем их тесного сближения, институционализации внешних связей. Создание за пределами КНР (при инвестициях в России) шести крупных промышленных парков по земледелию, лесоводству, угледобыче, химии и производству оборудования обеспечит относительно тесное сотрудничество, а также соответствующее развитие и на внутренних территориях, и за рубежом.

Гуманитарная сфера. Активный и глубокий гуманитарный обмен с Россией и странами Северо-Восточной Азии — прочная традиция провинции Хэйлунцзян. Так, в Харбине некогда проживало свыше 200 тыс. россиян²; один из районов Хэйлунцзяна (Муданьцзянский) соседствует с корейским Яньбяньским национальным округом провинции Цзилинь. После Второй мировой войны в Хэйлунцзяне остались с детьми-сиротами свыше трех тысяч женщин, брошенных японцами. Итак, глубокие традиции открытости вовне подпитываются гуманитарными традициями.

Опыт поиска в сфере инноваций

Стратегия «Одного пояса, одного пути» есть великое новшество эпохи вселенской интеграции, а «Экономический коридор Китая — Монголии — России» представляет собой системный проект сотрудничества и развития, общей выгоды и совместного выигрыша, создаваемый тремя странами.

Во-первых, возможности «спрямления» маршрутов. Оседлав инфраструктуру Бадалина³, можно создать реальную возможность обеспечить прямое транспортное сообщение для региона Северо-Восточной Азии, в частности, для стран-участниц «Экономического коридора Китая — Монголии — России».

Во-вторых, многообещающие резервы «подземных кладовых». Используя, что территории китайского Дунбэя, Монголии, российских Дальнего Востока и Восточной Сибири обладают богатейшими ископаемыми ресурсами, рационально сформированными промышленными базами и значительным научным потенциалом. Многообещающим фактором для будущего развития инновационных технологий служат, в частности, залежи *празеодима*⁴.

В-третьих, значение «общности» сознания. Содержащиеся в Программе формулировки относительно «общности судеб» и «общности интересов» стран-участниц дополнили стратегию «одного пояса, одного пути». Налицо обращение к опыту глобализации, выразившейся в попытках сообща созидать и сообща извлекать выгоду при разнообразности городских сообществ. Программа активно ориентирует участников этого проекта к увязке таких факторов, как заинтересованность участников проекта в развитии и близость их воззрений.

Предложения по китайско-российскому партнерству

Построение «Одного пояса, одного пути» — ключевой проект в предпринимаемых китайским правительством мерах по вступлению в новый цикл открытости вовне, по амортизации неблагоприятного давления на экономику, по поддержанию темпов развития на рациональном уровне. Это также эффективный фактор преодоления проблем, возникших в мировой экономике. Используя исторический шанс создания «Одного пояса, одного пути», непрерывно углубляя и развивая торгово-экономическое сотрудничество с Россией, следует проявить умение в «трех мотивациях».

Рычаги мотивации на высшем уровне

По ходу переговоров в Сочи Председатель Си Цзиньпин и Президент В.В. Путин провозгласили, что центральной задачей дальнейшего развития китайско-российских отношений станет трансформация преимуществ высокого уровня двусторонних политических связей наших стран в реальные плоды сотрудничества по всем направлениям. Верится, что структура «Экономического коридора Китая — Монголии — России» в рамках проекта «Одного пояса, одного пути» сможет привнести новые движущие силы во всестороннее стратегическое партнерство Китая и России на еще более обширном пространстве. Это может стать новым блистательным моментом углубления китайско-российского торгово-экономического сотрудничества.

При реализации четырех проектов обеих стран возможна их состыковка. В отличие от китайских программ возрождения Дунбэя и приморского пояса открытости, как и российских ОЭЗ (особых экономических зон), ТОР (территорий опережающего развития), проект «Одного пояса, одного пути» — более целостный и сулит долговременную эффективность. Это проект ключевой, партнерская арена наивысшего уровня. Лишь приняв общность интересов, общность судеб и общность ответственности, Китай и Россия придут к тесному единению.

Следует в полной мере воплотить в жизнь политическую мудрость и стратегический кругозор руководства обеих стран. Создание Экономического коридора Китая — Монголии — России есть феномен практического приложения сил в деле реализации проекта «Один пояс, один путь». Для его конкретного претворения в жизнь потребуются «дорожная карта» переговорного процесса, предусматривающая сроки встреч премьеров, их заместителей, соответствующих комиссий. Лишь при наличии у руководства обоих государств стратегического кругозора, политической мудрости, дальновидности и прозорливости в выработке решений будет в конечном счете возможно идти вперед и развиваться, имея благоприятную для этого почву.

Порядок регулирования при продвижении инноваций

В интересах эффективного продвижения в деле реализации программы речного, сухопутного и морского экономических поясов нового шелкового пути мы предлагаем:

– *опираясь на географические преимущества провинции Хэйлуцзян и российско-го Дальнего Востока*, заимствовать опыт формата «АСЕАН + 3»⁵ и учредить координационный Комитет городов на внутренних территориях двух стран, а также создать в Харбине представительские либо связующие органы, которые непосредственно отвечали бы за связь и координацию в ходе создания «Восточного пояса»;

– *внедрить порядок регулярных встреч глав правительств разных ступеней городов из внутренних районов*, перевести их связи, переговоры, обмен информацией на упорядоченную, регулярную основу, чтобы быстро разрешать многообразные проблемы, возникающие по ходу сотрудничества, своевременно корректировать состояние внутри системы и процесс ее реализации.

– *при создании терминала для обмена информацией либо специализированных интернет-сайтов* китайским и российским инвесторам рекомендуется сообща разработать соответствующую программу взаимодействия.

О механизмах совместного обновления многоканального взаимодействия

На востоке Программа Нового шелкового пути подключена к экономике Восточной Азии, на западе — к экономике Европы. Налицо, таким образом, длиннейший в мире экономический коридор. Причем коридор этот обладает самым богатым потенциалом развития. Хотя идея Нового шелкового пути сформулирована правительством Китая, речь в данном случае идет о коллективном, многостороннем сотрудничестве, основанном на общности интересов, общности выгод, общности судеб. Многоканальное совместное продвижение вперед — такова сегодняшняя «злота дня».

Желательно ввести внутри правительств порядок: «сообща продвигаться, сообща контролировать». Лишь при этом условии все страны в структуре, в особенности правительства Китая, Монголии и России, смогут, продвигая взаимную координацию и взаимно осуществляя контроль, непрерывно повышать последовательность и уровень своего торгово-экономического сотрудничества.

Ввести практику взаимного продвижения и взаимного единения внутри отраслей. «Восточный пояс Шелкового пути» представляет собой мультитерриториальную и мультиотраслевую магистраль, охватывающую множество территорий и отраслей, включая инфраструктуру, энергоресурсы, науку, технику и культуру, коммерцию и туризм. Лишь осуществив слияние инфраструктур, движение финансов, гуманитарное сближение и добившись эффективного единения сил, станет возможным непрерывно, вширь и вглубь, продвигать китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество.

Внедрить порядок, при котором внутри предприятий действовал бы принцип: «Сообща продвигаться, друг другу доверять». Предприятие есть основной субъект рыночной экономики. Что касается правительств, то в обеих странах они вправе решать, чем заниматься и как управлять рынком, но при этом обозначив грань: чего конкретно

предприятия делать не вправе. Тем самым предприятия смогли бы суверенно осуществлять инновации, сообща двигаться вперед, доверяя друг другу и сотрудничая на основах общей выгоды.

Перевел с китайского Крушинский А.С.

-
1. Великий Шелковый путь — караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем. Возникшая во II веке до н. э., она вела из Сианя через Ланьчжоу в Дуньхуан, где раздваивалась: северная ветка шла через Турфан, Памир в Фергану и казахские степи; южная — мимо озера Лоб-Нор по южной окраине пустыни Такла-Макан и Памир в Индию и на Ближний Восток. Термин введен немецким географом Рихтгофеном в 1877 г.
 2. Харбин был основан русскими в 1898 г. как железнодорожная станция Трансманчжурской магистрали, проходившей по территории Дунбэя и соединявшей Читу с Владивостоком и Порт-Артуром (Люйшунем). Построенная в 1897–1903 гг. как южная ветка Транссибирской магистрали, она принадлежала России и обслуживалась ее подданными.
 3. Бадалин — пункт у Великой Китайской стены в окрестностях Пекина, где прошла трасса первой в Китае железной дороги (официально введена в эксплуатацию в 1909 г.)
 4. Празеодим (Pr) — высокоценный металл, входящий в группу из 17 редкоземельных элементов. Используется в ряде новейших технологий (в частности лазерных).
 5. АСЕАН — субрегиональная торгово-экономическая группировка. Созданная в 1967 г., она включает ныне 10 стран Юго-Восточной Азии. В 1997 г. «АСЕАН + 3» (подключивший к сотрудничеству Китай, Японию и Южную Корею). В декабре 2005 г. состоялся первый саммит Россия—АСЕАН с участием В.В.Путина.