

УДК 33.05

Чжан Цзинтао, аспирант 2 курса

Кафедра русского языка

Московский Педагогический Государственный университет Россия, г.

Москва

«ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» КАК ПРАКТИЧЕСКАЯ ПЛАТФОРМА ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Аннотация

Концепция "Один пояс — один путь" — международная инициатива Китая, направленная на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, транспортных, а также экономических коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, которая будет способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем. В статье рассмотрена концепция "Один пояс — один путь" в условиях пандемии.

Ключевые слова: концепция "Один пояс — один путь", экономическое развитие, пандемия.

"ONE BELT - ONE ROAD" AS A PRACTICAL PLATFORM FOR ECONOMIC DEVELOPMENT IN A PANDEMIC

Annotation

The "One Belt - One Road" concept is an international initiative of China aimed at improving the existing and creating new trade routes, transport and

economic corridors connecting more than 60 countries of Central Asia, Europe and Africa, which will contribute to the development of trade relations between them. and China. The article discusses the concept of "One Belt - One Road" in a pandemic.

Key words: "One Belt - One Road" concept, economic development, pandemic.

Идея формирования "Экономического пояса Шелкового пути" была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином и впервые прозвучала во время его выступления в Астане в рамках государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 года. Как отметил Си Цзиньбин, у Китая и стран Центрально-Азиатского региона — общая стратегическая цель, которая заключается в стабильном развитии экономики, процветании и могуществе государств. Китайский лидер подчеркнул необходимость "всесторонне укреплять практическое взаимодействие" и "конвертировать преимущества политического диалога, географической близости и экономической взаимодополняемости в преимущества сотрудничества, устойчивого роста, создания общности интересов на основе взаимной выгоды и общего выигрыша" [1, с. 22].

В связи с этим Си Цзиньбин призвал применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества, общими усилиями формировать "Экономический пояс Шелкового пути" (ЭПШП) и предложил пять необходимых для этого мер: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, либерализация торговли, свободное передвижение капитала и укрепление взаимопонимания между народами [3, с. 212].

В условиях колossalного прессинга, обусловленного тенденцией снижения экономического роста, Китай совместно со странами, расположенными вдоль "Одного пояса, одного пути", активно борется с эпидемией и развивает торгово-экономические контакты, чтобы придать импульс глобальной борьбе с коронавирусом и повысить уверенность всего

мира в экономике. Кроме того, реализация китайской инициативы также не приостановилась, несмотря на непрерывное распространение пандемии в странах вдоль "Одного пояса, одного пути". Согласно опубликованной пакистанской газетой DailyTimes редакционной статье, устойчиво продолжается строительство второго этапа Китайско-пакистанского экономического коридора, 40 тысяч пакистанских и 7 тысяч китайских рабочих усиленно работают на различных объектах проекта.

В период профилактики и контроля пандемии вновь проявилась важная роль международных грузовых железнодорожных перевозок "Китай-Европа", выступающих важной логистической линией в развитии торгового сотрудничества КНР со странами вдоль "Одного пояса, одного пути". Грузовые поезда, следовавшие по маршруту "Китай-Европа" из города Сиань провинции Шэньси КНР в город Измит Турции, расположенный на берегу Мраморного моря, всего за 12 дней преодолели 6437 километров, сократив время транспортировки товаров почти вдвое по сравнению с морскими перевозками [2, с. 17].

Восстановление движения грузовых поездов по маршрутам "Китай-Европа" является хорошей новостью для всех стран Центральной Азии. Он уверен, что, пройдя через испытание пандемией коронавируса, международное сотрудничество стран в рамках реализации инициативы "Один пояс, один путь" станет еще более совершенным.

С начала эпидемии COVID-19 Китай и страны вдоль "Одного пояса, одного пути" оказывают друг другу помощь, в том числе жертвуют противоэпидемические средства и предметы первой необходимости. Правительство КНР отправило группы медицинских экспертов более чем в десять стран вдоль "Одного пояса, одного пути", включая Иран, Ирак, Сербию, Камбоджу, Пакистан, Лаос и другие, и оказало местному населению помочь в борьбе с эпидемией. Кроме того, Китай неоднократно в формате видеосвязи организовывал встречи китайских медицинских экспертов с их

зарубежными коллегами для обмена опытом борьбы с новым коронавирусом [4, с. 15].

Согласно статье, опубликованной на веб-сайте американского журнала "Форбс" (Forbes), во время распространения пандемии COVID-19 в странах вдоль "Одного пояса, одного пути" транспортные коридоры, порты и логистические центры этих государств использовались для оказания медицинской помощи нуждающимся в поддержке странам-партнерам. Эти каналы Китай назвал "Шелковым путем здоровья". В критический момент распространения коронавируса КНР отправила по железной дороге медицинское оборудование в страны вдоль "Одного пояса, одного пути". Это показывает, что взаимосвязанные маршруты продолжают сохранять свои основные функции, а именно - обеспечивать бесперебойную связь между Китаем и другими государствами мира.

Для китайского мегапроекта "Один пояс - один путь", также известного под названием "Новый Шелковый путь" и являющегося транспортным коридором между Китаем и Европой, начало июня проходит в этом году под счастливой звездой. 5 июня первый товарный состав отправился из Китая в Ташкент по новому железнодорожному пути. Ветка проложена в обход Казахстана и обладает следующей особенностью: по пути, на территории Синьцзяна, фрахт будет перегружаться на автомобили, перевозиться до киргизского Оша, а оттуда снова по железной дороге до Ташкента [6, с. 78].

Впрочем, в 2015 году идея "Одного пояса - одного пути" выглядела свежее, чем сейчас. Прошло лишь два года после того, как ее выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин. "Центральной Азии отводилась роль территории для нескольких взаимодополняющих друг друга веток транзита китайских товаров в Европу и в Южную Азию. То есть транзит через регион структурно делится на условно северный путь - через Казахстан и Россию в Европу, и на центральный путь - через Афghanistan, Иран и Пакистан к Персидскому заливу", - поясняет для DW Наталья Харитонова. Для продвижения этой инициативы, направленной на масштабное расширение

китайского геополитического влияния, Пекин в 2013 году выделил около триллиона долларов. Но ситуация в мире решительно изменилась, а вместе с ней изменились и отношения КНР со многими торговыми партнерами.

Пекину надо было создать путь в Европу, альтернативный морскому пути. Это обдумывалось в те годы, когда симбиоз с США казался нерушимым. А в ситуации глубокого экономического конфликта с США у руководства КНР, скорее всего, сейчас имеются большие сомнения, делать ли такую ставку на экспорт, тем более в Европу", - полагает Петр Своик. С этим тезисом согласна и Наталья Харитонова. Она ссылается на то, что в Пекине делают выводы, наблюдая, как США "давят санкциями российско-европейский проект "Северного потока - 2". А что будет с Европой, не очень ясно. Пекин сильно обжегся на США и понимает, что надо делать ставку на развитие внутреннего рынка и рынков ближайших соседей. В Казахстане это чувствуют, и там эйфория сменилась гораздо более умеренным отношением к китайской инициативе.

Южная Азия и Средиземное море как цели китайского товарного пояса сейчас более значимы, чем выход на Европу. А в этой цепочке Узбекистан - наиболее важная среди достижимых целей. Другое дело, что следующая страна в этой цепочке - Афганистан, а там пока планировать стабильное продолжение проекта сложно. США в этом не заинтересованы, о чем говорит недавний доклад Белого дома, где о китайском проекте высказано много негатива - а США остаются самым влиятельным силовым игроком в Афганистане.

Но в контактах с Кабулом Пекин продолжает настойчиво проводить линию на осуществление своей инициативы. Приоритет КНР состоит в осуществлении проекта "Один пояс - один путь", который поспособствует развитию Афганистана. И Узбекистан тут в силу географии и договороспособности занимает центральное место. Между Кабулом и Ташкентом имеется соглашение о строительстве железной дороги от границы Узбекистана через северные провинции к Ирану.

Косвенно тезис об усилении роли Узбекистана в регионе подтверждает тот факт, что Германия на днях приняла решение свернуть программы сотрудничества со всеми странами региона кроме Узбекистана.

Возможно, Берлин учитывает, где именно проявляет наибольшую активность Китай в проекте экономической экспансии, и в условиях постпандемической экономии старается сохранить ему конкуренцию на главном направлении. Впрочем и для Узбекистана без глубоких изменений в промышленности один лишь проект "Одного пояса - одного пути" рывка экономике не даст. Логистическая инфраструктура может заработать, если она будет служить собственной современной промышленности [7, с. 77].

Инициатива "Пояс и путь", ориентированная на ответственность, взаимовыгодное сотрудничество и искреннее стремление к совместному развитию, предоставила миру ответ Китая на вызовы современности — сбалансированную, справедливую и всестороннюю модель развития. Открытость, инклюзивность и взаимная выгода — особенности инициативы "Пояс и путь", благодаря которым она завоевала поддержку международного сообщества. читаю, что проект "Один пояс — один путь", прежде всего, геополитический, а уже потом экономический. Во-вторых, как экономический проект, он нацелен прежде всего на развитие западных районов Китая. В-третьих, рано еще ждать конкретных результатов, потому что прошло еще очень мало времени. Четвертый тезис: сам проект, если учесть китайские внешнеполитические концепции, это продолжение одной и той же политики: политики открытости Дэн Сяопина, политики Цзян Цзэминя под девизом "идти вовне". По мере роста Китая ему нужно все больше рынков, все больше сырья. Это — одна и та же идея, которая сегодня получила новую, достаточно удачную форму — "один пояс — один путь".

Список литературы

1. Гу Юнфэн. Китай, Россия и Индия: исследование сотрудничества экономики и торговли. - Пекин: Изд.Эконоимика и Менеджмент, 2016. – 288 с.
2. Лу Наньцюань. О экономике СССР и России. – Пекин: Изд. КСиН, 2013. – 483 с.
3. Путин В.В. Сборник статей Путина (2012–2014) (на китайском языке). – Пекин: Изд. Шицзе чжиши, 2014. – 676 с.
4. Си Цзиньпин. О государственном управлении (на русском языке). – Пекин: Изд. Литература на иностранных языках, 2015. – 642 с.
5. Тянь Чуньшэн. Экономика и дипломатия, модель сотрудничества КНР И РФ. – Пекин: Изд.КСиН, 2015. – 340 с.
6. Цзян Чжэньцзюнь. Исследование экономики и развития восточного района РФ. – Пекин: Изд. СиН, 2016. – 230 с.
7. Чжан Сюэцзюнь. Сравнительное исследование оценочной отрасли между КНР и РФ. – Пекин: Изд. Экономики и науки, 2017. – 237 с.