

*С.Л. Сазонов**,
*Чэнь Сяо***

Транспортный комплекс КНР превратился в инструмент ускорения социально-экономического развития Китая

АННОТАЦИЯ: Авторы рассматривают роль транспорта (прежде всего железнодорожного и автомобильного) в обеспечении социально-экономического роста Китая, подчёркивая, что капиталовложения в расширение инфраструктурной сети способствуют превращению транспортного комплекса в «антикризисного менеджера», который продуцирует мультипликативный эффект в технологически сопряжённых отраслях экономики КНР и обеспечивают расширение занятости. В статье освещаются китайские проекты — «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI в.», анализируются их финансово-экономические, транспортные и инвестиционные составляющие. Рассматривается, каким образом мультипликативный транспортный эффект способен обеспечить ускорение развития экономики Китая и повышение внутреннего спроса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Транспортный комплекс КНР, транспортная инфраструктура КНР, высокоскоростные железные дороги, мультипликативный эффект, «Экономический пояс Шёлкового пути», «Морской Шёлковый путь XXI в.», Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд развития.

Динамичный экономический рост КНР в начале XXI в. был обеспечен в значительной степени масштабными инвестициями в

* Сазонов Сергей Леонидович, к.э.н., в.н.с. Института Дальнего Востока РАН, Москва, Россия; E-mail: sazonovch@mail.ru

** Чэнь Сяо, аспирантка Института Дальнего Востока РАН, Москва, Россия; E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru

развитие транспортной инфраструктуры. Нынешнее китайское руководство рассматривает транспортный комплекс КНР в качестве ключевой жизнеобеспечивающей системы экономики, важнейшего фактора экономического и социального развития Китая. Стремительное развитие транспортной отрасли во многом определило экономическое и пространственное развитие КНР, способствовало укреплению его целостности и международного влияния. Новые скоростные железнодорожные и автомобильные магистрали «сжимают» обширное пространство Китая, способствуя превращению его территориальной структуры в более надёжную и доступную. Превратившись в новую стратегическую отрасль промышленности Китая, они стимулируют внутренний спрос и содействуют развитию смежных высокотехнологичных отраслей.

Транспортный комплекс — «антикризисный помощник» Китая

Глобальный финансовый кризис, разразившийся в 2008 г., стал серьёзным экзаменом на прочность для экономики КНР. В 2008 г. Госсовет КНР принял первый в истории крупномасштабный антикризисный инвестиционный проект в размере 4 трлн юаней (586 млрд долл.), что соизмерно 15% ВВП КНР. Важнейшая роль в нём отводилась транспортному комплексу страны — на его долю пришлось почти половина ассигнований или 1,8 трлн юаней. Из них Министерству транспорта Китая было выделено более 1,2 трлн юаней на развитие автодорожной инфраструктуры, реконструкцию портового хозяйства и реконструкцию аэропортов, 600 млрд юаней были адресованы МЖД КНР для расширения сети. На фоне падения темпов роста экономики, сокращения объёма экспорта и роста безработицы, строительство железнодорожной инфраструктуры превратилось в важный стимул расширения внутреннего спроса, создавало значительный положительный мультипликативный эффект.

Основным средством по выводу страны из кризиса стало крупномасштабное транспортное строительство, прежде всего — железнодорожное. Если в 2007 г. инвестиции в железнодорожное строительство КНР составляли 180 млрд юаней, 330 млрд в 2008 г., то на сооружение новых железных дорог протяжённостью более 10 тыс. км в 2009 г. было потрачено 600 млрд юаней, а в 2010 г. — 843 млрд юаней¹.

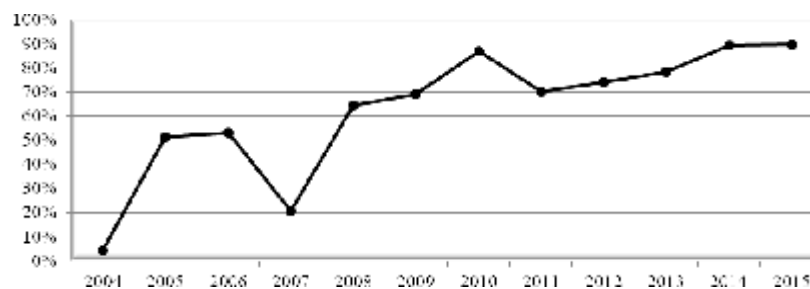
Мировой финансовый кризис, с одной стороны, облегчил бремя транспортного комплекса Китая благодаря снижению объёмов его

¹ China plans 650b yuan in rail investment // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/17/content_16132939.htm

работы, а с другой стороны, превратил комплекс в «антикризисного помощника», стимулирующего развитие национальной экономики. Наконец, значительные капиталовложения в развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренные антикризисным пакетом, создали, по мнению китайских экономистов, до 8 млн новых рабочих мест.

Правительство КНР использовало расширение масштабов инвестиций в инфраструктурное строительство не только в критические периоды спада мировой экономики вследствие глобальных финансовых кризисов. Замедление темпов роста экономики побуждало руководство страны увеличивать количество новых проектов в области развития транспортного комплекса КНР. В 2012 г. ГКРР утвердил 13 новых крупных проектов в области автодорожного строительства, 7 — в сфере развития портов и внутренних водных путей, 10 — в области расширения городской транспортной инфраструктуры общим объёмом в 1,3 трлн юаней². На состоявшемся 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва (2013 г.) было отмечено, что «приоритетной задачей стабилизации экономического развития является реализация крупных инфраструктурных проектов, намеченных планом 12-й пятилетки. Следует активизировать прокладку новых железнодорожных магистралей, приступить к расширению инфраструктуры в сельских районах, центральных и западных регионах страны. Обладающее значительным мультипликативным эффектом, это строительство позволит активизировать экономическое развитие КНР»³.

Ежегодные темпы прироста капиталовложений в основные фонды железнодорожного транспорта КНР (2004–2015 гг.)



² A bank that will realize inclusive development // URL: <http://www.ecns.cn/business/2014/05-22/115311.shtml>

³ Facts & Figures: Bright spots in China's economy 2013 // URL: <http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/28/c133081057.htm>

Источник: Railway investment to maintain steady growth // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2012-12/27/content_16062359.htm; China plans 650b yuan in rail investment // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/17/content_16132939.htm; CRC to reduce investment by 30b yuan for 2014 // URL: <http://www.globaltimes.cn/content/836668.shtml#.Us7y7vRdUps>; China's railway investment tops 800 bln yuan // URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0129/c90778-8843231.html>; China's high speed rail extends over 16,000 kilometers // URL: <http://en.people.cn/n/2015/0203/c98649-8845082.html>; China to spend \$438b on rail network in the next five years // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm.

Данные графика свидетельствуют, что самые большие объёмы инвестиций в основные фонды железнодорожного транспорта пришлись на 2010 и 2014–2015 гг., когда их объёмы составили соответственно 842,7, 809 и 810 млрд юаней⁴. Китайское руководство использовало инвестиционную экспансию в новое железнодорожное строительство в качестве главного средства противодействия негативным последствиям мирового финансового кризиса (2008–2009 гг.) и стимулирования экономического роста на фоне снижения темпов роста ВВП (2014, 2015 гг.)⁵. В начале 2013 г. ГКРП одобрил план расширения сети железных дорог, метрополитена и линий городского наземного железнодорожного транспорта в 28 городах страны (Пекин, Шанхай, Чанчжоу, Дунгуань, Сучжоу, Куньмин, Ханчжоу, Ухань, Наньчан, Наньнин и др.) общей протяжённостью 2710 км. В конце 2013 г. ГКРП увеличил количество городов до 36 с одновременным ростом общей протяжённости новой железнодорожной сети до 5790 км⁶. Руководство КНР полагает, что «эти проекты, рассчитанные на срок от 3 до 8 лет, призваны придать новый импульс замедляющемуся экономическому развитию страны и значительно улучшить инвестиционный климат. Они позволят стимулировать производство стали, цемента, электроники, активизировать рынок недвижимости и активизировать внутренний спрос»⁷. По оценкам китайских экономистов, реализация этих проектов позволила обеспечить увеличение

⁴ China to spend \$438b on rail network in the next five years // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm

⁵ *Deng Yaqing*. Mini-Stimulus, Maximum Effect // URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2014-10/09/content_642756.htm

⁶ Chinese train makers to reunite for global market // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-10/30/content_18830198.htm

⁷ Rail projects to spur economy // URL: http://www.china.org.cn/business/2013-09/06/content_26442713.htm

спроса на производство стали в КНР на 3%, цемента — на 3,5%⁸. Дополнительные инвестиции в развитие всего транспортного комплекса КНР повысят этот спрос до 4,1%⁹. Это позволит ослабить напряжённость в сопряжённых отраслях промышленности КНР, вызванную перепроизводством продукции¹⁰.

В 2013 г. Госсовет КНР утвердил план мер, направленных на стимулирование внутреннего спроса. В частности, правительство выделило 36,3 млрд юаней (34,5 млн долл.) на субсидирование приобретения автомобилей, использующих альтернативные источники энергии, и энергосберегающую бытовую технику¹¹. По оценкам китайских аналитиков, эти меры привели к увеличению потребительского спроса в стране в 2014 г. до 450 млрд юаней (71,6 млн долл.)¹².

Развитие мощностей морских портов КНР способствовало созданию большого числа новых рабочих мест. Согласно оценкам Министерства транспорта КНР, увеличение мощностей по обработке груза среднего порта до 100 млн т в год способно создать дополнительно 200 тыс. рабочих мест, а каждая обработанная тонна груза формирует 100 юаней общественного дохода¹³.

Особый интерес в анализе внешней торговли КНР представляют изменения в товарной структуре экспорта, отражающие увеличение вклада транспортной отрасли страны. За последние 10 лет в структуре экспорта произошли значительные изменения, в большой степени обеспеченные стремительным развитием обрабатывающих отраслей промышленности. А одной из основных отраслей, определяющих не только экспортную ориентированность экономики КНР, но и увеличение объёма экспорта высокотехнологичной продукции с высокой долей добавленной стоимости, стало производство транспортной техники. Согласно товарной структуре экспорта Китая по классификации ГСУ КНР, начиная с 2009 г. доля продукции машиностроения и транспортных средств в общем объёме экспорта Китая

⁸ Rail projects will boost steel demand by 3%: Citygroup // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2012-09/21/content_1577364.htm

⁹ Demand for steel to rise 4,1% next year // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-11/28/content_15966091.htm

¹⁰ *Pei Changhong*. China still has 10 year advantages in manufacturing // URL: http://www.china.org.cn/opinion/2013-02/25/content_28049447.htm

¹¹ *Xu Xiao (China Daily)*. Low charge in new energy initiative // URL: <http://english.peopledaily.com.cn/102774/8198747.html>

¹² *Ed Zhang (China Daily Europe)*. Economy needs pruning for growth // URL: http://europe.chinadaily.com.cn/epaper/2014-10/17/content_18759894.htm

¹³ China's northern-most port rises // URL: http://www.china.org.cn/business/2013-12/28/content_31030128.htm

стала превышать 50%¹⁴. Во время своего визита в Румынию в ноябре 2013 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил: «Для того, чтобы получить эквивалентную прибыль от продажи одного современного китайского авиалайнера, раньше Китаю приходилось продавать 100 миллионов футболок»¹⁵.

По итогам 2014 г. темпы роста инвестиций в основные фонды промышленности¹⁶ в КНР составили 15,3% и, в основном, были обеспечены за счёт увеличения капиталовложений в развитие инфраструктуры¹⁷. Руководство Китая признаёт, что стабильный рост экономики в период 12-й пятилетки в пределах 8–9% был обеспечен благодаря росту инвестиций в развитие транспортного комплекса¹⁸. Согласно плану руководства КНР, в период с 2013 по 2020 гг. среднегодовые темпы роста капиталовложений в основные фонды промышленности должны составить около 18%, а доля частного капитала в этих инвестициях должна возрасти с 62% в 2014 г. до 80% к 2020 г.¹⁹

¹⁴ Чжунго тунцзи няньцзянь 2014. Пекин, 2014. Разд. 13–13.

¹⁵ Aviation sector should be more competitive: Li // URL: http://en.ce.cn/Industries/Aerospace/2014-01/30/t20140130_2237096.shtml

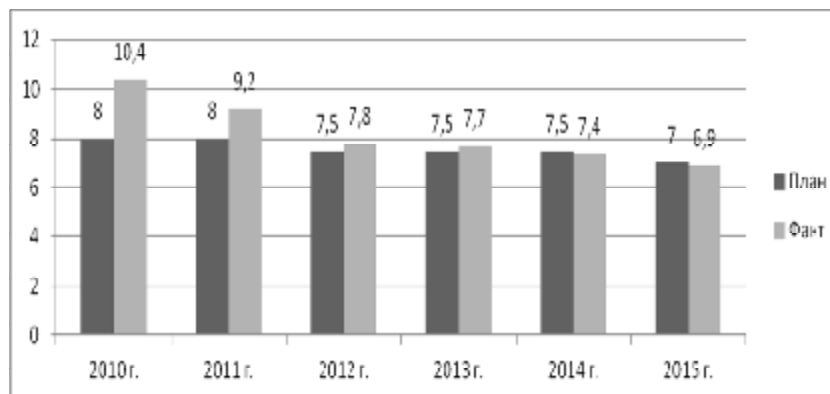
¹⁶ В 2014 г. валовая добавленная стоимость промышленной продукции составила 22,8 трлн юаней, из которых на долю валовой добавленной стоимости продукции высоких технологий пришлось 10,6%. Значительная часть высокотехнологического вклада была сформирована отраслью транспортного машиностроения (China's high-tech industry surges in 2014 // URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0226/c90778-8854294.html>).

¹⁷ China's economic and social development in 2014 // URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0226/c90778-8854287.html>

¹⁸ SCIO briefing on national economic performance in 2014 // URL: http://china.org.cn/china/2015-01/20/content_34604636.htm

¹⁹ Infrastructure projects set to boost growth. Private investment to play bigger role in rail, harbor, energy sectors // URL: <http://english.people.com.cn/business/8607797.html>; Du Juan (China Daily). Big role for private investment // URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8198277.html>

**Запланированные и фактические темпы роста
ВВП КНР в 2010–2015 гг.**



Источник: Song Jingli, He Yini (Chinadaily.com.cn). Experts: GDP growth target reasonable // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-03/05/content_17323700.htm; Li Qiaoyi, Hu Weijia. Lower GDP growth projected for 2015 // URL: <http://www.globaltimes.cn/content/895911.shtml>; Growth set for further slowdown // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/16/t20141216_4129893.shtml; Growth rises by 7.4 percent in 2014 // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/21/t20150121_4397170.shtml; Gov't targets reasonable growth rate // URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/15/content_37316600.htm.

Примечание: Темпы роста ВВП КНР в 2014–2015 гг. стали самыми низкими за последние 24 года.

В 2014 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян подчеркнул, что «на фоне снижения темпов роста ВВП Китая ниже запланированных 7,5% мы должны увеличить инвестиции в расширение железнодорожной сети Китая для придания нового импульса экономическому росту»²⁰. Ли Кэцян провёл два совещания с депутатами Госсовета КНР, которые касались «увеличения финансирования развития транспортного комплекса КНР в качестве основного средства оживления экономической активности»²¹. В середине 2014 г. Госсовет КНР объявил о запуске 80 новых инфраструктурных проектов в области расширения железнодорожной инфраструктуры и развития

²⁰ China to spend more on railways in 2014 // URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-04/09/content_17420901.htm

²¹ Key meeting to open railway construction to private capital // URL: <http://english.people.com.cn/business/8593467.html>

морских портов²². В октябре 2014 г. Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) одобрил выделение 700 млрд юаней (114,3 млрд долл.)²³ на строительство в западных провинциях и СВК пяти аэропортов (5,49 млрд юаней/ 896 млн долл.) и одиннадцати железных дорог, которые «позволят подстегнуть рост капиталовложений в основные фонды транспортного комплекса и стимулировать экономический рост»²⁴. В ноябре 2014 г. ГКРР утвердил план строительства ещё пяти железных дорог общей стоимостью 152,7 млрд юаней (25 млрд долл.)²⁵, а в начале декабря 2014 г. ГКРР в третий раз принял решение о выделении 66,24 млрд юаней (10,8 млрд долл.) на прокладку четырёх железнодорожных магистралей в провинциях Цзилинь, Шэньси, Чунцине и Автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ)²⁶. Правительство подчеркнуло, что будет активизировать роль ГЧП и создавать наиболее благоприятные условия для привлечения «в излишне монополизированные государственные корпорации» зарубежного и национального частного капитала. В частности, в 2015 г. правительство КНР планировало продать железнодорожные финансовые облигации на сумму 250 млрд юаней²⁷ и рассчитывало, что в ближайшее время Фонд железнодорожного развития сможет ежегодно привлекать 200–300 млрд юаней частных инвестиций²⁸. По заявлению Госсовета КНР, строительство аэропортов и прокладка трубопроводов станут следующими инфраструктурными сферами, в развитие которых будут активно привлекаться иностранные и китайские частные инвесторы²⁹.

²² Projects «should not be seen as stimulus» // URL: <http://english.people.com.cn/business/8609179.html>

²³ Construction Projects // URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/27/content_647212_3.htm

²⁴ China approves 8 railway, airport projects // URL: http://www.china.org.cn/business/2014-10/22/content_33845237.htm

²⁵ China launches intensive infrastructure projects to boost economy // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/09/t20141109_3874140.shtml

²⁶ China approves more railway projects // URL: http://www.china.org.cn/business/2014-11/26/content_34157949.htm

²⁷ China lures private investment into infrastructure // URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0521/c90778-8730637.html>; Chinese premier courts private investment in railways // URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-08/24/c_133580121_1.htm

²⁸ Infrastructure projects set to boost growth. Private investment to play bigger role in rail, harbor, energy sectors // URL: <http://english.people.com.cn/business/8607797.html>

²⁹ Private Capital // URL: http://www.bjreview.com.cn/This_Week/2014-04/28/content_615822.htm

В 2015 г. массированные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры в качестве средства поддержания роста экономики также были широко задействованы. За 9 месяцев 2015 г. ГКРР одобрил кредитование 218 крупных проектов на общую сумму 1,8 трлн юаней. Из них 1 трлн юаней был ассигнован на развитие транспортной инфраструктуры. В октябре 2015 г. ГКРР выделил 253,3 млрд юаней на строительство четырёх новых железных дорог общей протяжённостью 2 тыс. км³⁰ и 95,3 млрд юаней (15 млрд долл.) на осуществление 8 транспортных проектов. В ноябре 2015 г. ГКРР одобрил выделение 80,51 млрд юаней (12,6 млрд долл.) на строительство 618-км высокоскоростной ЖД Иньчунь–Сиань³¹.

Цифры официальной статистики 2015 г. подтверждают нацеленность китайского руководства на развитие транспортной отрасли в качестве средства стабилизации темпов роста экономики. При выборе приоритетности направления государственных капиталовложений в отрасли промышленности предпочтение отдаётся развитию транспортной инфраструктуры. За первый квартал 2015 г. объём инвестиций в основные фонды промышленности по сравнению с предыдущим периодом 2014 г. увеличился на 13,5%³². За этот же период 2015 г. рост объёма инвестиций в развитие транспорта составил 23,8%³³. За 10 месяцев 2015 г. (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) рост объёмов капиталовложений в основные фонды промышленности показал прирост на 10,9%, тогда как рост объёмов инвестиций в развитие транспорта составил 18,4%³⁴.

Развитие всех видов транспорта привело к резкому повышению как внутренней, так и внешней деловой и туристической мобильности населения, поддержанию высоких темпов роста экономики страны. В 2000 г. лишь 10 млн граждан КНР вылетели за рубеж, в 2013 — 97,3 млн, а в 2014 г. — свыше 115 млн³⁵. В 2013 г. в Китае насчитывалось 182 аэропорта, из которых 21 аэропорт обслуживал

³⁰ China approves US\$15 bln in infrastructure projects // URL: http://www.china.org.cn/business/2015-10/15/content_36820252.htm

³¹ More high-speed rail lines to be built over next five years // URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/25/content_37156598.htm

³² Big new infrastructure projects in the pipeline // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201504/25/t20150425_5209254.shtml

³³ *Lan Lan (China Daily)*. Spending on roads, railways will lift economy // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/16/content_20446580.htm

³⁴ China approves US\$15 bln in infrastructure projects // URL: http://www.china.org.cn/business/2015-10/15/content_36820252.htm

³⁵ More Chinese set to spread their wings // URL: http://en.ce.cn/Industries/tourism/201401/30/t20140130_2236037.shtml

более 10 млн пассажиров в год. Пекинский аэропорт по объёму пассажирооборота занимал второе место в мире, а в 2015 г. — более 100 млн пассажиров, обгоняя крупнейший в мире аэропорт Атланты (США)³⁶. К 2020 г. количество аэропортов, способных обслужить за год более 30 млн пассажиров, возрастёт с 3 до 13. Согласно планам правительства, к 2020 г. до 90% населения страны должно быть охвачено услугами авиационного транспорта, ежегодные темпы роста пассажирооборота гражданской авиации составят 10%, и к 2030 г. объём пассажирских перевозок гражданской авиации КНР достигнет 1,5 млрд человек, что превратит Китай в крупнейший авиационный рынок в мире³⁷.

Замедление темпов роста ВВП КНР и внешней торговли³⁸, обвал цен на рынке недвижимости и кризис перепроизводства во многих отраслях промышленности заставили руководство КНР определить новые драйверы будущего экономического развития страны. Китай вступает в новую фазу развития, в которой основными источниками станут экспорт капитала, инновационное развитие и внутреннее потребление. Масштабные прямые зарубежные инвестиции (ПЗИ) и низкая себестоимость прокладки железнодорожной сети позволяют занимающимся инфраструктурным строительством китайским компаниям выходить в рамках стратегии «одного пояса и одного пути» на мировые рынки строительства железных дорог. Эта стратегия продуцирует мультипликативный эффект в сопряжённых отраслях промышленности КНР, создаёт новые рабочие места, стимулирует развитие китайской внешней торговли. Инновационный прорыв в отраслях производства подвижного состава и транспортных средств позволяет значительно нарастить объёмы продаж высокотехнологичного продукта с высокой добавленной стоимостью (высокоскоростной железнодорожный подвижной состав, контейнеры и сухогрузы, а в перспективе — автомобили, использующие альтернативные источники энергии и магистральные авиалайнеры). Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, наряду с инновационным развитием транспортной отрасли, по-прежнему

³⁶ Beijing airport is world's 2nd busiest // URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-12/30/c_133006840.htm

³⁷ Aviation industry awaits opportunities // URL: http://en.ce.cn/Industries/Aerospace/201402/13/t_20140213_2293947.shtml

³⁸ По итогам 2014 г. 51,2% роста ВВП КНР было обеспечено за счёт роста внутреннего потребления, 48,6% — за счёт инвестиций и лишь 0,2% роста ВВП — за счёт экспорта (Consumption becomes key driver of China's economy // URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0227/c90778-8854310.html>).

станут одним из главных источников обеспечения экономического роста Китая и создания новых рабочих мест.

Строительство высокоскоростных железных дорог (ВСЖД) способствует динамичному развитию экономики. Появление ВСЖД в Китае явилось не только инновационным прорывом, но и сыграло большую роль в стимулировании экономики страны, активизации внутреннего спроса и увеличения занятости. Строительство 1 км высокоскоростного железнодорожного пути способствует созданию 600 новых рабочих мест³⁹. Согласно расчётам китайских экономистов на основе межотраслевых балансов, 1 млрд юаней, вложенный в развитие ВСЖД, создаёт более 20 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях⁴⁰. Китайские экономисты установили, что инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл.) капиталовложений в железнодорожное строительство может обеспечить спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента⁴¹. Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта единодушны в своих оценках — увеличение капиталовложений в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1% способствует росту ВВП КНР на 1,5%⁴² — инвестиции в строительство ВСЖД в размере 100 млн юаней стимулируют рост ВВП на 267 млн юаней, а капиталовложения в развитие железнодорожной инфраструктуры способствуют росту ВВП КНР на 2–3%⁴³. Расширение сети ВСЖД способствует активному развитию всех связанных с прокладкой новой ВСЖД отраслей. Эксплуатация высокоскоростных железных дорог в КНР продемонстрировала быструю окупаемость и высокую доходность этого вида транспорта. По оценкам специалистов МЖД КНР, введённая в эксплуата-

³⁹ Wang Jun. New Frontiers in Exports. China sends railway, nuclear power and other equipment sales to foreign markets // URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-02/09/content_668373_2.htm

⁴⁰ Тедао юньшу юй цзинцзи. 2015. № 2. С. 4.

⁴¹ Railway boom to boost industries // URL: http://www.china.org.cn/business/2014-08/05/content_33145021.htm

⁴² Аналитики Банка Китая определили, что рост ВВП КНР на 1% способствует созданию 1,8–1,9 млн рабочих мест (Further slowdown in GDP expansion forecast in 2015 // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/03/t20141203_4036165.shtml).

⁴³ Transport opens new growth path // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201410/28/t20141028_3792567.shtml

⁴⁴ Rail cargo volume drops 3.9% in 2014 // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/30/t20150130_4478418.shtml

цию в декабре 2012 г. самая протяжённая в мире ВСЖД Пекин–Гуанчжоу позволит ежегодно увеличивать ВВП КНР на 30 млрд юаней. Магистраль объединяет пять важнейших экономических зон КНР, а развитие деловой активности в 28 крупнейших городах, расположенных в этом регионе, обеспечит дополнительный рост ВВП КНР на 3–5% в течение 5 лет после открытия ВСЖД. Лишь один из её участков: Пекин–Чжэнчжоу до 2030 г. добавит 275,8 млрд юаней в ВВП КНР — ежегодный вклад составит до 15,3 млрд юаней⁴⁵.

После окончания строительства самой протяжённой в мире 2298-км высокоскоростной железной дороги Пекин–Гуанчжоу за десять лет к началу 2014 г. была создана крупнейшая в мире сеть ВСЖД протяжённостью 10463 км⁴⁶. Эта гигантская работа обошлась Китаю в астрономическую сумму — более 2,5 трлн юаней, и сегодня в КНР высокоскоростные экспрессы курсируют по 34 линиям ВСЖД. Строительство высокоскоростных магистралей значительно повысило мобильность населения КНР. К началу 2015 г. на долю ВСЖД приходилось около 40% всех пассажирских перевозок железнодорожным транспортом КНР. Ежегодный прирост объёма пассажирских перевозок после ввода в эксплуатацию на ВСЖД Пекин–Тяньцзинь составлял 20%, ВСЖД Пекин–Шанхай — 40%. В настоящее время интервалы между отправлениями скоростных составов в обоих направлениях составляют 4–5 минут. За год эксплуатации самой протяжённой в мире ВСЖД Пекин–Гуанчжоу её услугами в 2015 г. воспользовались около 130 млн пассажиров. Согласно «Плану развития урбанизации в КНР в период 2014–2020 гг.», общая протяжённость ВСЖД в КНР к 2020 г. превысит 20 тыс. км, а суммарная длина железнодорожных линий для поездов со скоростью не менее 160 км/час составит 40 тыс. км.

Строительство ВСЖД активизирует динамичное развитие экономики прилегающих к магистральям районов и многих связанных с прокладкой высокоскоростных железных дорог отраслей. После ввода в строй в 2006 г. наиболее удалённой западной 1956-км ВСЖД Цинхай–Тибет ВВП ТАР увеличился с 34,2 млрд юаней в 2006 г. до 80,2 млрд юаней в 2013 г.⁴⁷ За этот период ежегодно до-

⁴⁵ Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually // URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8074227.html>

⁴⁶ China's high-speed railways exceed 10,000 km // URL: http://www.china.org.cn/business/2013-09/26/content_30141770.htm

⁴⁷ Железная дорога помогает исполнению мечты буддистов Тибета о паломничестве // URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2014-09/22/content_33572677.htm

ходы туристической отрасли возрастали на 25%, количество туристов, посетивших ТАР, увеличивалось на 30%, общее количество туристов, посетивших автономный район, выросло с 1,8 млн до 12,9 млн соответственно⁴⁸. В 2013 г. 330 тыс. человек или 10% населения Тибета работали в туристической индустрии. Благодаря стремительному развитию региональной экономики в 2013 г. общий объём внешней торговли автономного района превысил \$3 млрд⁴⁹.

В 2014 г. СУАР посетило 52 млн китайских и 1,1 млн зарубежных туристов. Местные власти ожидают, что ввод в эксплуатацию ВСЖД Ланьчжоу (Ганьсу) – Синин (Цинхай) – Цзягуань (Ганьсу) – Шаньшань (СУАР) – Урумчи (столица СУАР) позволит в 2015 г. увеличить количество туристов до 57 млн. За три года эксплуатации ВСЖД Ухань–Гуанчжоу в 2015 г. общий объём перевезённых пассажиров превысил 100 млн человек. Расположенные в зоне влияния ВСЖД города провинции Хунань — Чанша, Биньчжоу, Хэньян смогли реализовать более 3 тыс. промышленных проектов, составляющих сегодня 40% индустриального потенциала, и создать более 50 тыс. новых рабочих мест, а рост объёма розничных продаж в этих городах стал значительно превышать средний по провинции⁵⁰.

Мультипликативный транспортный эффект способен обеспечить ускорение развития экономики страны и повышение внутреннего спроса. Развитие ВСЖД в Китае продуцирует значительный внутриотраслевой мультипликативный эффект. С одной стороны, обеспечивается кардинальный рост скорости движения в соответствии с потребностями пассажиров, а с другой — рост провозной способности для обеспечения массовых грузовых перевозок с минимальной себестоимостью. Увеличение доли грузовых железнодорожных перевозок на 1% в совокупном грузообороте транспорта Китая позволит снизить себестоимость национальной логистики на 21,2 млрд юаней. С открытием ВСЖД Цзинань–Циндао, Ухань–Гуанчжоу и Шанхай–Нанкин, грузооборот на действующих грузовых железных дорогах увеличился на 200 млн т в год⁵¹.

⁴⁸ Tourists to Tibet surge in 2013 // URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-02/02/c_133089541.htm

⁴⁹ Railway boosts economic growth in Tibet // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/15/content_17236538.htm

⁵⁰ Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually // URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8074227.html>

⁵¹ China's railways mileage tops 100,000 km // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-12/28/content_17202734.htm

В современных условиях в товарообмене возрастает доля торговли дорогостоящим грузом с коротким циклом обращения. Многие годы в Китае при транспортировке грузов службы срочной доставки на 95% были задействованы авиационный и автомобильный виды транспорта, а на долю железных дорог приходилось лишь 5%. С быстрым развитием сети ВСЖД ситуация кардинально изменилась — ведущий оператор железных дорог КНР China Railway Group в 2014 г. подписал соглашения о сотрудничестве с основными китайскими и зарубежными компаниями экспресс-доставки SF Express, China Post, UPS, Pony Express, DHL, TNT express. Проведённые в 2015 г. расчёты себестоимости перевозки срочных грузов по ВСЖД Гуанчжоу (Гуандун) – Чанша (Хунань) доказали, что стоимость доставки срочных грузов на расстояние от 500 до 1 тыс. км высокоскоростными железными дорогами по сравнению с авиаперевозками может быть снижена на 40–50%.

По мере расширения сети ВСЖД скоростные поезда стали конкурировать с традиционными региональными авиакомпаниями — они нарушили господство авиационного транспорта на рынке пассажирских транспортных перевозок на расстояние свыше 1 тыс. км. Генеральный директор China Eastern Airlines Лю Шаоюн полагает, «что в недалёком будущем сеть ВСЖД Китая будет охватывать практически все районы страны, что окажет прямое и длительное давление на 60% рынка гражданской авиации КНР»⁵². Острая конкурентная борьба между двумя видами транспорта КНР вынудила их руководство приступить к разработке путей сотрудничества и выработке компромиссов в борьбе за привлечение пассажиров.

Дорожное строительство. В течение 2000–2010 гг. более трети всех капиталовложений в развитие дорожного строительства пришлось на расширение Национальной сети скоростных магистралей (НССМ). НССМ превратилась в основу и главный элемент национального автодорожного транспорта — скоростные автомагистрали стали соединять Пекин и Шанхай со столицами всех провинций страны, объединили 200 главных городов с населением, превышающим 500 тыс. человек. Костяк НССМ состоял из 12 скоростных автомобильных дорог, составляющих 5 коридоров север–юг и 7 коридоров восток–запад. В стране было построено одно из самых протяжённых высококлассных шоссе в мире — автомагистраль «Тунсань»: Тунцзян (Хэйлуцзян) – Санья (Хайнань), протяжённостью 5,7 тыс. км.

⁵² China's high-end manufacturing booms on fast track // URL: http://usa.china-daily.com.cn/business/2012-10/22/content_15836501.htm

В период 12-й пятилетки была построена и сформирована Национальная Скоростная Сеть (НСС — иное название — «Сеть Скоростных Автодорог: 7–9–18»). Объединившись с НССМ и расширив её, новая сеть скоростных магистралей объединила столицы всех провинций страны и крупнейшие города Китая с населением в 500 тыс. жителей. Она соединила 9 важнейших меридиональных магистралей в направлении север–юг и 18 широтных магистралей в направлении восток–запад, а также 7 лучеобразных автострад, берущих начало в Пекине: Пекин–Шанхай, Пекин–Тайбэй, Пекин–Сянган–Аомэнь, Пекин–Куньмин, Пекин–Лхаса, Пекин–Урумчи и Пекин–Харбин. В начале 13-й пятилетки количество важнейших меридиональных шоссе в направлении север–юг будет увеличено до 11 магистралей.

Согласно планам 13-й пятилетки в период 2016–2020 гг. в Китае будет построено 30 тыс. км скоростных автодорог⁵³. К 2020 г. скоростными магистралями планируется соединить все города КНР, чьё население превышает 200 тыс. чел., тем самым объединив более 1 млрд жителей Китая⁵⁴. Предполагается, что все жители восточных провинций получат возможность добираться до скоростных автомагистралей в течение получаса, центральных провинций — за час, а западных — за два часа⁵⁵.

В 2015 г. протяжённость автомобильных дорог Китая превысила 4,5 млн км, из которых более 4,1 млн км приходились на скоростные автомагистрали и дороги I–IV классов. Плотность автомобильных дорог в КНР составляла около 402,25 км/1 тыс. км² территории страны, увеличившись в четыре раза по сравнению с началом 1980-х гг. (для сравнения: плотность автомобильных дорог во Франции — 1820, Германии — 1800, США — 670, Бразилии — 200, Анголе — 40, РФ — 36,5)⁵⁶. Автомобильные дороги с твёрдым покрытием составляют более 80% протяжённости всех автодорог КНР, а на каждого жителя страны в 2015 г. приходилось 11,3 м² таких автодорог (в западных странах этот показатель составляет 15–20 м² на человека)⁵⁷.

⁵³ Infrastructure projects planned in the 13th Five-Year Plan // URL: <http://www.ecns.cn/visual/hd/2016/03-10/88865.shtml>

⁵⁴ China to speed up transport construction // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-03/17/content_17350757.htm

⁵⁵ The nine major tasks 2014 // URL: http://en.ce.cn/subject/npc2014/npc2014f/201403/06/t20140306_2427551_1.shtml

⁵⁶ Transfar to invest \$15b in road network // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-04/05/content_24277621.htm

⁵⁷ Цичэ юньшу. 17.03.2016.

За период с 2005 по 2015 гг. правительство Китая инвестировало более 350 млрд юаней в строительство сельских автодорог в стране, за счёт чего было построено 1 млн км новых сельских автомобильных магистралей, улучшено покрытие более 350 тыс. км уездных и волостных дорог. В 2015 г. в КНР было построено 251 тыс. км сельских дорог⁵⁸, общая протяжённость автомобильных дорог в сельских районах Китая достигла 3,9 млн км, 90 % посёлков и 95% деревень Китая были охвачены автодорожной сетью⁵⁹. Согласно планам 13-й пятилетки к 2020 г. все посёлки и деревни будут охвачены автодорожной сетью, в самих деревнях будет построено 152 тыс. км дорог с цементно-бетонным покрытием, что позволит осуществлять сквозное автомобильное движение по всем сельским районам⁶⁰.

Согласно плану ГКРР «О развитии сети национальных автомобильных дорог к 2030 г.», в КНР будет инвестировано 4,7 трлн юаней (761,8 млрд долл.) в дорожное строительство, из которых 2,2 трлн будут использованы для строительства и реконструкции обычных дорог, а 2,5 трлн юаней — для сооружения скоростных автомагистралей⁶¹. Согласно плану, к 2030 г. протяжённость общей сети автомобильных дорог в стране возрастёт до 5,8 млн км, из которых 401 тыс. км будут составлять национальные магистрали⁶².

За счёт создания сети многополосных скоростных шоссе провинции получают значительные выгоды, уменьшаются транспортные расходы предприятий всех отраслей экономики, возрастают скорость движения и оборачиваемость грузов и автотранспортных средств, снижаются необходимые запасы на складах. В результате повышается производительность труда, возрастает конкурентоспособность местных производителей, обеспечивается их выход на ранее недоступные региональные рынки. За счёт эффекта «сообщающихся сосудов» происходит выравнивание уровней социально-экономического развития соседних провинций, увеличивается интенсивность сообщений, активизируются международные связи. Улучшение

⁵⁸ A look back at the 25 goals of 2015 // URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-02/201226.shtml>

⁵⁹ China Issues Plan for National Road Network // URL: <http://english.cri.cn/6909/2015/11/20/2702s771224.htm>

⁶⁰ Infrastructure projects planned in the 13th Five-Year Plan // URL: <http://www.ecns.cn/visual/hd/2016/03-10/88865.shtml>

⁶¹ China allocates 66.9 bln yuan for major road construction // URL: http://www.china.org.cn/business/2014-07/26/content_29542187.htm

⁶² China's new road map involves investment of RMB 4.7 trillion // URL: http://en.ce.cn/Business/ceex/201406/21/t20140621_1064267.shtml

транспортной доступности приводит к росту мобильности и повышению качества жизни населения.

«Один пояс, один путь» — построение новой мировой транспортной инфраструктуры как основы для экономической экспансии китайского капитала. 7 сентября 2013 г. в Астане Председатель КНР выступил в Университете им. Назарбаева с программной речью, в которой предложил странам Центральной Азии совместно с Китаем реализовать план создания «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП). План предусматривает расширение строительства железнодорожных и автомобильных магистралей, которые свяжут страны Центральной Азии и Китай, а в перспективе объединённая транспортная сеть позволит создать транспортный коридор от стран АТР до Западной Европы.

Во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия, октябрь 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин с целью оказания помощи в развитии региональной инфраструктуры выступил с инициативой создания «Морского шёлкового пути XXI в.» (МШП – XXI в.), который позволит состыковать объединённую железнодорожную и автомобильную транспортную сеть южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона.

Уже сейчас объём экономических связей Китая со странами, предположительно входящими в экономический пояс, весьма значителен. В I кв. 2015 г. товарооборот Китая с этими странами составил 236 млрд долл., а их доля в общем объёме китайского экспорта — почти 30%.

В качестве финансовой платформы проекта учреждается Фонд Шёлкового пути объёмом 40 млрд долл. с направленностью на инфраструктурные инвестиции. Учредители фонда — ЦБ КНР (65%), Китайская инвестиционная корпорация (15%), Экспортно-импортный банк Китая (15%), Китайский банк развития (5%). Фонд действует в соответствии с китайским законодательством, в его проектах могут принимать участие иностранные инвесторы. К финансированию проектов также могут привлекаться Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (потенциально 100 млрд долл.) и Банк БРИКС (потенциально 100 млрд долл.). Формально их деятельность не сосредоточена на финансировании проектов сухопутного Шёлкового пути. Вместе с тем их капитал может направляться в инфраструктуру стран ЦА.

Инвестиции в первую очередь будут направлены на улучшение транспортной сети центральных и западных китайских провинций, по которым пройдёт маршрут ЭПШП, а также на развитие инфраструктуры стран Центральной Азии, Южной и Юго-Восточной Азии

и части европейских стран, по территории которых будут проложены транзитные евроазиатский и паназиатский маршруты.

Опирающиеся на стратегию «выхода за рубеж», планы создания ЭПШП и МШП – XXI в. (сегодня в КНР эти две инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина называют «Один пояс, один путь») направлены на увеличение объёмов китайских ПЗИ, призванных нарастить объёмы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и западных провинций Китая, а за счёт увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост внешней торговли КНР. Реализация проекта «пояса и пути» также будет активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль маршрутов «пояса и пути», и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях.

Геополитические аспекты плана «пояса и пути» очевидны. Китай стремится активизировать экономические связи с Россией, усилить своё присутствие в странах Центральной, Средней Азии и странах АСЕАН, закрепить своё присутствие на рынках европейских стран. Нарастивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай даёт дополнительный импульс интенсивному развитию своей региональной экономики. Китайские прямые зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран Центральной Азии, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс.

Строительство ЭПШП не институциональный процесс, оно направлено на достижение определённых целей, которые включают: содействие экономическому развитию внутренних районов Китая (прежде всего СУАР и Внутренней Монголии); создание рынка сбыта для китайских товаров; поддержку экспансии китайского капитала в странах Европы, Центральной Азии, Закавказья; обеспечение спроса за пределами Китая на продукцию избыточных мощностей; увеличение производства высокотехнологичной продукции национальным сегментом китайской экономики и увеличение её доли в общем объёме китайского экспорта; обеспечение транзитных торговых путей в Европу (в обход загруженных морских); расширение интернационализации юаня и увеличение его доли в мировой финансовой системе; формирование зоны действия китайских стандартов (по типу Транстихоокеанского или Трансатлантического партнёрства).

В среднесрочной перспективе экономический пояс Шёлкового пути останется экономическим проектом, направленным на развитие внутренних районов Китая. В то же время даже ограниченная реализация проекта приведёт к значительным изменениям, таким как расширение рынка сбыта для китайской продукции, стимулирование развития экономики страны, модернизация экономики, изменение структуры и направления экспорта, трансформация корпоративной карты региона, реиндустриализация внутренних провинций Китая, уменьшение внутренней миграции, закрепление экономико-географической ориентации КНР, внутренняя глобализация Китая, увеличение доли юаня в мировой торговле, развитие инноваций, повышение эффективности китайского бизнеса, снижение потенциала конфликтности.

В целом пространство экономического пояса Шёлкового пути не предполагает жёсткого наднационального регулирования. В то же время воплощение в жизнь проекта будет способствовать взаимопроникновению национальных экономик. Его структура останется гибкой на основе проектного финансирования и последующего сближения норм регулирования отдельных государств. При эффективном переговорном процессе он станет драйвером не только китайской экономики, но и стран — участниц проекта.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру центрально-азиатских стран — импульс к интенсивному развитию своей региональной экономики. Активное внедрение Китая в ЦА явилось естественным результатом превращения этого региона в центральное звено евразийского транспортного коридора. Географическая близость Центральной Азии, относительная политическая стабильность в регионе, реальная возможность создания транспортных коридоров с учётом проводимого центрально-азиатскими государствами курса на диверсификацию экспортных поставок — всё это делает регион ЦА чрезвычайно привлекательным для Китая. Китай уже стал главным торговым партнёром Казахстана и Туркменистана, вторым по объёму для Киргизстана и Узбекистана и третьим — для Таджикистана.

Сегодня Китай в одностороннем порядке инвестирует значительные средства на льготное кредитование совместных с центрально-азиатскими членами ШОС проектов строительства транзитных транспортных коридоров. Экономические и финансовые возможности Китая позволяют ему занять доминирующее положение в качестве главного инвестора центрально-азиатских стран. Это было продемонстрировано во время визитов Председателя КНР Си Цзиньпина в 2013 г. в страны ЦА (Туркменистан, Узбекистан, Казахстан, Кир-

гизстан) накануне саммита ШОС на встрече премьера Госсовета КНР с премьер-министром Казахстана в декабре 2015 г. Во время этих визитов стороны подписали ряд крупных соглашений о кредитах и совместных контрактах⁶³.

В период 2008–2015 гг. в рамках сотрудничества между КНР, Казахстаном, Киргизстаном, Узбекистаном и Таджикистаном было реализовано более 100 проектов в области развития инфраструктуры⁶⁴, Китай предоставил центрально-азиатским странам кредиты на сумму \$27,1 млрд.⁶⁵ В сентябре 2014 г. руководство КНР заявило об учреждении Фонда евроазиатской экономической интеграции в размере \$1 млрд, который будет в основном кредитовать инфраструктурное строительство в центрально-азиатских странах ШОС⁶⁶. На состоявшемся в сентябре 2014 г. 14-м саммите ШОС Председатель КПК Си Цзиньпин заявил, что Китай выделит ещё \$5 млрд на финансирование совместных проектов членов ШОС, включая строительство автомобильного транспортного коридора «Западный Китай – Европа»⁶⁷.

Нарастившая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай даёт дополнительный импульс к интенсивному развитию своей региональной экономики. Китайские ПЗИ, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЦА, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс. Следует отметить, что инвестиции предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайское оборудование, технологии и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Нынешняя инвестиционная политика КНР в центрально-азиатском регионе, сопряжённая со стратегией «выхода за рубеж» и

⁶³ SCO members in one voice on deepening cooperation // URL: <http://www.globaltimes.cn/content/897012.shtml>; Китай и Казахстан намерены углубить сотрудничество в области производственных мощностей – Ли Кэцян // URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/15/content_37318795_2.htm

⁶⁴ Li meets with leaders at SCO PMs' meeting // URL: http://www.china.org.cn/photos/2015-12/15/content_37318186.htm

⁶⁵ China proposes six platforms for SCO cooperation // URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/15/content_37323460.htm

⁶⁶ *Zhong Nan (China Daily)*. \$5 billion in loans offered to members of group // URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xisco/2014-09/13/content_18592059.htm

⁶⁷ 14th SCO summit held in Dushanbe // URL: http://www.china.org.cn/world/2014-09/12/content_33494649.htm; Xi makes four-point proposal for SCO development // URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0913/c90883-8782128.html>

планами строительства ЭПШП, позволят Китаю в перспективе получить значительные экономические и геополитические дивиденды.

Создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций

На рубеже XXI в. внешняя торговля стала играть важную роль в развитии экономик стран АСЕАН и постепенно сформировалась экспортно-ориентированная модель экономического роста. Когда после финансового кризиса 2008 г. спрос на их продукцию в США и странах ЕС упал, основные азиатские экономические субъекты перешли к трансформации модели экономического развития, расширяя внутренний и региональный спрос вместо ориентации на экспорт. В этих условиях инвестиции в развитие региональной инфраструктуры были призваны главным стимулом экономического развития в Азии.

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум — ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства составят 7–8%⁶⁸. В 2025 г. капиталовложения в создание азиатской инфраструктуры достигнут 5,3 трлн долл., составив 60% инвестиций в развитии мирового рынка инфраструктурного строительства. Причём 50% инвестиций в развитие этого рынка (2,65 трлн долл.) даст Китай⁶⁹, т.к. ни Всемирный банк (ВБ), ни Азиатский банк развития (АБР) не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов.

На 21-й встрече лидеров АТЭС (Бали, 2013 г.) глава КНР выступил с предложением о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По мнению руководства Китая, подобный финансовый институт позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всём мире⁷⁰. Выступая на Бооском форуме (2015 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в 100 млрд долл.⁷¹ будет сугубо коммерческим

⁶⁸ Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025 // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.shtml

⁶⁹ Asia infrastructure boom boon for China // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml

⁷⁰ AIB good for region, good for the world // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/04/content_18863789.htm

⁷¹ Активы АБИИ будут составлять 2/3 размера активов АБР и 2/5 активов ВБ.

институтом, открытым и для стран, не входящих в регион. В марте 2015 г. министр финансов КНР Лоу Цзивэй заявил, что размер взноса Китая в уставной фонд АБИИ составит 50 млрд долл.⁷².

29 июня 2015 г. 300 делегатов из 57 стран мира подписали в Пекине соглашение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Пятёрку крупнейших соучредителей по объёму вложенных составляют Китай (крупнейший владелец акций АБИИ), Индия, Россия, Германия и Южная Корея. Понимая, что АБИИ в перспективе будет угрожать гегемонии ВБ и соответственно интересам США, американская администрация провела большую кампанию по противодействию вступлению в банк некоторых стран АТР, в частности, Японии.

25 декабря 2015 г. официально вступило в силу «Соглашение о создании АБИИ», ознаменовав юридическое оформление банка, штаб-квартира которого располагается в Пекине. Предполагается, что с ростом операций АБИИ планируется открыть структуры и представительства в других городах КНР и в городах стран-участниц⁷³. Первым президентом АБИИ стал генеральный секретарь временной многосторонней комиссии АБИИ Цзинь Лицзюнь. По его заявлению, в ближайшие 5–6 лет из средств банка планируется ежегодно выделять 10–15 млрд долл. на кредитование развития инфраструктуры в рамках ЭПШП⁷⁴.

Учреждение АБИИ является важным шагом реализации стратегической программы «Одного пояса и одного пути», нацеленной на активизацию инфраструктурного развития Азии, углубление регионального и международного сотрудничества.

Сегодня китайские политики признают, что транспортный комплекс является ключевым фактором развития всех отраслей экономики, важнейшим драйвером экономического и социального развития Китая и основным инструментом достижения социальных, политических и внешнеэкономических целей руководства КНР.

Динамичный экономический рост КНР в начале XXI века в значительной мере был обеспечен благодаря масштабным инвестициям в развитие транспортной инфраструктуры. Настоящий прорыв в об-

⁷² АБИИ станет дополнением, а не конкурентом АБР и ВБ — министр финансов КНР // URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-03/21/content_35120020.htm

⁷³ АИВ pivotal in promoting Asia-Pacific connectivity // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/17/content_22476694.htm

⁷⁴ Market Watch NO. 50, 2015 // URL: http://www.bjreview.com/Business/201512/t20151208_800044362.html

ласти модернизации отрасли произошёл в период последних трёх пятилеток — в течение почти 15 лет в КНР было инвестировано более 50 трлн юаней в строительство инфраструктуры и развитие производственной базы транспортного комплекса КНР, а общий объём инвестиций в основные фонды отрасли в 12-й пятилетке (2010–2015 гг.) стал превышать 8,2% ВВП.

Госсовет КНР повышал объёмы инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры как в период финансового кризиса, так и при замедлении темпов роста экономики в течение 2014–2015 гг. Рост капиталовложений в расширение инфраструктурной сети способствовал превращению транспортного комплекса в «антикризисного менеджера», который продуцировал мультипликативный эффект в технологически сопряжённых отраслях экономики Китая и обеспечивал расширение занятости.

Финансовая поддержка отрасли со стороны государства, инвестиционной корпорации Китая и крупнейших коммерческих банков, проводимая в рамках стратегии «выхода за рубеж», позволяет китайским корпорациям использовать ПЗИ для осуществления за рубежом сделок по слиянию и поглощению. Приобретая вместе с активами и современные инновационные разработки, компании распространяют новейшие технологии по всем предприятиям отрасли. Большую роль в развитии инновационного потенциала китайской экономики оказывают также и НИОКР, в развитие которых сегодня направляется объём инвестиций, превышающий 2% ВВП. По достижении определённой степени зрелости технологической базы в период 12-й пятилетки ведущие предприятия транспортного машиностроения КНР перешли на стадию производства транспортной продукции, основанной на собственных инновациях, что позволило им достигать максимальной эффективности вдоль всей цепочки создаваемой добавленной стоимости. Сменив главный лозунг китайского экспорта транспортной продукции «сделано в Китае» на «сделано Китаем», КНР в области транспортного машиностроения превратилась в ведущего мирового производителя высокотехнологичного продукта с высокой добавленной стоимостью, что позволило отраслевым предприятиям занять доминирующий сегмент мирового рынка разнообразной транспортной продукции (от 10% до 50%). Опираясь на ПЗИ, зарубежная инвестиционная экспансия компаний транспортного комплекса КНР активизирует экономический рост, создаёт мультипликативный эффект в различных отраслях промышленности КНР, создаёт новые рабочие места и стимулирует развитие китайской внешней торговли. Значительную часть в китайском внешнеторговом обороте занимает экспорт подвижного

состава для ВСЖД, велики масштабы строительства за рубежом обычных и высокоскоростных железнодорожных путей.

Сегодня в Китае ВСЖД называют «самой ценной продукцией китайского экспорта» благодаря низкой себестоимости строительства инфраструктуры и конкурентоспособности высокотехнологичного железнодорожного подвижного состава. В 2014 г. объёмы экспорта железнодорожного подвижного состава (включая высокоскоростной) и объёмы контрактов на строительство железнодорожной инфраструктуры за рубежом в стоимостном выражении стали сопоставимы с объёмами экспорта российского вооружения. Ряд китайских транспортных компаний и корпораций по производству подвижного состава превратились в корпорации международного масштаба с мировыми брендами, с конкурентоспособным экспортным потенциалом и квалифицированными кадрами. С полным правом можно утверждать, что начало XXI в. прошло под знаком триумфального возрождения транспортного комплекса КНР, а создание инновационных транспортных продуктов, формирование современной высокотехнологичной транспортной сети способствовало созданию успешно развивающейся и конкурентоспособной экономики, с которой сегодня вынуждены считаться все страны мира.

В условиях падения темпов роста внешнеторгового оборота правительство КНР намерено сменить вектор экономического развития, снизить зависимость экономики от колебаний мирового рынка и перенести акцент с экспорта товаров на экспорт капитала. Основная цель создания «пояса и пути» лежит в экономической плоскости и совпадает с твёрдым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских ПЗИ и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. Для выполнения этой революционной задачи в 2014 г. были созданы специальные финансовые институты, призванные обеспечить выполнение инициатив Председателя КНР — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонды финансирования создания «пояса и пути». Финансирование Китаем строительства транспортных путей в странах, прилегающих к ЭПШП и МШП — XXI в., стимулирует их экономическое и социальное развитие. Проектирование, строительство, последующая эксплуатация и техническое обслуживание новых магистралей будут нуждаться в привлечении китайских технологий и высококвалифицированных кадров. Поставка китайского подвижного состава для новых зарубежных магистралей (в том числе и высокоскоростных) позволит увеличить объёмы производства высокотехнологичной техники в Китае. Этот экспорт будет созда-

вать мультипликативный эффект в сопряжённых отраслях экономики, позволит обеспечить заказами многие отрасли китайской промышленности, испытывающие сегодня кризис перепроизводства. Строительство транспортных магистралей за рубежом позволит Китаю внедриться на новые рынки сбыта продукции, а также будет стимулировать рост объёмов китайской внешней торговли. Новые транспортные маршруты активизируют экономический рост провинций Центрального и Западного Китая, которые непосредственно примыкают к ключевому звену ЭПШП — Казахстану и другим странам Центральной Азии.

S. Sazonov, Chen Xiao***

Transport infrastructure as a driver of socio-economic growth in China

ABSTRACT: The article examines the role of transport (particularly rail and road) in the socio-economic development of China. The author emphasizes that investment in the expansion of infrastructure networks contributes to the transformation of the transport complex into «crisis manager» that produces a multiplier effect in technologically conjugated sectors of China's economy and provides increased employment. The article outlines Chinese projects — «Silk Road Economic Belt» and «21st Century Maritime Silk Route Economic Belt», contains comprehensive analysis of their internal content, including financial, economic, transport and investment component. Set out are the concrete examples of how the multiplier effect of the transport is capable of accelerating the development of China's economy and increasing domestic demand.

KEYWORDS: The transport sector of the PRC, transport infrastructure of the PRC, high-speed rail, multiplier effect, «Silk Road Economic Belt», «21st Century Maritime Silk Road», Asian Infrastructure Investment Bank, Silk Road development Fund.

* **Sergey Sazonov**, PhD (Economy), Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Science (IFES RAS), Moscow, Russia; E-mail: sazonovch@mail.ru

** **Chen Xiao (PRC)**, postgraduate student of Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Science (IFES RAS), Moscow, Russia; E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru