

УДК 339.9 DOI: 10.14451/1.232.437

Общий анализ Морского шелкового пути XXI века: возможности и перспективы

© 2024 Ван Синьюй

Аспирант. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

E-mail: xinyu.van@yandex.ru

Ключевые слова: Морской шелковый путь XXI века, инициатива «Один пояс, один путь», глобализация, совместное развитие, сотрудничество, интеграция.

В этой статье отмечается, что Морской шелковый путь XXI века является важной частью новой модели стратегии всестороннего открытия Китая, которая отвечает общим потребностям Китая и других стран Юго-Восточной Азии, Южной Азии и Африки. В данной статье проводится углубленное исследование развития стран-участниц Морского шелкового пути XXI века, направлений сотрудничества и существующих проблем. Исследование показывает, что эти страны имеют больше возможностей для сотрудничества в пяти областях: промышленные инвестиции, инвестиции в инфраструктуру, разработка и сотрудничество ресурсов, экстерриториальные экономические и торговые зоны и морская экономика. Но есть и три заметные проблемы, такие как нескоординированная реализация основных направлений, недостаточная финансовая поддержка и несовершенная команда талантов. В заключение, основываясь на существующих проблемах, автор предлагает несколько рекомендаций.

Введение

«Один пояс, один путь» – это сокращение, обозначающее «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». После выдвижения этой инициативы Китай и различные страны начали активно продвигать ее и достигли большого прогресса, например, созданы Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и опубликована Концепция морского сотрудничества для строительства пояса и пути.

В 2023 году исполняется десять лет с момента начала реализации инициативы «ОПОП». За последние 10 лет страны-участницы этой инициативы добились быстрого прогресса в ре-

гиональном сотрудничестве в более широком и глубоком масштабе.

Целью статьи является анализ текущего состояния развития Морского шелкового пути XXI века, его ключевых возможностей и проблем, а также разработка соответствующих предложений по сотрудничеству страны в рамках Морского шелкового пути XXI века.

Методы

Синтез и анализ журнальных статей, посвященных проблемам Морского шелкового пути XXI века.

Результат

В результате анализа исследований авторов, посвященных Морскому шелковому пути XXI

века, выявлено пять основных возможностей для его реализации.

(1) Развитие инвестиции

(1) Инвестиции в развитие

Страны-участницы коридора богаты ресурсами, сельским хозяйством, производством, туризмом, швейной и текстильной промышленностью и т. д., что открывает широкие возможности для внешних промышленных инвестиций. Например, Малайзия в последние годы оптимизирует и модернизирует свою промышленную структуру и формирует новую экономическую структуру, в которой тремя основными отраслями являются производство, услуги и туризм. В настоящее время Huawei и другие известные китайские предприятия электронной промышленности постоянно оптимизируют и модернизируют промышленную структуру в Малайзии, что будет способствовать дальнейшему развитию местной научно-технической и обрабатывающей промышленности. В Таиланде хорошо развито сельское хозяйство, а Китаю как самой густонаселенной стране мира необходимо совершить прорыв в технологиях выращивания сельскохозяйственных культур, поэтому у Китая и Таиланда есть хорошая основа для сотрудничества в области сельского хозяйства. С момента выдвижения инициативы «ОПОП» Китай и Таиланд еще больше укрепили сотрудничество в области торговли сельскохозяйственной продукцией.

В Бангладеш большая численность населения и низкая стоимость рабочей силы, поэтому трудоемкие производства могут быть постепенно перенесены в Бангладеш, что станет беспроигрышным вариантом развития как для Китая, так и для местного населения. Кроме того, у Китая есть широкие перспективы для промышленного сотрудничества с Пакистаном, Шри-Ланкой и другими странами.

(2) Развитие инфраструктуры

В большинстве стран-участниц развитие инфраструктуры отстает, и существуют такие проблемы, как устаревшие технологии, низкий уровень

охвата, неэффективность и трудности с финансированием строительства, то есть существует двойной разрыв между технологиями и финансированием [2].

Например, транспортная инфраструктура Вьетнама является отсталой, с низким уровнем транспортного покрытия, плохо построенными дорогами и неэффективными автомобильными перевозками [7]. Железные дороги Таиланда имеют общую протяженность 4 363 километра, из которых 3 755 километров – одноколейные, скорость движения грузового транспорта составляет 29 километров в час, а пассажирского – 50 километров в час. Такая пропускная способность грузового и пассажирского транспорта явно не способна удовлетворить потребности модернизации [1]. Отсутствие электричества является серьезной проблемой в некоторых странах, например, в Мьянме, Камбодже, Бангладеш и Лаосе доступ к электричеству имеют лишь 52%, 56%, 62% и 78% населения соответственно. Инфраструктура электроснабжения во всем Восточно-Африканском регионе еще хуже: средний уровень проникновения составляет 31%, а в Танзании – всего 15%.

По сравнению с этими странами Китай имеет явное сравнительное преимущество в развитии инфраструктуры. В настоящее время внутренняя инфраструктура Китая относительно хорошо развита и имеет большой опыт в строительстве сложных объектов. Огромная территория Китая и разнообразный рельеф местности сделали строительство транспортных объектов в некоторых регионах чрезвычайно сложным, что позволило накопить богатый и передовой опыт для китайской инфраструктурной отрасли.

(3) Создание зон экономического и торгового сотрудничества

Зоны экономического и торгового сотрудничества становятся важным фактором развития. Так китайская компания Jushi Group, крупнейший в мире производитель стекловолокна, стала первой крупной производственной базой мирового класса по выпуску стекловолокна в Африке. Это

не только помогает египетской промышленности модернизироваться и повышает занятость в Египте, но и способствует выходу китайских предприятий на мировой рынок, что позволяет достичь взаимовыгодной ситуации.

Предприятия в зонах экономического и торгового сотрудничества обычно могут пользоваться многочисленными налоговыми льготами, в том числе по отраслям. Это даже обеспечивает предприятиям зон новые рынки сбыта для их продукции.

В целом, существующие китайские зоны экономического и торгового сотрудничества за рубежом добились хороших результатов. Однако общий уровень зон все еще находится на относительно ранней стадии, и в будущем есть большие возможности для улучшения глубины и масштабов строительства парков [5].

(4) Совместное освоение ресурсов

Среди стран-участниц многие имеют относительно очевидные ресурсные преимущества. В этом случае можно использовать стратегические возможности для сотрудничества в области освоения ресурсов и осуществлять взаимодействие для достижения устойчивого развития и использования природных ресурсов.

В настоящее время китайские предприятия используют шесть основных способов освоения зарубежных ресурсов: совместное китайско-иностранное предприятие, покупка мощностей, слияние и приобретение, разведка рисков, лизинг, обмен ресурсами и т. д. Кроме того, китайские предприятия изучили способ развития «четыре в одном»: государственная помощь, финансирование, кредитные обязательства и кредитные гарантии позволили эффективно сократить трудности, с которыми сталкиваются предприятия в процессе освоения зарубежных ресурсов.

(5) Морская экономика

В процессе продвижения строительства морского Шелкового пути международное морское сотрудничество является одним из основных

направлений. В рамках продвижения этой инициативы международное морское сотрудничество стало важным направлением, несмотря на сомнения или скептицизм некоторых стран. В частности, международное морское сотрудничество в рамках Морского шелкового пути может развиваться в следующих областях.

Если рассматривать освоение и использование морских ресурсов, то это, во-первых, торговля энергетическими ресурсами, такими как нефть, природный газ и металлические минералы, со странами вдоль маршрута, особенно на Ближнем Востоке и в Западной Азии; во-вторых, участие в инвестициях в освоение морских ресурсов; и, наконец, в области морского энергетического транспорта, укрепление сотрудничества со странами вдоль маршрута для обеспечения надежных поставок энергии.

Также нужно сказать о сотрудничестве в области морской науки и техники, углубления международных обменов и сотрудничестве в области морской науки и техники, изучении технологических инноваций в области морской техники, опреснении морской воды, мониторинге морской среды, морской добычи нефти и газа, морских платформ и так далее.

В области строительства портов необходимо развивать сотрудничество между Китаем и ключевыми портовыми городами, расположенными вдоль маршрута, чтобы создать платформу поддержки для международного сотрудничества производственных мощностей. Благодаря сотрудничеству между правительствами Китая и зарубежных стран, парками и предприятиями на трех уровнях, совершенствованию портовой и парковой инфраструктуры можно эффективно реализовать разделение труда между промышленными цепочками двух стран и ускорить международную кооперацию производственных мощностей вдоль Морского шелкового пути.

Обсуждение

Анализ выявил, что концепция создания Морского шелкового пути XXI века имеет ряд проблем.

(1) Достижения «ОПОП» в основном отражены

в соглашениях о стратегическом сотрудничестве, меморандумах и различных проектах помощи на национальном уровне, а основными органами, выполняющими задачи, являются соответствующие министерства и комиссии, и крупные центральные предприятия. На практике основные задачи взяло на себя небольшое количество центральных предприятий, а большое количество частных предприятий испытывает трудности с подключением к платформе «ОПОП» [4]. Существующие области сотрудничества сосредоточены на проектах помощи и инвестициях в инфраструктуру, а основным способом реализации являются центральные предприятия под руководством государства, в которых у большого числа частных предприятий нет желания участвовать, не говоря уже о возможности участия. Понимание местных органов власти в участии в «ОПОП» все еще лежит на поверхности, не удается совместить специфические особенности местного региона и позиционировать себя на промышленном и торговом уровне.

(2) Недостаточная поддержка строительства Морского шелкового пути со стороны финансовой системы. Во-первых, в процессе стыковки строительства Морского шелкового пути в большей степени участвуют директивные банки в лице Экспортно-импортного банка Китая и крупные государственные банки в лице Промышленно-коммерческого банка Китая, в то время как остальные коммерческие банки и другие небанковские учреждения не принимают существенного участия. Во-вторых, большинство китайских финансовых учреждений не выходили на международный уровень, то есть не проводили исследований на местах и не открывали филиалов, а потому не могут предоставлять финансовые услуги на местном уровне.

(3) Отсутствие полноценной команды талантливых специалистов. Фактическая ситуация в странах, расположенных вдоль Морского шелкового пути, сильно различается, поэтому как проекты помощи, так и новые инвестиции должны сочетаться с местными реалиями и отвечать местным потребностям. Это требует от китай-

ских учреждений предоставления услуг на местном уровне. Однако китайский кадровый резерв в этой области относительно ограничен, в результате чего скорость выращивания талантов не успевает за развитием инициативы, а краткосрочный кадровый дефицит ограничивает устойчивое продвижение строительства Морского шелкового пути.

Анализ способствовал выработке ряда рекомендаций, чтобы лучше решить вышеупомянутые проблемы. Необходимо внести коррективы и инновации в политику в четырех областях: координация «центр-местные-предприятия», содействие финансовой поддержке, укрепление исследований и воспитание человеческих ресурсов, а также подчеркивание особенностей океанов для дальнейшего продвижения строительства Морского шелкового пути. Исходя из этого, вытекают следующие рекомендации.

1) Адекватно оценивать темпы и координировать участие «центрального правительства, местных властей и предприятий».

Необходимо уточнить распределение обязанностей между исполнительными агентствами, скоординировать ответственность правительства и предприятий, чтобы не возникало проблем информационной разобщенности или предвзятости при отдаче распоряжений и их выполнении. 2) Содействовать поддержке финансовой системы в строительстве Морского шелкового пути в различных аспектах.

Во-первых, поощрять финансовые учреждения играть более значительную роль. Поощрять банки к расширению кредитных и расчетных услуг для проектов, связанных с данной инициативой, стимулировать коммерческие банки к более активному участию в инвестиционной и финансовой деятельности по проектам, связанным с Морским шелковым путем, и улучшить оценку и контроль рисков для соответствующих проектов. Оптимизировать расчетную платформу и создать систему расчетов и систему предотвращения рисков в соответствии с реальностью проектов. Содействовать интеграции проектных

ресурсов и обмену информацией между банковским сектором, усилить раскрытие информации и опробовать инновационные формы кредитной поддержки, такие как синдицированные кредиты и совместные кредиты, для обеспечения финансовой поддержки соответствующих проектов. Укреплять сотрудничество с местными органами власти и местными банками в рамках проектов, расширять связи и обмены, повышать удобство таких операций, как кредитование капитала и валютные расчеты, а также создавать двусторонние и многосторонние механизмы предотвращения и обработки рисков [3].

Во-вторых, следует укреплять сотрудничество в денежно-кредитной сфере. На основе существующих платформ и механизмов сотрудничества страны должны сотрудничать в изучении возможности создания двусторонних или многосторонних механизмов финансовой координации и сотрудничества, чтобы снизить стоимость валютных расчетов и повысить эффективность.

В-третьих, разработать систему предотвращения возможных финансовых рисков.

3) Организовать подготовку специализированных менеджеров.

Во-первых, создать механизм совместной подготовки менеджеров между университетами

и бизнес-организациями. Во-вторых, в процессе подготовки талантливых менеджеров большое значение практикам в компаниях и исследованиям. Правительство должно создать специальный фонд финансирования для поддержки исследований по темам, связанным с Морским шелковым путем, и соответствующим образом ослабить управление фондами по соответствующим темам, чтобы у команды талантов в соответствующих областях были желание и условия для проведения полевых исследований в странах вдоль Морского шелкового пути. В то же время при проведении полевых исследований необходимо сочетать «выезд» и «приезд», не только отечественные таланты должны отправляться в страны вдоль маршрута для проведения исследований и изучения, но и поощрять и поддерживать соответствующие таланты из стран вдоль Морского шелкового пути для проведения полевых исследований в Китае. В-третьих, необходимо укреплять обмены и сотрудничество между академическими институтами разных стран [6].

Заключение

В соответствии с текущими проблемами, полученными в результате анализа «Морского Шелкового пути XXI века», были предложены соответствующие решения. В следующем исследовании необходимо подробно изучить каждую страну, расположенную вдоль маршрута.

Библиографический список

1. *Sindaeng N.* Китайско-тайское сотрудничество по строительству железных дорог в рамках стратегии международных коридоров «Один пояс, один путь», докторская диссертация / Чжэцзянский университет. – 2017.
2. *Вэй Ц.* Строительство инфраструктурных инвестиций вдоль «Пояса и пути» и стратегический выбор Китая // 44-52. – 2017. – № 12.
3. *Инлун Ч., Синь В., Ланьсинь С.* Вопросы предотвращения рисков финансовых услуг в Китае в рамках «Один пояс, один путь» // *Tsinghua Financial Review*. – 2023. – № 11. – С. 100–102. – DOI: [10.19409/j.cnki.thf-review.2023.11.007](https://doi.org/10.19409/j.cnki.thf-review.2023.11.007).
4. *Фань Х., Хэ Ч., Цянь Ч.* Строительство морского Шелкового пути XXI века: текущая ситуация, возможности, проблемы и ответы // *Международный экономический обзор*. – 2017. – № 05. – С. 116–133.
5. *Цю Л., Чжу Ф.* Исследование классификации режимов сотрудничества по освоению зарубежных ресурсов ресурсоориентированными предприятиями // *Китайская коллективная экономика*. – 2011. – № 33. – С. 87–88.
6. *Ян Г.* О проблемах талантов и предложениях по их решению на новом этапе развития «Один пояс, один путь» // *Belt and Road Report*. – 2020. – № 04. – С. 101–103.
7. *Янг Я.* Спрос на транспортную инфраструктуру Вьетнама и отношение общественного мнения к сотрудничеству «Морской шелк» // *South China Sea Journal*. – 2016. – Т. 2. – С. 91–99.