

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2020.12.55.016

Риски инициативы «Один пояс – один путь»**Ма Цзыюнь**

Аспирант,

Санкт-Петербургский государственный экономический университет,

191023, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21;

e-mail: mazyun17@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению перспектив развития проекта «Один пояс – один путь». Отдельное внимание уделено важности подобных инициатив для развития межгосударственных отношений и глобальной экономики в целом. Кратко дана характеристика проекту, представляющий собой масштабный трансконтинентальный проект, в продвижении которого выразили желание участвовать более 60 стран и международных организаций. Особый акцент в статье сделан на том, что помимо возможностей и преимуществ, которые проект несет для стран-участниц его развитие инициирует целый ряд рисков, которые необходимо четко идентифицировать и выбирать наиболее оптимальные инструменты для управления ими. Итак, в процессе исследования выделено три типа рисков, связанных с проектом «Один пояс – один путь»: риск стратегического овердрафта, геополитический риск и риск конфликта цивилизаций. Риск стратегического овердрафта связан с возможным дефицитом у Китая стратегических резервов. Геополитические риски обусловлены различием стран как по уровню экономического развития, так и по степени политической стабильности. Основанием для возникновения риска цивилизационных конфликтов является тот факт, что в странах, расположенных вдоль маршрута «Один пояс – один путь», сосуществуют четыре цивилизации и более ста языков.

Для цитирования в научных исследованиях

Ма Цзыюнь. Риски инициативы «Один пояс – один путь» // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 7А. С. 140-145. DOI: 10.34670/AR.2020.12.55.016

Ключевые слова

Инициатива «Один пояс – один путь», «Экономический пояс Шёлкового пути», «Морской Шёлковый путь XXI века», риск стратегического овердрафта.

Введение

Внешнеторговое сотрудничество является одной из главных форм внешнеэкономической деятельности. Оно представлено экспортом и импортом товаров и услуг, кроме того, внешнеторговое сотрудничество является эффективным инструментом, с помощью которого страны могут развивать собственную специализацию, увеличивать производительность ресурсов и таким образом наращивать общий объем производства [Carrat, 2020]. От внешнеторгового сотрудничества страны зависит не только развитие производства и новых отраслей экономики, структура потребления, состояние платежного баланса, но и выявление перспективных направлений внешнеэкономической деятельности и поиск альтернативных направлений для получения большей прибыли.

В данном контексте особое внимание привлекает к себе инициатива «Один пояс – один путь». В XXI веке, в эпоху развития глобализации и на фоне стагнации мировой торговли, приостановленной инвестиционной деятельности и повышенной политической нестабильности в мире, Китай предложил восстановить и развивать «Великий шелковый путь» и его основную историческую ценность «мир и сотрудничество, открытость и толерантность, взаимное заимствования и обмен опытом, взаимную выгоду и общий выигрыш» [Муллаев, 2020].

Основное содержание

Инициатива «Один пояс – один путь», объединяющая проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века», является масштабным трансконтинентальным проектом. Особенности экономики стран-участниц хорошо дополняют друг друга, что создает огромный потенциал для взаимовыгодного сотрудничества в сферах транспорта, финансов, энергетики, связи, сельского хозяйства, туризма и др. «Экономический пояс Шёлкового пути» ориентирован на беспрепятственный выход Китая: а) через Центральную Азию и Россию в Европу (Балтийское море); б) через Центральную Азию и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море; в) в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, Индийский океан. Новый евразийский континентальный мост предлагается построить, опираясь на международные сухопутные пути сообщения, с учетом потенциала крупных городов, оказывающихся на маршруте, и используя действующие экономические и торгово-промышленные парки в качестве платформ сотрудничества [Pradt, 2020].

В настоящее время более 60 стран и международных организаций выразили желание участвовать в данном проекте. Однако этот, в принципе, позитивный факт также означает, что будут возникать различные риски и проблемы, которые нуждаются в адекватной оценке и управлении.

В целом риски проекта «Один пояс – один путь» можно разделить на три категории: первая из них – это риск стратегического овердрафта, вторая – геополитический риск, а третья – риск цивилизационного конфликта.

1. Стратегические риски овердрафта проекта

Здесь важно оценивать не только международные риски при осуществлении проекта «Один пояс – один путь», но и способность государств противостоять ряду рисков, в том числе – риску нехватки стратегических резервов.

В настоящее время экономическая основа китайской дипломатии прочна: Китай обладает достаточными валютными резервами и может оказать солидную финансовую поддержку своей

дипломатической стратегии. Тем не менее, поскольку темпы экономического развития страны снизились, следует усилить внимание к возможностям противодействия потенциальным помехам. Трансформация режима экономического роста и корректировка структуры экономики будут долгосрочным процессом; это означает, что китайская экономика может столкнуться с большими проблемами и неопределенностью [Zou, 2020].

Кроме того, существует риск слабого стратегического продвижения. Очевидно, что становление Китая в качестве мировой державы означает, что он должен иметь глобальное влияние во многих вопросах, на многих уровнях и во многих областях. Как же получить это влияние? Важным и даже необходимым способом является предоставление большего количества общественных благ (publicgoods) для международного сообщества. Богатые экономические ресурсы, которыми располагает Китай, можно использовать для продвижения дипломатических стратегий, но эти ресурсы не являются неисчерпаемыми. Поэтому правильное использование ресурсов также становится важным испытанием для китайской дипломатии [Андрющенко, 2019].

Если действия по решению этих вопросов будут хорошо скоординированы, то китайская дипломатия откроет новый период возможностей для развития.

2. Геополитические риски проекта

Инициатива «Один пояс – один путь» охватывает страны трех континентов (Европа, Азия и Африка), которые сильно различаются как по уровню экономического развития, так и по степени политической стабильности. С учетом наличия конкретных условий стран на предполагаемом маршруте, можно выделить два основных геополитических риска: риск, вызванный политическими беспорядками в стране или регионе, и риск того, что рассматриваемая инициатива изменит международный порядок и вызовет стратегические конфликты между основными державами [Хуеуан, 2020].

Внутренняя часть евразийского континента является одним из самых нестабильных регионов в мире, а политическая безопасность и стабильность являются ключевыми факторами, влияющими на строительство в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Фактически многие страны, вовлеченные в Шелковый путь, сталкиваются с риском внутренней политической нестабильности (например, Афганистан, восток Украины, индо-пакистанский конфликт и др.)

С другой стороны, духовная ценность и потенциал развития, содержащиеся в идее Шелкового пути, вызвали интерес у многих стран, что проявилось в предложениях ООН по возрождению Шелкового пути, проекте США «Новый Шелковый путь», японской «Дипломатии Шелкового пути» [Pechlaner, 2020]. При этом стратегии различных стран в данной области привели к тому, что внешнеэкономическое сотрудничество Китая столкнулось с большими трудностями. Вероятно, что китайская инициатива «Один пояс – один путь» в целом также будет противоречить планам этих стран по Шелковому пути.

На сегодняшний день можно говорить о том, что успех проекта «Один пояс – один путь» зависит от готовности Китая превратить чисто китайский проект в платформу, на которой все участники смогут реализовать свои собственные интересы, при этом не будет внесен раскол в конкуренцию между странами и не будет причинен вред экологии.

Отдельный акцент следует сделать на том, что партнеры проекта выражают озабоченность «китайским пониманием принципов свободной торговли и свободной конкуренции», которые несут другим странам новые вызовы. Здесь Европа согласна с Вашингтоном в своем недовольстве такими тенденциями китайской экономики, как принудительная передача

технологий, непрозрачное государственное субсидирование, пересылка за границу избыточных средств и усиление политического вмешательства в работу частного сектора [Mishra, 2020].

3. Риск цивилизационных конфликтов при реализации проекта

В странах, расположенных вдоль маршрута «Один пояс – один путь», сосуществуют четыре цивилизации и более ста языков. Огромные культурные различия часто вызывают недоразумения и трения; можно говорить, как о «традиционных» различиях между конфуцианской и христианской культурами, так и об особенностях политических систем [Лю Лэй, 2019]. Религия в тех регионах, где осуществляется «Один пояс и один путь», не просто является вопросом веры, но полностью лежит в основе политической, экономической, социальной и культурной жизни. В связи с этим, маршрут «Один пояс – один путь» можно назвать «Религиозной дорогой».

Заключение

Изложенное выше позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, необходимо осуществлять стратегический дизайн проекта, выстраивать стратегические коммуникации в его рамках и формировать стратегические оценки. При разработке стратегии необходимо иметь четкие стратегические цели и четкую дорожную карту, а также поддерживать тесную связь со странами-участницами для получения признания и поддержки с их стороны. Укрепление основы внутреннего развития, содействие внутреннему процветанию, содействие социальной стабильности и поддержание национального единства образуют надежную основу для продвижения проекта.

Во-вторых, необходимо проработать политические аспекты взаимодействия участников, а также создать эффективный механизм коллективной безопасности.

В-третьих, необходимо учитывать цивилизационные различия. Для этого Китаю нужно проявлять больше терпимости и понимания, что, в свою очередь, связано с развитием образования. Экономическая глобализация усиливает взаимозависимость между странами [Бугаев, 2020]. Проект не должен заменять существующие механизмы и инициативы регионального сотрудничества, но должен содействовать взаимосвязи стратегий развития и формированию новых преимуществ, участвующих в нем стран на основе существующих.

Библиография

1. The Belt and Road Initiative and global governance / edited by Maria Adele Carrai. Northampton: Edward Elgar Publishing, 2020. 288 p.
2. Муллаев А.Ш. «Шелковый путь - путь диалога»: новые тенденции межкультурного сотрудничества // Alma mater (Вестник высшей школы). 2020. №5. С. 117-120.
3. The prequel to China's New Silk Road: preparing the ground in Central Asia / Tilman Pradt. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2020. 386 p.
4. The 21st century maritime silk road: challenges and opportunities for Asia and Europe / edited by Keyuan Zou, Shicun Wu and Qiang Ye. London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2020. 272 p.
5. Андрющенко Е.Г. Великий шелковый путь - путь познания закономерностей геополитического и цивилизационного уровня // Наука. Культура. Общество. 2019. №1. С. 122-141.
6. A legal analysis of the Belt and Road Initiative: towards a new Silk Road? / Giuseppe Martinico, Xueyan WU, editors. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan, 2020. 290 p.
7. China and the new Silk Road: challenges and impacts on the regional and local level / Harald Pechlaner, Greta Erschbamer, Hannes Thees, Mirjam Gruber, editors. Cham: Springer, 2020. 219 p.
8. Mishra, Ravi K. The 'Silk Road': Historical Perspectives and Modern Constructions // The Indian historical review. 2020. Volume 47: Number 1; pp 21-39.

9. Лю Лэй Великий шелковый путь - путь взаимообогащения и развития цивилизаций // Клио. 2019. №7(151). С. 37-41.
10. Бугаев Д.А., Довженко П.В. Великий шелковый путь и его экономическое значение // Трансграничная экономика. 2020. №2. С. 5.

Risks of the “One Belt – One Road” initiative

Ziyun Ma

Postgraduate student,
St. Petersburg State University of Economics,
191023, 21, Sadovaya str., St. Petersburg, Russian Federation;
e-mail: mazyun17@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of the development prospects of the "One Belt - One Road" project. Special attention is paid to the importance of such initiatives for the development of interstate relations and the global economy as a whole. A brief description of the project is given, which is a large-scale transcontinental project, in the promotion of which more than 60 countries and international organizations have expressed their desire to participate. Particular emphasis in the article is made on the fact that, in addition to the opportunities and benefits that the project brings for the participating countries, its development initiates a number of risks that must be clearly identified and the most optimal tools for managing them must be selected. So, in the course of the study, three types of risks were identified that are associated with the "One Belt - One Road" project: the risk of strategic overdraft, geopolitical risk and the risk of a conflict of civilizations. The risk of strategic overdraft is associated with the lack of strategic reserves in the countries participating in projects. Geopolitical risks are caused by the difference between countries in terms of both the level of economic development and the degree of political stability. The reason for the emergence of the risk of civilizational conflicts is the fact that four civilizations and more than one hundred languages coexist in the countries located along the One Belt - One Road route.

For citation

Ma Ziyun (2020) Riski initsiativy «odin poyas – odin put'» [Risks of the “One Belt – One Road” initiative]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (7A), pp. 140-145. DOI: 10.34670/AR.2020.12.55.016

Keywords

One Belt - One Road Initiative, Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Road, strategic overdraft risk.

References

1. The Belt and Road Initiative and global governance / edited by Maria Adele Carrai. Northampton: Edward Elgar Publishing, 2020. 288 p.
2. Mullaev A. sh. "silk road-the path of dialogue": new trends in intercultural cooperation // Alma mater (Bulletin of higher school). 2020. No. 5. P. 117 to 120.
3. The prequel to China's New Silk Road: preparing the ground in Central Asia / Tilman Pradt. Basingstoke: Palgrave

Ziyun Ma

-
- Macmillan, 2020. 386 p.
4. The 21st century maritime silk road: challenges and opportunities for Asia and Europe / edited by Keyuan Zou, Shicun Wu and Qiang Ye. London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2020. 272 p.
 5. Andryushchenko E. G. the Great silk road - the path of knowledge of the laws of the geopolitical and civilizational level // Nauka. Culture. Society. 2019. No. 1. P. 122-141.
 6. A legal analysis of the Belt and Road Initiative: towards a new Silk Road? / Giuseppe Martinico, Xueyan WU, editors. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan, 2020. 290 p.
 7. China and the new Silk Road: challenges and impacts on the regional and local level / Harald Pechlaner, Greta Erschbamer, Hannes Thees, Mirjam Gruber, editors. Cham: Springer, 2020. 219 p.
 8. Mishra, Ravi K. The 'Silk Road': Historical Perspectives and Modern Constructions // the Indian historical review. 2020. Volume 47: Number 1; pp 21-39.
 9. Liu lei The great silk road - the path of mutual enrichment and development of civilizations // Clio. 2019. No. 7(151). Pp. 37-41.
 10. Bugaev D. A., Dovzhenko P. V. the Great silk road and its economic significance. Transborder economy. 2020. no. 2. P. 5.