Роль инициативы «Один пояс – один путь» в развитии западных регионов Китая

Щеткин Сергей Николаевич

МГЛУ, ИМОиСПН, кафедра теории регионоведения

[sergeyz10@yandex.ru](mailto:sergeyz10@yandex.ru)

Научный руководитель: Вторушин Юрий Иванович, доцент кафедры теории регионоведения

**Аннотация:** Темой исследования является роль инициативы «Один пояс – один путь» в развитии западных провинций Китая. В работу включены характеристики западных провинцих, ключевые мероприятия по развитию региона и влияние инициативы «Один пояс – один путь» на реализацию данных мероприятий и подъёму западных провинций страны.

**Ключевые слова:** региональная политика КНР, западные провинции Китая, инициатива «Один пояс-один путь», развитие западных регионов КНР.

Role of the Belt and Road initiative in the development of the Western region of China.

Shchetkin Sergei Nikolaevich

MSLU, regional studies

[sergeyz10@yandex.ru](mailto:sergeyz10@yandex.ru)

Scientific director: Vtorushin Yurii Ivanivich

**Abstract.** The topic focuses on the “One road – one belt” initiative and its role in the process of developing of the Western provinces of China. One of the main transport hubs of The Belt and Road initiative is located in the territory of the Western region and it gives additional impetus to the development of this region in order to implement the initiative. The topic includes the current level of the Western region’s development, the key prospects for the further development and the role of “One belt – one road” initiative.

**Keywords:** regional policy of China, the Western provinces of China, the Belt and Road initiative, development of China’s lagging regions.

Представления о Китайской Народной Республики (КНР) в XXI в. сводятся к образу страны, экономика которой занимается лидирующие позиции в мире. Экономика КНР в последние 30 лет неуклонно растёт. Согласно данным Международного валютного фонда за 2016 г., Китай по номинальным показателям валового внутреннего продукта (ВВП) занимает второе место в мире, уступая лишь США. Но достаточно часто незамеченными остаются внутренние региональные проблемы, которые могут помешать дальнейшему развитию Китая. Одной из ключевых региональных проблем КНР на сегодняшний момент является проблема устойчивого развития западных регионов страны. Наличие отсталого Запада является одним из факторов, сдерживающих экономическое развитие Китая. Реализации проекта «Один пояс – один путь» способна придать новый импульс развития отстающих западных регионов КНР.

В мире немного государств с такими глубокими историческими, природными и социально-экономическими различиями между внутренними регионами, как в Китае. «Если взять за основу общую концепцию Центра, Полупериферии и Периферии то территорию КНР без труда можно разделить на три большие части. Официально в Китае выделяют три экономических зоны – Восточная, Центральная и Западная». [Мозиас, 2008],

«К Западной зоне относятся провинции Шэньси, Ганьсу, Цинхай, Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань; город центрального подчинения Чунцин; Нинся-Хуэйский, Синьцзян-Уйгурский, Тибетский автономные районы и Внутреняя Монголия.»[Чжэн Пин, 2004] Площадь Западной зоны почти равна половине площади всего Китая, однако по численности населения и развитию промышленности сильно уступает как Восточной зоне, так и Центральной. Общий экономический профиль Западной зоны можно описать как аграрно-индустриальный. Почти во всех регионах данной зоны определяющей отраслью было и остается сельское хозяйство. В промышленности преобладает добыча и переработка первичного сырья.

Разница социально-экономического развития трёх зон просто огромна. Например, ВВП на душу населения в Шанхае в 11 раз превышает данный показатель в Гуйчжоу. Такая разница сохраняется уже на протяжении 30-40 лет. Отсюда возникает закономерный вопрос. Зачем Китаю развивать отсталые западные провинции. На мой взгляд, можно выделить следующие причины:

* Подъём западных провинций страны позволит Китаю реализовать задачи, поставленные на период 13ого пятилетнего плана (2016-2020 гг.): переход к инновационной экономике, обеспечение должного уровня социальной стабильности, удвоение национального ВВП по сравнению с показателями 2010 г. и построение общества «средней зажиточности» к столетию Коммунистической Партии Китая (КПК) в 2021 г.
* Преодоление отсталости Запада страны является ключом к выполнению задачи, выдвинутой руководством страны после завершения 18 съезда КПК в 2012 г. – создание могущественного, богатого, цивилизованного, демократического, гармоничного и современного социалистического государства к столетию создания КНР в 2049 г.
* Устранение регионального дисбаланса в стране позволит Китаю реализовать цели, выдвинутые во время 19 съезда КПК в 2017 г. – создание к середине 21 века «великой державы современного социализма»: построение общества умеренного процветания и завершение базовых реформ.

В 2013 году председателем КНР Си Цзиньпином во время визитов в страны Центральной Азии и в Индонезию была предложены инициатива «Один пояс – один путь», целью которой стало создание транспортного коридора между Азией и Европой. Одна из наиболее важных частей «Одного пояса, одного пути» располагается на территории западных провинций. что даёт властям КНР дополнительный стимул для развития именно это региона, чтобы создать необходимые условия для реализации проекта.

«Западные провинции являются для Китая своеобразным окном во внешний мир. На территории данных провинций находится знаменитый коридор Хэси, который по своей форме представляет «бутылочное горлышко» которое нельзя миновать при передвижении из Китая на Запад – в страны Центральной Азии, Афганистан, Иран, Пакистан, Индию».[ Тавровский, 2017]

С момента начала реализации инициативы «Один пояс – один путь» прошло 5 лет, за это время правительству Китая удалось достичь положительных результатов в развитии западных провинций страны, и инициатива «Один пояс – один путь» сыграла важную роль в этом.

В рамках реализации инициативы «Один пояс – один путь» были осуществлены следующие мероприятия. Среди основных направлений особое место занимают следующие: создание новых структур регионального развития, решение экологических проблем, улучшение социальной сферы обслуживания, внедрение инновационных достижений страны в развитие западных регионов, стимулирование открытости провинций и их внешнеэкономических связей, модернизацию основных объектов инфраструктуры и промышленности, развитие сильных сторон сельского хозяйства, содействие урбанизации [Официальный документ КНР: Развитие западных провинций в контексте 13-го пятилетнего плана (西部大开发“十三五”规划)]

Под *созданием новых структур регионального развития* подразумевается развитие регионов в соответствии с учетом местных условий и опору на координацию с внешним миром. Одним из примеров таких структур регионального развития является создание и оптимизация, на основе собственных мощностей и ресурсов, транспортных коридоров между западными, центральными и восточными провинциями. Транспортные коридоры являются важным проектом для развития всей страны. Они поспособствуют подъёму экономического пояса в районе реки Янцзы. Планируется строительство транспортных магистралей между Пекином и Тибетом, дельтой реки Янцзы и Сычуанем, Шанхаем и Куньшанем (провинция Цзянсу), Чжуцзяном и Сицзянем. Данные магистрали образуют каркас для будущих транспортных коридоров.

Следующим примером структуры регионального развития является создание инновационных зон на территории западных провинций. Инновационные зоны располагаются в районах, в которых есть необходимые условия и ресурсы, что поможет оптимизировать расходы и увеличить эффективность данных проектов. По мнению руководства КНР, инновационные районы способствуют развитию западных провинций и регулированию экономических процессов в регионе. Планируется создание таких районов в провинциях Сычуань, Сиань, городе центрального подчинения Чунцин, городском округе Ланьчжоу (провинция Ганьсу). Среди основных целей инновационных район выделяют следующие: поддерживать и развивать научно-исследовательские структуры и высшее образование, вводить инновационные системы в агломерации, развивать технологии переработки материалов, содействовать становлению местной экономики, разрабатывать новые способы добычи редкоземельных металлов, создать современный научно-технический парк в сельскохозяйственной отрасли, внедрять новые технологии в производство и сельское хозяйство.

Последним примером создания новых структур регионального развития является учреждение внутриконтинентальных и пограничных зон открытости. Ядром создания таких зон, по планам китайского правительства, должен стать город центрального подчинения Чунцин, который должен стать примером для всех западных провинций. Целью создания таких зон открытости является развитие торгово-экономический связей на уровне провинция-провинция и провинция – внешний мир. В процессе развития зон открытости предполагается строительство специальных зон таможенного контроля, железнодорожных и автомобильных дорог, центров международной логистики. В планах китайского правительства пограничные зоны открытости придадут новый импульс внешней торговли провинций со смежными районами.  Делается акцент на улучшение качества взаимодействия Внутренней Монголии с Россией и Монголией, Синьцзяна со странами Центральной Азии, Тибета со странами Южной Азии.

Следующим стратегическим направлением развития западных провинций является *решение экологических проблем*. Проблема сохранения окружающей среды является острым вопросом для западных провинций, в которых добыча природных ресурсов ведется варварскими способами, заводы выбрасывают в атмосферу множество вредных частиц, что существенно ухудшает экологию региона.  Для правительства КНР возможным решением экологических проблем является переход к производственной системе, предполагающей «зелёное» и «низкоуглеродное» развитие, внедрение современных способов добычи полезных ископаемых и восстановление лесов.

Для охраны лесных массивов запада страны правительство предложило повсеместно запретить вырубку леса в коммерческих целях, развивать лесное хозяйство, привлекать специалистов по лесному хозяйству со всей страны с целью возрождения лесов, утраченных в ходе добычи природных ископаемых. Посаженные леса, по мнению китайских экспертов, должны защитить почту от эрозии и выветривания и позволит остановить опустынивание в районе Внутренней Монголии. В верхнем течение рек Янцзы и Чжуцзян планируется создать зоны стратегического запаса лесного массива.

При переходе от западного региона в целом к отдельным провинциям, можно наблюдать очевидное позитивное влияние данного проекта на развитие отстающих провинций.

В настоящий момент, благодаря инициативе «Один пояс – один путь», провинцию Шэньси с Пекином связывает скоростная линия Сиань-Пекин, по которой скорость движения поездов составляет 300 км/ч. Планируется продлить эту линию по города Ланьчжоу (провинция Ганьсу), что позволит совершать поездки от Пекина до Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район), который уже соединен с провинцией Ганьсу «Большим транспортным путём ЧСЕ». Скоростная линия уже в ближайшие годы, по планам правительства КНР, свяжет столицу провинции Сычуань – город Чэнду. Кроме того, в провинции Шэньси были проложены 8 шоссе национального значения, а также обычные железнодорожные пути, скорость движения на которых превышает 100 км/ч. Таким образом, железнодорожные пути окончательно создадут полноценный транспортный коридор, связывающий провинции, в которых производятся основные товары на экспорт в страны Центральной Азии, Юго-Восточной Азии и Европы, с провинциями, через которые проходят железнодорожные составы во внешний мир.

Говоря о деловой инфраструктуре, стоит отметить сухой порт в Сиане. Сухой порт обеспечивает предприниматель льготными условиями для хранения экспортно-импортных грузов. В 2015 году были проведены китайская и международная сертификации, которые подтвердили международный уровень услуг, оказываемых данным портом. В настоящий момент на базе сухого порта создается зона освоения высоких технологий и производства. Согласно утвержденному плану мэрии города Сиань, главный компонент плана по созданию зоны освоения высоких технологий и производств будет включать строительство Сианьского международного парка логистики и торговли, Новый город вокруг аэропорта в зоне развития Сисянь.

Реализация инициативы «Один пояс, один путь» внесла вклад в развитие Нинся-Хуэйского автономного района, на территории которого были построены важные инфраструктурные объекты, такие как аэропорт и железнодорожный вокзал, скоростные автомобильные дороги и высоковольтные линии. В провинции проводятся международные конференции, инвестиционные ярмарки с участием арабских стран Ближнего и Среднего Востока, государств Центральной Азии. На данных мероприятиях обсуждаются инвестиционные проекты и заключаются торговые сделки. Капиталовложения арабских стран в Китай за последние 10 лет составили более 800 млн. долларов США.[Национальное бюро статистики КНР中华人民共和国国家统计局 (National Bureau of Statistics of the People's Republic of China)] На первый взгляд может показаться, что это совсем не значительная сумма, однако арабские миллионы способствовали развитию отстающих западных районов, включая близкие арабам по вере Нинся-Хуэйский и Синьцзян-Уйгурский автономные районы.

 Традиция проведения различного рода торгово-экономических конференций сохранилась и на период реализации проекта «Экономического пояса Шелкового пути». Весьма плодотворны Китайско-арабские ЭКСПО, которые стали проводится в Нинся-Хуэйском автономном районе в последние годы. В 2015 голу во время второй Китайско-арабской ЭКСПО были заключены торговые сделки на сумму около 171,2 млрд. юаней (26,8 млрд. долларов США). Среди основных товарных позиций особое положение занимают энергооборудование, продукты питания, произведенные специально для исламских стран (халяльные продукты) и текстиль.

Для расширения торговых потоков был создан бондовый склад, который является аналогом сухого порта в Сиане. На бондовый склад поступают импортные товары для временного хранения, последующего ускоренного оформления и распределения по торговым точкам и железнодорожным составам. Сейчас на базе этого склада создается Экономическая зона торговли и логистики, которая призвана стать одним из важнейших центров транспорта и торговли, как для северо-западного Китая, так и для стран Центральной и Южной Азии, Ближнего Востока.

Углубляя торговые , экономические и культурные связи со странами арабского мира, Нинся-Хуэйский автономный район не только реализует свои конкурентные преимущества, а именно общую с арабами религию, но и вносит значительный вклад в стратегическую задачу расширения политического и экономического влияния Китая на Арабский Восток. На данный момент этот регион является вторым по объёму торговым партнером КНР. Двусторонняя торговля выросла с 27 млрд. долларов США в 2004 году до 239 млрд. долларов США в 2013 году, и это далеко не предел, по подсчетам китайских экспертов, данный показатель должен увеличиться до 600 млрд. долларов США в последующие 10 лет.

В контексте реализации инициативы «Один пляс –один путь» были выделены дополнительные средства на развитие уже существующего в провинции Ганьсу проекта - новой экономической зоны в городе Ланьчжоу  – Lanzhou New Arena.  Это пятая новая экономическая зона в стране и первая новая экономическая зона государственного уровня на северо-западе Китая. Для этой цели был выбран именно Ланьчжоу, ведь он является не только центром провинции Ганьсу, но и центром северо-западного Китая, что делает его транспортным узлом для всего региона, обеспечивая связь с западом и поддерживая железнодорожное сообщение с восточной частью страны. Создание новой экономической зоны в Ланьчжоу рассматривается китайским правительством как потенциальная возможность развития северо-западного Китая.  Площадь экономической зоны составляет 806 км2, численность населения около 300 тыс. человек.   Для страны в целом новая экономическая зона в Ланьчжоу является платформой для коммуникаций, как с западными регионами Китая, так и со странами-соседями на западных границах государства.  Для Западных провинций Китая экономическая зона является опорой на развитие промышленности, высоких технологий, логистики и коммуникации, которых так не хватало этому региону десятки лет, начиная с 50х годов 20 века. Экономическая зона подразделяется на 4 функциональные зоны: центральная зона развития, площадь которой составляет 246 км2; бизнес-зона, площадь которой составляет 48 км2; зона развития малопригодных и неплодородных земель, площадь которой составляет 248 км2 и зона развития агропромышленного комплекса, площадь которой составляет 220 км2.

Однако в настоящее время западные провинции всё ещё сталкиваются с рядом проблем, которые тормозят социально-экономическое развитие данного региона. К основным проблемам относятся:

* Решение экологических проблем
* Обеспечение притока населения в отсталые провинции
* Развитие существующих инфраструктурных объектов
* Увеличение качества предлагаемых услуг социальной сферы

Таким образом, вышеприведенные факты показывают значимость реализации инициативы «Один пояс - один путь» для развития западных провинций страны. Благодаря работе, которая была проделана в контексте реализации инициативы, западный регион смог достичь значительный результатов за небольшой промежуток времени и стать на путь дальнейшего развития. Однако у западных провинций всё еще остаются проблемы, которые руководство страны должно решить, как для подъема Запада Китая, так и для продолжения реализации инициативы «Один пояс, один путь»

Источники

1. **Тавровский Ю. В.** Новый шелковый путь. Главный проект XXI века М.: Экспо 2017. – 364с.
2. **Мозиас П.М.** Региональная политика КНР: эволюция, движущие силы, современные тенденции 2008г.
3. **Чжэн Пин** География Китая: природа, экономика и культура. 2004. С.73
4. 十三五”规划 (13-ый пятилетний план КНР)
5. 西部大开发“十三五”规划 (Развитие западных провинций в контексте 13-го пятилетнего плана )