



Ирина Рачковская,  
к.э.н., доцент, МГУ им. М.В.Ломоносова,  
экономический факультет



Цзяо Вэйцзя,  
доцент, институт финансов и учета провинции  
Цзяньсу, КНР, экономический факультет

# ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

**Аннотация.** Статья раскрывает сущность проекта «Один пояс – один путь» и знакомит с предпосылками его возникновения. На основе оценки ключевых направлений реализации проекта рассматриваются логистические составляющие его развития.

**Ключевые слова.** Логистика, «Один пояс – один путь», торгово-экономические отношения, транспортная инфраструктура.

**ANNOTATION.** The article reveals the essence and introduces the prerequisites for the emergence of the project “One Belt One Way”. Based on the assessment of the main directions of the project are considered logistical components of its development.

**KEY WORDS.** Logistics, One Belt One Road, trade and economic relations, transport infrastructure.

Инициатива Китая «Один пояс – один путь» все чаще звучит в контексте политической ситуации. Постараемся разобраться в сущности проекта с точки зрения его логистической составляющей.

Во все времена внешнеторговые отношения служили расширению сотрудничества между государствами. Первой статьей китайского экспорта еще во II в. до н. э. стал шелк, давший название маршруту, многие века соединявшему Восток и Запад, – Вели-

кому шелковому пути. Его история связана с именем китайского посла Чжан Цяня, предложившего продавать неизвестный в то время на Западе шелк и завозить в Поднебесную полудрагоценные камни, скакунов и экзотические фрукты. Уже в те времена Великий шелковый путь не был единой магистралью, объединяя несколько дорог, шедших в обход пустынь и горных массивов (рис. 1). С VI в. н. э. для перевозок стали использовать реки и моря. Судьба Великого шелкового пути не была простой: торговля прерывалась войнами и освободительными народными восстаниями, однако несмотря на это во все времена он играл огромную роль не только в развитии торгово-экономических отношений, но и в передаче новых технологий, расширении культурных связей между народами и в географических открытиях [2].

Идея по созданию единой с соседними странами и регионами инфраструктуры транспортно-логистической сети – Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути – впервые была озвучена председателем КНР



Рисунок 1. Маршруты Великого шелкового пути  
Источник: [6]

Си Цзиньпином осенью 2013 г. во время его выступлений в Астане и Джакарте. Принятое в Китае название «Один пояс – один путь» объединило два проекта: «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской шелковый путь XXI в.» (МШП) (рис. 2). Масштабность проекта обусловлена тем, что на территориях, через которые пройдет путь, проживает 63% населения Земли. Проект предусматривает модернизацию существующих и создание новых транспортных и экономических коридоров, связывающих более 60 стран. Реализация планов предполагает организацию 56 зон торгово-экономического сотрудничества и гарантирует 180 тыс. новых рабочих мест [4].

Выдвижение инициативы «Один пояс – один путь» в КНР связывают не только с необходимостью развития экономики страны, но в первую очередь с тем, что в современном мире «внешняя открытость является важным импульсом для социально-экономического развития страны» [1, с. 49]. Уже более 100 стран и международных организаций приняли участие в китайской инициативе. Только за первый год реализации проекта, к 2015 г., китайские предприниматели подписали 3 987 контрактов с компаниями из 60 стран, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП, на общую сумму 92,64 млрд долл. С 2016 г. начал работу и профинансировал первую очередь инвестиционных проектов Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Формирование ряда объектов транспортной инфраструктуры по пути следования магистрали находится сегодня в стадии проектирования или строительства, как, например, железная дорога Венгрия – Сербия или высокоскоростная железнодорожная магистраль Джакарта – Бандунг.

Экономическое положение и транспортная инфраструктура стран – участниц проекта «Один пояс – один путь» неоднородна (табл. 1). Несмотря на слабо развитую наземную транспортно-логистическую инфраструктуру, многие страны, граничащие с ЭПШП на пути из Китая через Центральную Азию, обладают стратегическими ресурсами – нефтью, газом, ураном. Запасы нефти в странах Центральной Азии оцениваются в 27 млрд т, занимая второе место после запасов в Персидском заливе, причем материковые запасы составляют 8,5 млрд т. Запасы газа оцениваются в 5,5 трлн м<sup>3</sup>. Почти четверть мировых запасов урана приходится на месторождения Казахстана, крупные месторождения этого металла есть также в Киргизии, Узбекистане и Таджикистане.



Рисунок 2. Основные маршруты ЭПШП и МШП XXI в. Источник: [9]

«**Цивилизации должны осуществлять диалог и обмена, не пытайтесь исключать и заменять собой друг друга».**

Си Цзиньпин [9]

В акватории Каспийского моря и прилегающих к нему странах запасы нефти, по различным данным, составляют от 2,3–4,5 млрд т до 5,4 млрд т. Прогнозные запасы оцениваются от 16 до 32 млрд т, почти в два раза превышая ресурсы Северного моря, и сопоставимы с запасами Северной Америки [3, с. 118]. Все это создает условия для эффективного развития экономик и взаимовыгодного сотрудничества при наличии единого логистического подхода.

Китайские эксперты, анализируя существующее положение, отмечают, что проект «Один пояс – один путь», базируясь на традициях Великого шелкового пути, учитывает все особенности современной экономики. При реализации проекта для развития торгово-экономического сотрудничества Китая в рамках самого протяженного и перспективного экономического коридора приоритетными будут следующие направления [1, с. 14]:

- акцент на вывод китайских капиталов и технологий на внешние рынки, а не на привлечение капиталов и технологий на территорию страны;
- переход от приоритетного развития восточных приморских провинций к развитию внутренних западных провинций КНР;
- создание зон свободной торговли с соседними странами с учетом сло-

жившихся мировых тенденций к региональной интеграции;

- осуществление свободного перемещения товаров, капиталов и рабочей силы («трех свобод»).

#### Основные маршруты Экономического пояса Шелкового пути:

- из Китая через Центральную Азию, Россию в Европу (Балтийское море);
- из Китая через Центральную, Западную Азию, Персидский залив в Европу (Средиземное море);
- из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану.

#### Основные направления Морского шелкового пути:

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана в Европу;
- из морских портов Китая через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

Таблица 1.  
Основные страны – участницы проекта «Один пояс – один путь»  
Источник: составлено по материалам [5, 7]

| Страна      | ВВП, млрд долл. (2016) | Экспорт, млрд долл. (2016) | Импорт, млрд долл. (2016) | Внешнеторговый оборот, млрд долл. (2016) |
|-------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|--|
| Китай       | 11 968,41              | 2 098,16                   | 1 587,43                  | 3 685,59                                 |
| Россия      | 1 375,56               | 281,83                     | 191,41                    | 473,24                                   |
| Монголия    | 13,1                   | 4,92                       | 3,36                      | 8,28                                     |
| Казахстан   | 216,6                  | 36,78                      | 25,17                     | 61,95                                    |
| Киргизия    | 7,91                   | 1,54                       | 3,92                      | 5,46                                     |
| Азербайджан | 63,64                  | 10,90                      | 9,20                      | 20,10                                    |
| Белоруссия  | 62,5                   | 23,34                      | 27,57                     | 50,91                                    |
| Польша      | 516,96                 | 202,52                     | 197,31                    | 399,83                                   |
| Германия    | 3 513,63               | 1 339,65                   | 1 054,89                  | 2 394,54                                 |
| Нидерланды  | 768,89                 | 569,71                     | 503,41                    | 1 073,12                                 |
| Пакистан    | 282,7                  | 20,44                      | 47,16                     | 67,60                                    |
| Бангладеш   | 223,94                 | 34,96                      | 41,49                     | 76,45                                    |
| Мьянма      | 77,89                  | 11,00                      | 16,60                     | 27,60                                    |
| Индия       | 2 150,6                | 264,02                     | 359,06                    | 623,08                                   |
| Иран        | 404,46                 | 66,00                      | 40,00                     | 106,00                                   |

Заслуживает внимания направление проекта, связанное с переносом центра тяжести от восточных провинций Китая, имеющих доступ к морю, к западным, внутренним провинциям. Безусловно, данный шаг обусловлен желанием руководства страны сгладить различия в экономическом развитии регионов. Но для других стран участие в этой инициативе даст возможность получения доступа как к китайскому рынку в целом, так и к менее освоенным рынкам вдоль маршрутов ЭПШП, связанным с исходящими инвестиция-

ми Китая. Предполагается, что 13 провинций будут занимать лидирующее положение в проекте «Один пояс – один путь» (табл. 2). Особого внимания заслуживает план развития провинций Синьцзян и Фуцзянь. Именно они были выбраны в качестве основных для развития инициативы ЭПШП и МШП соответственно. Синьцзян, являясь естественным географическим центром для маршрутов в Центральную Азию, Россию и Европу, обозначен как основная область наземного Экономического пояса Шелкового пути. Провинция Фуц-

зянь выступает эквивалентной зоной для Морского шелкового пути XXI в. Такой подход определил интерес к проекту со стороны не только стран, вдоль которых непосредственно пролегают маршруты ЭПШП и МШП, но и других государств. Например, большое внимание развитию проекта уделяет Великобритания, акцентируя важность того, чтобы «британские компании как можно скорее приняли участие в этой инициативе» [8, р. 19].

Рассматривая сегодняшние российско-китайские отношения, следует отметить, что они демонстрируют всестороннее стратегическое взаимодействие и партнерство в различных областях инвестиций, энергетике, сельском хозяйстве и других направлениях. Китайские инвестиции в российские предприятия достигли 14 млрд долл., поддерживая статус четвертого по величине источника инвестиций в РФ. Россия стала крупнейшим экспортером сырой нефти в Китай, куда в 2016 г. было поставлено 5 248 млн т сырой нефти из России,

Таблица 2.  
Лидирующие провинции Китая в проекте «Один пояс – один путь»  
Источник: составлено по материалам [8, 9]

| Регион          | Провинция                                  |
|-----------------|--|
| Северо-Запад    | Ганьсу, Нинся, Цинхай, Шэньси, Синьцзян    |
| Юго-Запад       | Чунцин, Сычуань, Юньнань                   |
| Юг и Юго-Восток | Фуцзянь, Гуандун, Хайнань, Цзянсу, Чжэцзян |

**Экономические коридоры проекта «Один пояс – один путь»**

- Коридор Китай – Монголия – Россия
- Коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия
- Коридор Китай – Индокитай
- Коридор Китай – Пакистан
- Коридор Бангладеш – Индия – Мьянма – Китай

что на 23,7% превысило объемы предыдущего периода. Большое значение уделяется строительству газопровода Китай – Россия. Предполагается, что уже в мае 2019 г. начнется его эксплуатация. Шестой год подряд КНР является крупнейшим торговым партнером России. Объем торговли между странами в 2016 г. составил 69 525 млн долл., увеличившись на 2,2% [10]. Анализируя текущее положение России, необходимо учитывать ее существенную зависимость от потоков сырьевого экспорта. Несмотря на то что в 2016 г. в объемном выражении экспорт вырос, падение цен на экспортируемые товары привело к его сокращению в долларовом выражении. Все это не могло не отразиться на положении отечественных компаний-перевозчиков. В этой связи российско-китайские инициативы в рамках логистического сотрудничества проекта «Один пояс – один путь» заслуживают особого внимания, создавая прочный фундамент для здоровых и стабильных отношений между двумя странами.

Растущие объемы производства и внешней торговли КНР требуют модернизации и расширения единой с западной частью Евразии транспортной сети, поскольку существующая сегодня сухопутная транспортная инфраструктура уже не отвечает запросам страны. Безопасный и беспрепятственный транзит грузов, создание благоприятного валютного и таможенного режима с соседними государствами требуют активного развития транспортно-логистической инфраструктуры. Реализация проекта ЭПШП по прокладке транспортной магистрали, позволяющей связать Азию с Балтийским морем, обеспечит развитие узловых участков по всему пути следования (рис. 3), поэтому для России в условиях общего снижения инвестиций и падения внутренне-



Рисунок 3. Основные направления Экономического пояса Шелкового пути  
Источник: [3, с. 126]

го уровня потребления, которые ряд лет оказывают негативное влияние на объемы перевозок, участие в проекте «Один пояс – один путь» имеет особое значение. Это не только позволит активно развивать азиатские регионы страны и повысит рост окупаемости капиталовложений в транспортную инфраструктуру, но и поможет вернуть России статус крупнейшей транзитной зоны.

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи: аналитический доклад. – М.: Научный эксперт, 2016. – 130 с.
2. Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути (Шелк и внешние связи древнего и раннесредневекового Китая). – М.: Восточная литература, 1994. – 326 с.
3. Морозов Ю.В. Проблемы, сдерживающие реализацию интеграционных проектов Китая и России в Евразии // Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации: материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). – С. 113–130. Электронный ресурс: URL: <http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2016/book-20160316.pdf>
4. Си Цзиньпин. Один пояс, один путь: полный текст речи 9.05.2017. Электронный ресурс: URL: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html>
5. Стратегия экономического развития «Один пояс – один путь» 15.05.2017. Электронный ресурс: URL: <http://inosmi.ru/infographic/20170515/239348942.html>

6. Тайна Шелкового пути. Электронный ресурс: URL: <https://www.liveinternet.ru/users/larissa1425/post405414992/>
7. 2016 национальный рейтинг ВВП и национальный рейтинг ВВП на душу населения в 2016 году. Электронный ресурс: URL: <https://wenku.baidu.com/view/17190737fe00bed5b9f3f90f76c66137ee064fbc.html>
8. One Belt One Road. A role for UK companies in developing China's new initiative. New opportunities in China and beyond. – 28 p. Электронный ресурс: URL: [http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf)
9. 携手构建合作共赢新伙伴 同心打造人类命运共同体. 在第七十届联合国大会一般性辩论时的讲话 (2015年9月28日, 纽约) (Совместное формирование новых партнерских отношений сотрудничества и взаимного выигрыша, создание сообщения единой судьбы: выступление председателя КНР Си Цзиньпина в ходе дебатов на 70-й Генассамблее ООН 28 сентября 2015 г. в Нью-Йорке) // Жэньминь жибао хайвайбань. – 2015. – 29 сент.
10. «Один пояс – один путь»: сотрудничество в различных областях между Китаем и Россией по инициативе устойчивого прогресса: выступление посла КНР Ли Хуэй в России). Электронный ресурс: URL: [http://news.xinhuanet.com/world/2017-04/11/c\\_1120790520.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2017-04/11/c_1120790520.htm)