

Саакадзе Л.В.,\* Билоконь А.С.\*\*

## ТРАНСПОРТНО-ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ КИТАЯ: ВЫЗОВЫ ДЛЯ США

*В статье представлен анализ транспортно-инфраструктурных проектов Китая в условиях глобального господства США. Рассмотрены транспортно-коммуникационные нововведения в Китае и их эффективность в контексте международной нестабильности.*

**Ключевые слова:** посткризисная глобализация, международные транспортно-инфраструктурные проекты, внешние рынки, экономический рост.

*У статті представлений аналіз транспортно-інфраструктурних проєктів Китаю в умовах глобального панування США. Розглянуто транспортно-комунікаційні нововведення у Китаї та їхня ефективність у контексті міжнародної нестабільності.*

**Ключові слова:** посткризова глобалізація, міжнародні транспортно-інфраструктурні проєкти, зовнішні ринки, економічне зростання

*The paper presents analysis of transport-infrastructure projects in China in the global hegemony of USA. It consider the transport-communication innovations in China and their effectiveness in the context of international instability.*

**Keywords:** Post-Crisis Globalization, International Transport-Infrastructure Projects, World Markets, Economic Growth.

Еще в начале 90-х годов XX столетия в Китае разработан инфраструктурный проект, предусматривающий возрождение Великого шелкового пути. В рамках данного проекта предусмотрено строительство Транскитайской железнодорожной магистрали от порта Ляньюнган до границы с Казахстаном.

Второй этап предусматривает осуществления программы развития западных районов Китая интенсивное транспортное и экономическое развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района. Третий этап предполагает проведение крупных китайских инвестиционных вливаний в строительство транспортных коммуникаций в Центральной Азии.

Следует заметить что проект «Шелковый путь» не является лишь транспортно-инфраструктурным проектом. Более того, подобная магистральная «артерия», создает Китаю прямой путь, обеспечивающий экономическое, политическое и в определенной мере стратегическое влияние в регионе Центральной и Южной Азии.

В настоящее время полномасштабно начал действовать Первый Евразийский трансконтинентальный путь (Ляньюгань-Алашанькоу-Роттердам). На пример если ранее основная часть грузов из восточной в центральную Азию перевозилась через российский Транссиб, то сегодня их весомая доля приходится на транскитайскую магистраль.

\* кандидат економічних наук, провідний науковий співробітник Інституту світової економіки і міжнародних відносин НАН України

\*\* провідний спеціаліст відділу міжнародних зв'язків Інституту світової економіки і міжнародних відносин НАН України

Транскитайская магистраль, хоть и является наиболее серьезным конкурентом Транссиба. Однако, следует заметить что в условиях существенной нехватки транспортных железнодорожных сетей Китая для данного маршрута характерно определенная перегрузка на внутри Китайской территории.

Именно поэтому руководство Китая пытается решить проблему, связанную с оптимизацией грузовых перевозок. И в частности речь идет о строительстве новых железнодорожных коридоров (2-го Евроазиатского трансконтинентального моста Азия – Европа) из южных регионов Китая и далее через территорию Мьянмы, Бангладеш, Индии, Пакистана, Ирана и Турции в направлении Европы.

Строительство национальной высокоскоростной пассажирской железнодорожной сети, которая, после того как будет завершена, станет самой большой, быстрой и технологически совершенной в мире [3].

К моменту завершения строительства в 2020 году планируется проложить в общей сложности более 25 млн. км обновленных путей. По расчетам китайских экономистов, только на возведение опор для укладки рельс Китаю потребуется около 120 млн. тонн цемента. Максимальная скорость поездов составит почти 350 км в час. Заметим, что за один только 2011 год китайцы совершили в общей сложности 1,4 трлн. поездок по железной дороге. Китайские железнодорожные власти уверены, что этот показатель может увеличиться более двух раз уже в ближайшее десятилетие.

Строительные работы в рамках грандиозного проекта начались еще в 2005 году. Уже в 2012 году правительство Китая намерено инвестировать в новую высокоскоростную железнодорожную пассажирскую систему около 50 млрд. долларов США (это в два раза больше, чем в 2011 году). Общая же смета составит 300 млрд. долларов США. Как отмечают официальные лица Китая, этот проект должен стать одним из основных источников «экономического роста и модернизации». А иногда, как в случае с новой железнодорожной сетью, вырывается далеко вперед.

Совсем недавно, Пекин объявил о начале двухлетнего плана по стимулированию экономики стоимостью 4 трлн. юаней (около 600 млрд. долл. США) [1, с. 397-405].

Это примерно соответствует 13% ВВП Китая за кризисный 2008 год. Основную часть из этой суммы должна быть потрачена на реализацию именно транспортно-инфраструктурных проектов. И в частности, на инвестиции в мосты, порты и железные дороги.

Таким образом, у китайского правительства есть все основания утверждать, что «существенное увеличение финансирования транспортно-инфраструктурных проектов является единственным инструментом борьбы с негативными последствиями глобальной рецессии» [2, с. 56-87].

В этой связи, следует заметить, что в настоящее время уровень безработицы в Китае составляет почти 20%. По мнению пекинского экономиста Дэвида Ли, именно «ускорение темпов железнодорожного строительства играет ключевую роль в решении проблем безработицы в китайской экономике» [4, 9; 5, 10].

В настоящее время, темпы роста производства стали составляют приблизительно 10-12%. При этом значительная доля потребления приходится на внутренне-китайский рынок.

Как известно, рельсы для высокоскоростных поездов укрепляются стальной арматурой весом около 800 тонн. По последним прогнозам, китайское руководство планирует строительство более 200 тыс. подобных сооружений.

Известно, что даже американские эксперты-аналитики неоднократно подчеркивают, что «экономика Китая восстанавливается поразительными темпами. Отчеты с неверо-

ятними цифрами китайського ВВП приходять в той самий момент, коли в Вашингтоні с пеною у рота спорять про те, чи потрібні США (і можуть ли вони собі це дозволити) новий план стимулювання економіки. Тому що перший пакет стимулюючих заходів, запроваджених на початку цього року, поки не дуже допоміг впоратися зі спадом. Приблизно третина з виділених на ці цілі 787 млрд. доларів США піде на зниження податків, а з решти 500 млрд. доларів США вже витрачено лише близько 100 млрд. доларів» [6].

Нагадаємо, що роль Китаю також значуща на ринку енергоресурсів. Так, ще в 2010 році Китай змістив США з першого місця за споживанням енергії в світі. Крім того, в даний час, на Китай припадає майже 20% від загальносвітового споживання енергії. Починаючи з 1993 року, споживання нафти в Китаї перевищує її видобуток. Наприклад, якщо в 2009 році Китай видобував 200 млн. тонн нафти і споживав 400 млн. тонн. Тоді вже до кінця 2010 року на Китай приходило більше 5% світового виробництва нафти і 10-11% її світового споживання [7].

Якщо подивитися на китайський проект будівництва швидкісної залізничної дороги більш уважливо, то в ньому можна виявити певні ризики фінансово-економічного характеру.

Китайську економіку можуть підірвати непомерні великі погані борги регіональних урядів. Ще в 2008 році китайський уряд оголосив про пакет стабілізаційних заходів на 600 млрд. дол. США, що допоміг країні відносно легко пережити глобальний фінансово-економічний кризис. Однак наслідком стали величезні позички місцевих урядів на інфраструктурні проекти, які не будуть сплачені вчасно, за що вони часто не відповідають.

Вже на кінець 2010 року рівень внутрішньокитайської заборгованості досягла 10,7 трлн. юаней (майже 2 трлн. доларів США). За оцінками офіційної статистичної служби Китаю, обсяг поганих кредитів становить близько 3 трлн. юаней (більше 450 млрд. доларів США). Крім того, за оцінками провідних міжнародних рейтингових агентств цей показник може скласти 8-9 трлн. юаней (близько 1,5 трлн. доларів США).

З іншого боку, за словами аналітиків інформаційного агентства Reuters, найближче майбутнє може стати «потенціальним ризиком дефолту».

Наприклад, середня просрочена заборгованість за платежами урядів північно-східної провінції Ляонін, де зосереджені великі промислові потужності, за період 2010-2011 року становила 85%.

В зв'язку з цим, слід зазначити, що більшість місцевих органів управління в останні роки послідовно виконують директиви Пекіна зберегти темпи зростання ВВП на рівні не нижче 8-9%. Звернемо увагу, що в разі неможливості сплатити заборгованість місцеві уряди розраховують на «своєчасну» допомогу з боку центрального уряду.

Більшість зарубіжних експертів вважає, що багато з цих кредитів, наданих місцевим урядам і державним підприємствам, можуть не бути повернені. Тому, саме центральному уряду доведеться «виручати» місцеві уряди, або банки, а швидше і тих і інших». Слід зазначити, що ще в 1990 році центральні уряди привлекли керівні компанії для рекапіталізації банків, у яких скопилось «занадто багато токсичних боргів». Крім того, не виключено, що для врятування ситуації місцеві уряди будуть шукати гроші на ринку місцевих цінних паперів [7].

Одним з пріоритетів на найближчі п'ять років Пекін оголосив збереження темпів зростання цін на нерухомість. Однак, як зазвичай, місцеві уряди зацікавлені в макси-

мально высоких ценах на рынке, так как продажи земельных участков обеспечивают их долговые обязательства и в целом дают 40-50% общей прибыли. Теперь же их вынуждают отказаться от земли в качестве залога по кредитам. Одним из побочных эффектов может стать рост так называемого теневого банкинга, когда нелегальные заемщики или трастовые компании предоставляют кредит, который в бухгалтерском балансе отображен, как «инвестирование».

Подчеркнем, что в 2011 году такие «подпольщики» предоставили девелоперским компаниям кредиты на сумму около 30 млрд. долларов США. При этом, официальный объем их кредитования составил почти 35 млрд. долларов США.

Известно, что политика реструктуризации внутренней задолженности осуществляется, в основном, государственными банками. Так, по мнению китайских экспертов, если местные правительства столкнутся с резким увеличением задолженности, то это не так сильно повлияет на замедление темпов роста реального сектора китайской экономики. Однако если банки будут терпеть сильные убытки, то Китай получит неэффективный банковский сектор на ближайшие несколько лет, что повлечет за собой снижение объемов ВВП.

Инвестиционная модель роста после кризиса укрепилась благодаря финансовой поддержке государства. Например, снижение профицита счета текущих операций компенсировалось ускорением роста инвестиций, доля которых в ВВП приблизилась к 50%. Более того, попытки снизить уровень перегрева экономики через повышение требований к резервам привели к возникновению теневой банковской системы, которая начала выдавать кредиты под высокие ставки (до 180% годовых). А их размеры к концу 2011 года достигли почти 15 трлн. юаней, что составило около 50% китайского ВВП.

Таким образом, ухудшение в китайской экономике может существенно повлиять на конъюнктуру внешних рынков, и, в особенности, на экспортерах сырьевых товаров. Как известно, Китай является одним из крупнейших в мире потребителей электроэнергии и металлов (стали, алюминия, меди, свинца, никеля, олова, цинка).

И, наконец. Высокие темпы роста экономики Китая даже в условиях глобальной финансовой рецессии, во-первых, растущая заинтересованность Китая в участии в международном финансово-экономическом управлении, во-вторых, и стремление китайского правительства на мировое геополитическое лидерство, в-третьих, требуют от нынешнего американской администрации выработки адекватной «стратегии внешнего управления».

### Список литературы

1. Матвеев В.А Вызовы шанхайской организации сотрудничества в связи с формированием единого экономического пространства на постсоветском пространстве / Сборник докладов международной научной конференции «Россия в многополярной конфигурации» (Москва, 28-29 октября 2010 г.) / Отв. ред. д.э.н., проф. С.П. Глинкина. – М.: ИЭ РАН, 2011. – 752 с. – С. 397-405.
2. Новое пространство мировой политики: взгляд из США / ИМИ МГИМО (У) МИД России, Центр глобальных проблем; под общ. ред. В.М. Сергеева, Е.С. Алексеенковой. – М.: МГИМО-Университет, 2011. – 130 с. – (Аналитические доклады ИМИ; Вып. 6 (30), ноябрь 2011). – С. 56-87.
3. Евразия в поисках идентичности / Под ред. С.П. Глинкиной, Л.З. Зевина. – СПб.: Нестор-История, 2011. – 256 с.
4. Inside story of Reporters Without Borders // China Daily. – 03.07.2008.

5. Cold War mentality dies hard // China daily. – 20.06.2008.
6. Innovation in China. Operation, Performance and Prospects for China's Industrial Innovation System: Impact of reform and Globalization // The Levin Institute, SUNY, 2010.
7. Лапердина В.В. Экономический рост КНР. Изменение модели развития (1993-2009 гг.) / Под общей ред. М.Е. Тригубенко. – М.: Институт экономики РАН, 2011. – 222 с.