

DOI 10.21672/1818-510X-2020-62-1-194-197

**ВОЗРОЖДЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ТОРГОВОГО ПУТИ –
ПУТЬ К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ГОСПОДСТВУ КИТАЯ: РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ
«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КИТАЯ. СОТРУДНИЧЕСТВО ВМЕСТО ИЗОЛЯЦИИ –
ОБМЕН РОЛЯМИ В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ» ВОЛЬФА Д. ХАРТМАННА,
ВОЛЬФАНГА МЕННИГА И РАНА ВАНА
(Wolf D. Hartmann, Wolfgang Maennig, Run Wang: Chinas neue Seidenstraße.
Kooperation statt Isolation – Der Rollentausch im Welthandel. Frankfurter Allgemeine Buch.
Frankfurt-am-Main 2017, 214 S.)**

Лебедева Ирэна Валерьевна, кандидат социологических наук, доцент
Каспийский институт морского и речного транспорта
Российская Федерация, 414000, г. Астрахань, ул. Никольская, 6/14
E-mail: irenalebedeva@mail.ru

Приорова Ирина Валерьевна, доктор филологических наук, профессор
Российский новый университет
Российская Федерация, 105005, г. Москва, ул. Радио, 22
Сямэньский университет (КНР)
E-mail: irinapriorova@yandex.ru

Авторы проводят анализ глобальных изменений в мировой экономике, которые можно ожидать от геополитического поведения Китая и которые становятся контрапунктом англосаксонскому изоляционизму. В книге рассказывается о китайском видении новых мировых торговых путей, основанных на старом шелковом маршруте. На основе исторического отступления к тому, что когда-то было крупнейшим торговым маршрутом в мире, показано, как соответствующие регионы должны развиваться на новых континентах и как соответствующие регионы должны развиваться и объединяться в сети. Речь идет не только об инфраструктурных мерах, но и о связи с инновационными стратегиями в ключевых областях любой современной экономики, таких как оцифровка, сохранение ресурсов или мобильность. Подробно авторы рассматривают темы новой роли Китая в глобализации, размеры наземных проектов нового Шелкового пути, размеры морского Шелкового пути, а также особую роль Греции, примеры успеха и проблемы с китайскими инновационными стратегиями. Хорошо структурированная книга завершается приложением о состоянии исследований на историческом Шелковом пути.

Ключевые слова: торговый путь, инвестиции, качество, экономическое господство, инфраструктурный проект, имидж Китая, сотрудничество

**THE REVIVAL OF THE HISTORIC TRADE ROUTE
AS THE PATH TO CHINA'S ECONOMIC DOMINANCE.
BOOK REVIEW "THE NEW SILK ROAD OF CHINA. COLLABORATION INSTEAD
OF ISOLATION – THE ROLE OF EXCHANGE IN THE WORLD TRADE"
WOLF D. HARTMANN, WOLFGANG MAENNIG, RUN WANG**

Lebedeva Irena V., Ph. D. (Sociology), Associate Professor
Caspian Institute of Sea and River Transport
6/14 Nikolskaya St., Astrakhan, 414000, Russian Federation
E-mail: irenalebedeva@mail.ru

Priorova Irina V., D. Sc. (Philology), Professor
Russian New University
22 Radio St., Moscow, 105005, Russian Federation
Xiamen University (China)
E-mail: irinapriorova@yandex.ru

The authors analyze the global changes in the global economy that can be expected from China's geopolitical behavior and which become counterpoint to Anglo-Saxon isolationism. The book tells about the Chinese vision of new world trade routes based on the old Silk Road. Based on a historical digression to what used to be the largest trade route in the world, it is shown how the respective regions should develop on new continents and how the corresponding regions should develop and network. This is not only about infrastructure measures, but also about the connection with innovative strategies in key areas of any modern economy, such as digitization, resource conservation or mobility. The authors examine in detail the topics of China's new role in globalization, the size of the land projects of the new Silk Road, the size of the Sea Silk Road, as well as the

special role of Greece, examples of success and problems with Chinese innovative strategies. A well-structured book concludes with an appendix on the state of research on the historical Silk Road.

Keywords: trade route, investment, quality, economic dominance, infrastructure project, the image of China, cooperation

«Новый шелковый путь Китая. Сотрудничество вместо изоляции – обмен ролями в мировой торговле» представляет собой очень информативную работу с новыми взглядами на возможности и риски планируемого Шелкового пути. Несколько слов об авторах: В. Д. Хартманн – преподаватель университета, предприниматель и писатель. В. Менниг преподает экономику в Гамбургском университете, а также является экспертом по крупным инфраструктурным проектам. Ран Ванг изучал экономическую географию в Китае и получил докторскую степень в Германии, проводит исследования в Китайской академии наук в Сямыне.

На данный момент многое меняется на мировой политической арене. Великие державы США и Китай сражаются лицом к лицу за экономическое превосходство. Это гонка, в которой, по мнению авторов, китайцы одержат победу. Надвигающаяся торговая война не сможет изменить ничего. В то время как американцы возвращаются в эпоху протекционизма под руководством своего президента Дональда Трампа, Китай под руководством президента Си Цзиньпина планирует евразийское сотрудничество с развитием нового Шелкового пути. Возрождение исторического торгового пути должно связать два континента более крепко посредством экономики. В своей книге «Новый шелковый путь Китая» Хартманн, Менниг и Ван исследуют мотивы Китая, руководствуясь которым коммунистическая страна осуществляет утопический проект. По словам авторов, китайская элита уже давно переосмыслила свою позицию, стремясь к экономической и социально-политической стабильности и больше внимания уделяя сотрудничеству, а не конфронтации. Авторы подчеркивают, что торговые маршруты нового Шелкового пути соединят 65 стран на трех континентах по суше и воде. Исторический Шелковый путь был создан около 4 000 лет назад как торговый путь для шелка, специй, фарфора и бумаги. Гигантский проект Китая сегодня – это больше, чем инфраструктура. Процветание и стабильность вовлеченных в этот проект стран должны быть улучшены. Этот проект представляет по своей сути геополитический переворот, который должен поставить Китай в один ряд с крупными промышленно развитыми странами Запада. Экономическое открытие Китая способствует процветанию мировой торговли. Страна превращается из рынка рабочей силы в общество обслуживания с растущим средним классом, ориентированным на потребителя. Китай уже является лидером рынка в определенных технологических секторах и делает ставку на новые возможности оцифровки. Социальное равновесие среди населения и экологические проблемы остаются насущными проблемами для страны.

Китай хочет противостоять проблемам растущей урбанизации с помощью «умных городов» – умных, связанных и устойчивых городов. Правительство Китая полагаются на сотрудничество, а не на конфронтацию.

Исторически старый Шелковый путь был не единым торговым маршрутом, а переплетение топографически и климатически очень разных, иногда труднопроходимых участков пути. Его происхождение насчитывает 4 000 лет. Старый Шелковый путь стал важным как важнейшее торговое соединение между Китайским морем и Атлантикой. История Шелкового пути, по крайней мере, частично документирована на основании находок и отчетов о поездках, таких как история итальянского торговца Марко Поло. Марко Поло подробно рассказал о своих экспедициях и описал товары и перевалочные пункты. Торговая связь между Европой и Азией не получила названия «Шелковый путь» до конца XIX в., пока это не сделал немецкий географ, барон Фердинанд фон Рихтгофена, который путешествовал по этому маршруту в исследовательских целях. Хотя название и получило международное признание в последующие годы, оно, тем не менее, вводит в заблуждение: помимо шелка, на торговом пути также перевозились и продавались специи, драгоценные металлы, фарфор и, прежде всего, бумага. Средняя часть Великого шелкового пути легла в основу исторического маршрута: он соединял нынешние государства Иран, Индию и Китай. На востоке Шелковый путь простирался до крупных городов Гуачжоу и Пекина, на западе – до важных портовых городов Константинополя и Александрии на Средиземном море.

Сегодня, новый шелковый путь, этот гигантский проект, должен соединить 65 стран на трех континентах по суше и воде. В новую инфраструктуру должны поступить миллиарды евро и заключить бесчисленные соглашения о сотрудничестве. В результате геополитического

переворота Китай, который официально все еще остается развивающейся страной, наконец, оказался на равных с западными промышленно развитыми странами. Экономическое открытие Китая уже оставляет свой след в мировой торговле. Трансграничная торговля товарами и прямые инвестиции – как иностранными поставщиками капитала внутри страны, так и гражданами Китая за рубежом – значительно увеличились с момента вступления в ВТО. «Изменяющееся поведение США и текущее ослабление ЕС способствуют планам Китая быть более вовлеченными в глобальную экономическую деятельность, чем когда-либо» – утверждают авторы книги. За последние годы в Китае происходят такие экономические перемены, на которые другим промышленно развитым странам потребовались десятилетия. В то время как Китай ранее рассматривался как расширенный инструмент для богатых покупателей на Западе, правительство в настоящее время открывает новые горизонты для своих пятилетних планов. Это способствует процветанию собственного населения и обеспечивает лучший социальный баланс в целях укрепления внутреннего потребления. Своей программой экономической политики Китай также планирует бороться с инфляцией и улучшать защиту окружающей среды. Китай становится незаменимым финансовым и экономическим партнером на международной арене.

Китайское видение нового Шелкового пути впервые было представлено миру президентом Си Цзиньпином в 2013 г. Последствия, с которыми мегапроект осуществлялся на различных уровнях с тех пор, доказывают, что это отнюдь не нереальная идея. Новый Шелковый путь – также известный как «Один пояс, один путь» (One Belt One Road – OBOR) – будет включать два торговых пути: один по северному сухопутному маршруту и один по морскому пути. Планируемое расширение включает в себя автомобильные и железнодорожные сети, маршруты доставки, порты и аэропорты, а также энергетические и коммуникационные линии.

«Китай сейчас является второй по величине экономикой в мире, чемпион мира по экспорту, владелец самых высоких валютных резервов» – утверждают авторы. Тем не менее, руководящие принципы, опубликованные в 2015 г., также ясно дают понять, что речь идет не только об инфраструктурных мерах, но и о расширении сотрудничества между странами-участницами с целью снижения торговых и инвестиционных барьеров и интеграции финансовых рынков. В целом страны-участницы в Азии, Африке и Европе будут участвовать в новом наступлении на развитие, которое призвано обеспечить рост и процветание на Шелковом пути. Китай уже сделал несколько стратегических инвестиций – например, с приобретением контрольного пакета акций греческого порта Пирей – и собирается вступить в партнерские отношения, чтобы прояснить различные региональные приоритеты Шелкового пути. Например, в стране запущен формат «16 + 1» с 16 странами Центральной и Восточной Европы. В целом ожидается, что более 900 отдельных проектов будут стимулировать мировую экономику и, таким образом, в соответствии с ожиданиями Международного валютного фонда МВФ, обеспечат заметное увеличение общего объема мировой экономики. Китай также профинансировал свою гигантскую инициативу с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций. В течение некоторого времени правительство принимает целенаправленные меры для укрепления своей собственной валюты, юаня, и повышения ее независимости на международном уровне.

В Китае новые инновационные отрасли быстро развивались в последние годы и обогнали доминирующие секторы производства и производства сырья. В настоящее время существует множество примеров компаний в новых секторах потребительских товаров, технологий и услуг, которые привлекли внимание благодаря значительным инновациям. Такие компании, как производитель компьютеров Lenovo или производитель мобильных телефонов Xiaomi, сначала успешно расширили свою деятельность на быстро растущем внутреннем рынке, прежде чем выходить на международные рынки. Огромный китайский рынок сбыта с его быстро растущим, удобным для потребителей средним классом также подогревает интерес иностранных компаний, которые ищут местных партнеров для совместных предприятий. В результате доля Китая в мировой торговле увеличивается из года в год, хотя страна больше не растет так же быстро, как в предыдущие годы, с точки зрения ее годового объема производства. Поэтому рост любой ценой больше не является приоритетом для правительства Китая. Страна намеревается больше сосредоточиться на устойчивой экономике и улучшенной защите окружающей среды. «Сегодня больше китайских инвесторов, чем когда-либо, совершают покупки в Европе» – отмечают авторы.

Если раньше Китай был известен своими пиратскими менеджерами и пиратством продукции, то сегодня инновационные технологические гиганты зарекомендовали себя, как заинтересованные

в защите интеллектуальной собственности. Государство поддерживает их усилия и поддерживает инновации частного сектора с различными инициативами по оцифровке. С Baidu, Alibaba и Tencent были созданы китайские аналоги Google, Amazon и WhatsApp. Несмотря на успехи, Китай также борется с последствиями своего быстрого экономического развития: помимо избыточных мощностей в некоторых промышленных секторах, таких как производство стали, он в первую очередь наносит ущерб окружающей среде, которая в особенности влияет на городскую жизнь. Поэтому правительство Китая прилагает все больше усилий для повышения энергоэффективности и сокращения выбросов с начала тысячелетия. Тем не менее, демографическое развитие представляет собой растущую проблему: в результате недавно политики одного ребенка общество станет очень старым (как и в Европе), что повлечет за собой социально-экономическую проблему, состоящую в том, что повзрослевший ребенок в дальнейшем должен будет поддерживать двух родителей и четырех бабушек и дедушек.

В то время как Китаю еще предстоит многое сделать в плане защиты окружающей среды, и в первую очередь он должен повысить осведомленность широких слоев населения, страна смогла хорошо позиционировать себя в других областях, которые в будущем могут стать еще более важными. Китайцы уже устанавливают новые стандарты в области электромобильности и автономного вождения: эта страна является крупнейшим в мире рынком сбыта электромобилей. С одной стороны, этот бум связан с автомобильной политикой, контролируемой государством, с другой – с энтузиазмом китайцев в отношении новых технологий, который гораздо более выражен в Китае по сравнению с Германией. Пример солнечной энергетики показывает, что инновационные компании Китая предпочитают выходить на новую территорию, а не конкурировать с устоявшимися конкурентами в устоявшихся отраслях: благодаря концентрированной финансовой силе и мощной рабочей силе китайские поставщики доминируют на международных рынках и не дают своим конкурентам шансов. В одной только Германии производственные мощности за несколько лет сократились на две трети. Защитные тарифы ЕС не могли этого изменить.

В результате урбанизации и внутренней миграции города Китая становятся все больше. Шесть китайских городов в настоящее время входят в число крупнейших мегаполисов на планете (более 10 млн жителей). Чтобы лучше учитывать потребности жителей, ответственные лица полагаются на концепцию «умного города»: с помощью новейших технологий города должны стать более интеллектуальными, объединенными в сеть и экономить ресурсы. Владельцы смартфонов могут использовать их также в качестве навигатора и советника и, таким образом, узнавать, например, какой путь им нужно выбрать, чтобы избежать пробок или найти бесплатное парковочное место. Те, кто отвечает за умные города, полагаются на возможности оцифровки при создании сетей своих городов: например, сканеры для лица должны заменять платежи по кредитным картам, или интеллектуальные мусорные баки используются для сжигания и сообщения об отходах, когда их необходимо опорожнить.

Действующим в настоящее время амбициозным пятилетним планом правительство Китая хочет еще больше расширить роль страны в качестве двигателя глобального роста. С одной стороны, следует привлекать инвесторов из-за рубежа, с другой – постепенно приватизировать государственные службы. Хотя правительственная элита состоит из членов Коммунистической партии единства, которые продолжают проводить свою экономическую политику за закрытыми дверями, нынешние правители укрепляют рыночные механизмы, содействуют стартапам и расширяют партнерские отношения. Фраза «сделано в Китае» должна приобрести контекстное звучание в ближайшем будущем. В прошлом у китайцев всегда была репутация не придавать особого значения качеству. До сих пор совершенство было в основном лишь критерием для продаж, но не для производства продукции. С развитием нового Шелкового пути правительство надеется на развитие предпринимательства и улучшение имиджа. Китайское правительство знает, что экономический рост их страны в первую очередь основан на глобализации. Растущее благосостояние населения обеспечивает внутреннюю сплоченность и социальный мир. Тем не менее, правительство опасается отделения некоторых этнических групп и возможных конфликтов с соседними странами. Здесь, помимо прочего, высокие инвестиции в проект Шелкового пути должны помочь стабилизировать внешние связи. Даже если ЕС и некоторые другие страны все еще скептически относятся к проекту, большинство правительств, включая Германию, видят возможности для международного сотрудничества.