

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

Транскитайська магістраль, хоч і являється найбільш серйозним конкурентом Транссиба. Однак, слід зауважити, що в умовах суттєвої нехватки транспортних залізничних мереж Китаю для даного маршруту характерно визначена перевантаження на всередині Китайської території.

Іменно тому керівництво Китаю намагається вирішити проблему, пов'язану з оптимізацією вантажних перевезень. І в частині мова йде про будівництво нових залізничних коридорів (2-го Євразійського трансконтинентального моста Азія – Європа) з південних регіонів Китаю і далі через територію М'янми, Бангладеш, Індії, Пакистану, Ірану і Туреччини в напрямку Європи.

Будівництво національної високоскоростної пасажирської залізничної мережі, після того як буде завершена, стане найбільшою, швидкою і технологічно досконалою в світі [3].

На момент закінчення будівництва в 2020 році планується прокласти в загальній складності понад 25 млн. км оновлених шляхів. За розрахунками китайських економістів, тільки на встановлення опор для закладки рейсів Китаю знадобиться близько 120 млн. тонн цементу. Максимальна швидкість поїздів складе майже 350 км на годину. Зауважимо, що за один тільки 2011 рік китайці здійснили в загальній складності 1,4 трлн. поїздок по залізничній дорозі. Китайські залізничні влади впевнені, що цей показник може збільшитися більш ніж удвічі вже в найближчому десятилітті.

Будівельні роботи в межах грандіозного проекту почалися ще в 2005 році. Уже в 2012 році уряд Китаю намірено інвестувати в нову високоскоростну залізничну пасажирську систему близько 50 млрд. доларів США (це в два рази більше, ніж в 2011 році). Загальна ж сума складе 300 млрд. доларів США. Як зауважують офіційні особи Китаю, цей проект повинен стати одним з основних джерел «економічного зростання і модернізації». А іноді, як в разі з новою залізничною мережею, виноситься далеко вперед.

Всього недавно, Пекін оголосив про початок дворічного плану по стимулюванню економіки вартістю 4 трлн. юаней (близько 600 млрд. долл. США) [1, с. 397-405].

Це приблизно відповідає 13% ВВП Китаю за кризовий 2008 рік. Основну частину з цієї суми повинна бути витрачена на реалізацію саме транспортно-інфраструктурних проектів. І в частині, на інвестиції в мости, порти і залізничні дороги.

Таким чином, у китайського уряду є всі підстави утвердити, що «суттєве збільшення фінансування транспортно-інфраструктурних проектів є єдиним інструментом боротьби з негативними наслідками глобальної рецесії» [2, с. 56-87].

В цій зв'язі, слід зауважити, що в теперішній час рівень безробіття в Китаї становить майже 20%. За думкою пекиньського економіста Девіда Лі, саме «збільшення темпів залізничного будівництва грає ключову роль у вирішенні проблем безробіття в китайській економіці» [4, 9; 5, 10].

В теперішній час, темпи зростання виробництва стали становити приблизно 10-12%. При цьому значуща частка витрат припадає на внутрішнь-китайський ринок.

Як відомо, рейси для високоскоростних поїздів закріплюються сталевими арматурами вагою близько 800 тонн. За останніми прогнозами, китайське керівництво планує будівництво більш ніж 200 тис. подібних споруд.

Відомо, що навіть американські експерти-аналітики неодноразово підкреслюють, що «економіка Китаю відновлюється вражаючими темпами. Звіти з неперо-

ятними цифрами китайського ВВП приходять в той самий момент, когда в Вашингтоні с пеною у рта спорять о том, нужен ли США (и могут ли они себе его позволить) новий план по стимулюванню економіки. Потому что перший пакет стимулюючих мер, зарекомендовавших в начале этого года, пока не очень помог справиться со спадом. Примерно треть из выделенных на эти цели 787 млрд. долларов США придется на снижение налогов, а из оставшихся 500 млрд. долларов США уже потрачено лишь около 100 млрд. долларов» [6].

Напомним, что роль Китая также значительна на рынке энергоресурсов. Так, еще в 2010 году Китай сместил США с первого места по потреблению энергии в мире. Более того, в настоящее время, на Китай приходится почти 20% от общемирового потребления энергии. Начиная с 1993 года, потребление нефти в Китае превышает её добычу. Например, если в 2009 году Китай добывал 200 млн. тонн нефти и потреблял 400 млн. тонн. То уже к концу 2010 года на Китай приходилось более 5% мирового производства нефти и 10-11% его мирового потребления [7].

Если присмотреться к китайскому проекту строительства высокоскоростной железной дороги более внимательно, то в нем можно обнаружить определенные риски финансово-экономического характера.

Китайскую экономику могут подорвать непомерно большие плохие долги региональных властей. Еще в 2008 году китайское правительство объявило о пакете стабилизационных мероприятий на 600 млрд. долл. США, что помогло стране относительно легко пережить глобальный финансово-экономический кризис. Однако следствием стали огромные займы местных властей на инфраструктурные проекты, расплатиться в срок, за которые они часто не в состоянии.

Уже на конец 2010 года уровень внутри-китайской задолженности достигла 10,7 трлн. юаней (почти 2 трлн. долларов США). По оценкам официальной статистической службы Китая, объем плохих кредитов составляет около 3 трлн. юаней (более 450 млрд. долларов США). Вместе с тем, по оценкам ведущих международных рейтинговых агентств этот показатель может составить 8-9 трлн. юаней (около 1,5 трлн. долларов США).

С другой стороны, по мнению аналитиков информационного агентства Reuters, в ближайшее время может увеличиться «потенциальный риск дефолта».

Например, средняя просроченная задолженность по платежам властей северной провинции Ляонин, где сосредоточены значительные промышленные мощности, за период 2010-2011 год составила 85%.

В этой связи, следует отметить, что большинство муниципальных органов управления в последние годы последовательно выполняют директивы Пекина удерживать темпы роста ВВП на уровне не ниже 8-9%. Заметим, что в случае же неспособности расплатиться по счетам местные власти рассчитывают на «своевременную» помощь со стороны центрального правительства.

Большинство зарубежных экспертов считает, что многие из этих кредитов, выданных местным правительствам и государственным компаниям, могут быть не возвращены. Поэтому, именно центральному правительству придется «выручать или местные власти, или банки, а скорее и тех и других». Следует отметить, что еще в 1990 году центральные власти привлекли управляющие компании для рекапитализации банков, у которых скопилось «слишком много токсичных долгов». Кроме того, не исключено, что для спасения ситуации местные правительства получают возможность «искать деньги на рынках муниципальных ценных бумаг» [7].

Одним из приоритетов на ближайшие пять лет Пекин объявил сдерживание роста цен на недвижимость. Однако, как правило, муниципальные власти заинтересованы 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.