

УДК 327.8(510)

UDC 327.8(510)

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ КНР

INITIATIVES "ONE BELT, ONE ROAD" IN PRC FOREIGN POLICY

В. Э. Василевская,
аспирант кафедры
международных отношений БГУ

V. Vasilevskaya,
Postgraduate Student of the Department
of International Relations of BSU

Поступила в редакцию 11.01.2024.

Received on 11.01.2024.

В статье рассматриваются идейные особенности инициативы руководства КНР «Один пояс – один путь» с проекции политических интересов вовлеченных стран. На примере выявления приоритетов сотрудничества КНР и государств – членов ЕАЭС и АСЕАН в рамках «Один пояс – один путь» объясняется значимость и стратегическая цель инициативы. Согласно основополагающему программному документу «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века», инициатива призвана стимулировать свободное передвижение факторов производства и высокоэффективное распределение ресурсов между странами Азии, Европы и Африки. На сегодняшний день участие в инициативе «Один пояс – один путь» принимают 150 стран и 32 международные организации.

Ключевые слова: АСЕАН, Великий шелковый путь, ЕАЭС, Один пояс – один путь, политика, экономика.

The article examines the ideological features of the initiative of the leadership of the People's Republic of China «One Belt, one Road» from the projection of the political interests of the countries involved. Using the example of identifying the priorities of cooperation between China and the EAEU and ASEAN member states within the framework of the «One Belt, One Road», the importance and strategic goal of the initiative is explained. According to the fundamental policy document «Excellent prospects and practical actions for the joint creation of the Silk Road Economic Belt and the maritime Silk Road of the XXI century», the initiative is designed to stimulate the free movement of factors of production and highly efficient allocation of resources between the countries of Asia, Europe and Africa. To date, 150 countries and 32 international organizations have participated in the Belt and Road initiative.

Keywords: ASEAN, the Great Silk Road, the EAEU, One Belt– One Road, politics, economics.

Введение. Инициатива «Один пояс – один путь» является идейным продолжением Великого шелкового пути – важнейшего проекта человечества, связывающего воедино Восток и Запад. По караванному пути осуществлялся обмен товарами, традициями, идеями, знаниями. Развитие крупнейшей трассы, способствующей взлету экономик и культур, обусловило переход от древности к Средневековью. Термин «Великий шелковый путь» был введен в оборот немецким геологом Рихтгофеном в 1877 г. и отражал первопричину образования трансконтинентального моста – вывоз шелка из Китая. Впоследствии шелковый путь был наполнен разнообразным товаром, а формы торговли преобразовывались в полноценные поселения – ремесленные центры, объединяющие народы вокруг идеи мирного цивилизационного развития. Следы материальных и нематериальных памятников Великого шелкового пути отчетливо выражены в современных реалиях, составляют ценность историческо-

го наследия человечества. По праву лучшим признанием ценности Великого шелкового пути являются планы его возрождения. На сегодняшний день самым масштабным примером попытки повторить успех прошлого является инициатива Председателя КНР «Один пояс – один путь».

Впервые идея возрождения Великого шелкового пути была озвучена Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. на базе Назарбаев университета в Казахстане. Глава китайского государства в своем докладе «Развитие дружбы народов ради прекрасного будущего» призвал страны Центральной Азии объединить усилия ради повышения благосостояния народов региона путем строительства «Экономического пояса Шелкового пути». Он также отметил, что родоначальником образования древнего Великого шелкового пути является китайский дипломат Чжан Цянь, проложивший дружественный фундамент отношений между Китаем и центральноазиатскими странами в 220 г.

до н. э. История Великого шелкового пути свидетельствует, что народы с разными религиями и культурами вполне могут мирно сосуществовать и развиваться благодаря силе равноправия и взаимной выгоды. В связи с этим Председатель КНР Си Цзиньпин выразил уверенность в том, что новый Шелковый путь укрепит традиционную китайско-центральноазиатскую дружбу и откроет дополнительные возможности создания прекрасного будущего [1].

Спустя месяц, в Совете народных представителей Индонезии, Си Цзиньпин выступил с речью на тему китайской политики развития добрососедства с государствами – членами АСЕАН. В знак реальных намерений реализации потенциальных возможностей масштабного партнерства Председатель КНР выдвинул стратегическую концепцию «Морского Шелкового пути в XXI веке». Он подчеркнул, что для строительства морской логистики существует прочная экономическая основа, сформированная многолетним сотрудничеством КНР и АСЕАН. Построение «Морского Шелкового пути» отвечает интересам всех сторон и является требованием осуществления общего развития.

Цель работы – рассмотреть сущность инициативы «Один пояс – один путь» в контексте внешней политики КНР.

Основой для рассмотрения сущности инициативы «Один пояс – один путь» в контексте политических интересов вовлеченных стран послужили исследования Е. А. Канаева [2], С. А. Кизимы [3], В. Н. Ремыга [4], С. М. Шандрука [5], И. А. Чувилова [6]. В работе доктора исторических наук Е. А. Канаева выявлена степень нацеленности АСЕАН на развитие сотрудничества с КНР в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Он отмечает, что выдвинутая Китаем инициатива является подтверждением глобальных амбиций Поднебесной изменить расстановку сил на политической карте мира. Это обуславливает специфику сотрудничества, в том числе и с государствами – членами АСЕАН. Доктор политических наук С. А. Кизима на примере китайско-белорусских отношений анализирует политический потенциал реализации инициативы «Один пояс – один путь». В частности он отмечает, что для Беларуси участие в инициативе создает дополнительные возможности раскрытия экспортного потенциала. В работе доктора экономических наук В. Н. Ремыга рассматриваются особенности строительства «Экономического пояса Шел-

кового пути». Он исследует проблему понимания стратегических планов Китая по строительству сухопутной магистрали, соединяющей экономические резервы Востока и Запада. Работа С. М. Шандрука посвящена комплексному исследованию принципов асимметричного экономического развития стран Юго-Восточной Азии как определяющего фактора реализации концепции «Морского Шелкового пути». Анализ документального обеспечения инициативы «Один пояс – один путь» представлен в работе кандидата политических наук И. А. Чувилова. В качестве нормативно-правового фундамента И. А. Чувилов рассматривает содержательное наполнение основных программных документов инициативы, а также официальных выступлений китайского лидера.

Основная часть. Сопряжение стратегий «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» имеет общее название – «Один пояс – один путь», впоследствии упрощенное в политическом дискурсе как «Пояс и путь». Глобальная стратегия внешней политики китайского лидера Си Цзиньпина побуждает Китай занять центральное место в геополитическом мире, поскольку новая модель сотрудничества Китая с Центральной Азией, Европой и Ближним Востоком не только насыщает экономические резервы вовлеченных стран, а также создает условия для «мягкого перехвата» политического лидерства Китаем на заявленном пространстве.

Важно подчеркнуть, что «Пояс и путь» является в первую очередь экономической инициативой, в основе которой находится торговая и кредитно-инвестиционная политика. Согласно официальному плану действий, разработанному руководством КНР, совместное строительство Шелкового пути позволит упорядочить экономические факторы путем глубокой интеграции на принципах открытого участия всех стран и международных организаций с целью достижения общего процветания. Завершить строительство планируется в 2049 г. к 100-летию основания КНР.

Процесс продвижения инициативы китайским руководством можно разделить на два основных этапа.

1. *Формирование концептуальной основы*, что предусматривает создание специальных финансовых структур и программных документов. Главными финансовыми структурами инициативы «Один пояс – один

путь» являются Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути, образованные в 2014 г. с целью финансирования инновационных проектов вдоль «Пояса и пути». Первым официальным систематизированным документом инициативы является «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», разработанный Государственным комитетом по делам развития и реформам КНР в 2015 г. При этом важно отметить, что фактически еще до опубликования указанного документа китайское руководство активно стимулировало сотрудничество в рамках выдвинутой инициативы путем подписания двусторонних меморандумов с заинтересованными странами. Например, в работе И. А. Чувилова отмечается, что до 2015 г. меморандумы о сотрудничестве были подписаны с Кувейтом, Казахстаном, Грузией, Сербией. Отдельно следует подчеркнуть, что в данный период был подписан меморандум о сотрудничестве между Министерством экономики Республики Беларусь и Министерством коммерции Китайской Народной Республики (декабрь 2014 г.) [6, с. 156].

2. *Активное вовлечение участников.* В мае 2017 г. в Пекине прошел первый форум, по итогам которого руководящей рабочей группой по продвижению строительства «Пояса и пути» был опубликован документ (книга) «Совместное строительство “Одного пояса, одного пути”: идея, практика и вклад Китая». Согласно предисловию издания, основной целью публикации является усиление понимания содержания инициативы международным сообществом [7, с. 67]. В апреле 2019 г. прошел второй форум, количество стран-участников которого значительно увеличилось с 29 до 37 стран. На нем присутствовали директор Международного валютного фонда и генеральный секретарь ООН, что свидетельствовало о высоком уровне заинтересованности китайской инициативой [8].

Как отмечает, В. Н. Ремыга, внешнеполитическая стратегия КНР в первую очередь получила поддержку в странах Центральной Азии, а также в международных организациях ЕАЭС и АСЕАН. Отдельно он выделяет значимость позиции России, которая впервые официально была выражена в мае 2014 г. министром иностранных дел С. В. Лавровым: «Россия считает важной инициативу Китая

и высоко оценивает готовность китайской стороны учитывать российские интересы в ходе ее разработки и реализации» [4, с. 126]. Принимая во внимание постепенное принятие инициативы членами ЕАЭС, российская сторона разглядела весомый потенциал интеграции и для объединения Большой Евразии, что впоследствии сыграет важную роль не только в экономическом, но и политическом плане.

Что касается непосредственно ЕАЭС, то соглашение о согласовании проектов было подписано еще в 2015 г. В мае 2018 г. между членами ЕАЭС и КНР было подписано соглашение о сотрудничестве, важной главой которого является конкуренция. На сегодняшний день страны ЕАЭС и КНР готовы продолжать развивать торгово-экономическое сотрудничество в рамках подписанного соглашения. Так, в феврале 2023 г. на третьем заседании совместной комиссии по реализации Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве стороны утвердили общую дорожную карту, которая предусматривает внедрение конкретных мер и форматов мероприятий в 8 сферах [9, с. 46].

Следует отметить специфику сотрудничества КНР и государств – членов АСЕАН. О том, что в реализации инициативы Китая намерен делиться ее возможностями и с АСЕАН, Си Цзиньпин заявил сразу во время первого представления международному сообществу проекта «Морской Шелковый путь XXI века» в 2013 г. К тому периоду отношения длиной более 20 лет между КНР и АСЕАН надежно укрепились, особенно в торгово-экономической сфере. Большинство стран АСЕАН поддерживают строительство беспрепятственного торгового маршрута, прежде всего, с точки зрения экономического интереса. Китай активно инвестирует в реализацию инфраструктурных проектов на территории стран Юго-Восточной Азии, темпы социально-экономического развития которых характеризуются выраженной разновекторностью и контрастными результатами. Как отмечает С. М. Шандрук, в регионе существует огромный потенциал взаимодополнения экономик, который не используется в полном объеме по причине неравномерного технологического развития [5, с. 41]. Нехватка технических резервов и финансовые трудности не позволяют странам юго-восточного региона Азии осуществлять масштабную инфраструктурную застройку без внешней поддержки. В связи с этим

Е. А. Канаев подчеркивает, что государства АСЕАН признают полезность дополнительных возможностей, которые открывает китайская инициатива. Государства АСЕАН рассчитывают на диверсификацию притока инвестиций с Северо-Восточной Азии, резонно полагая, что, например, Япония и Республика Корея, стратегически предотвращая чрезмерное усиление политического влияния Китая в регионе, будут активизировать собственную политику [2, с. 26].

Согласно положениям документа «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», строительство «общего пути» является открытым и толерантным процессом, о чем свидетельствует активное вовлечение Китаем всех стран и международных организаций, расположенных на этом пути. Китай готов совместно определять временные рамки, дорожные карты, формы и методы взаимодействия, отмечается в главе VIII вышеназванного документа [10]. Принципиальная позиция Китая в отношении уважения суверенных прав отдельных стран и невмешательства в их внутреннюю политику отчетливо выражает разность с внешней политикой США. Как отмечает С. А. Кизима, внешнеполитические инструменты военной силы и регулярных угроз, присущие Вашингтону, Пекин заменяет инструментами мягкой силы и взаимовыгодной поддержки, заметно привлекая все большее количество союзников. Такая ситуация не устраивает США, элита которых с конца прошлого столетия уверенно вообразила, что сместить центр тяжести с Вашингтона никому не удастся. В связи с этим обоснована усиливающаяся тенденция открытого давления США на Китай и его союзников. Однако нынешний курс внешней политики Китая успешно нейтрализует недружественные шаги США [3, с. 45].

Заключение. Намерения Китая, заявленные в сентябре 2013 г., повторить успех древней модели экономического сотрудни-

чества были восприняты неоднозначно, противоположные мнения разделились на два подхода. Согласно первому подходу инициатива оценивается как очередной стратегический ход Китая, основанный на раскрученном историей бренде, мало схожем с современным аналогом. Второй подход, напротив, сводился к абсолютной полезности инициативы для мирового рынка.

Китайские амбиции в отношении центральноазиатского рынка по-прежнему беспокоят участников инициативы «Пояс и путь», поэтому заявлять об абсолютном доверии между ними не приходится и сегодня. Тем не менее ясная позиция, в первую очередь России, на счет возможности формирования открытого экономического пространства, объединяющего ШОС, ЕАЭС и АСЕАН, сглаживает эти противоречия. Здесь важно подчеркнуть, что китайская идея создания новой модели международного сотрудничества почти сразу была поддержана странами Центральной Азии. Многочисленные критические сценарии развития событий в контексте определения роли уже действующих экономических союзов в инициативе Шелкового пути оказались преувеличенными.

С момента выдвижения инициативы прошло более 10 лет, за этот относительно непродолжительный промежуток времени удалось достигнуть весомых результатов. Во-первых, работа по вовлечению стран в инициативу принесла свои плоды, на сегодняшний день участниками являются 150 стран и 32 международные организации. Во-вторых, укреплению сотрудничества способствовало подписание более 50 специальных межправительственных соглашений о совместном развитии проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь». В-третьих, во исполнение задач инициативы по стимуляции экономического потенциала взаимодействия в более 20 странах вдоль «Пояса и пути» было создано 56 торгово-экономических зон, получивших признание ООН.

ЛИТЕРАТУРА

1. О выдвижении инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» [Электронный ресурс] // Портал «Один пояс, один путь». – Режим доступа: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydyll/event/36777.htm>. – Дата доступа: 05.01.2024 г.

REFERENCES

1. O vydvizhenii iniciativy «Ekonomicheskij pojas Shelkovogo puti» [Elektronnyj resurs] // Portal «Odin pojas, odin put'». – Rezhim dostupa: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydyll/event/36777.htm>. – Data dostupa: 05.01.2024 g.

2. Канаев, Е. А. АСЕАН в инициативе Пояса и Пути: на встречу представительству Вьетнама / Е. А. Канаев // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – № 1 (42). – С. 22–31.
3. Кизима, С. А. Внешняя политика Китая новой эпохи и перспективы развития белорусско-китайского сотрудничества / С. А. Кизима // Идеи социализма с китайской спецификой новой эпохи и стратегия их реализации: материалы Междунар. науч. конф., Минск, 2 мрт. 2018 г. / РИВШ; под ред. проф. А. А. Тозика. – Минск, 2018. – С. 41–49.
4. Ремыга, В. Н. Экономический пояс Шелкового пути / В. Н. Ремыга // Вестник финансового университета. – 2015. – № 5. – С. 121–130.
5. Шандрук, С. М. Разновекторный характер социально-экономического развития стран Юго-Восточной Азии и моделей их возможного экономического роста / С. М. Шандрук // Актуальные вопросы экономических наук. – 2013. – № 31. – С. 35–40.
6. Чувиллов, И. А. Документальное обеспечение инициативы «Один пояс – один путь» / И. А. Чувиллов // Современная политическая наука о траекториях развития государства, бизнеса и гражданского общества. (Мир в постковидную эпоху: от разобщенности к единству) : сб. ст. II Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 15–16 дек. 2021 г. / БГЭУ, Ин-т соц.-гум. обр-я; редкол.: Н. Ю. Веремеев [и др.]. – Минск, 2021. – С. 155–159.
7. Документ «Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая» [Электронный ресурс] // Один пояс, один путь. – Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydyly.pdf>. – Дата доступа: 05.01.2024 г.
8. О втором форуме «Один пояс и один путь» [Электронный ресурс] // Беларусь 1. – Режим доступа: https://www.tvr.by/news/ekonomika/vtoroy_forumsovershil_sereznyy_ekonomicheskij_proryv/. – Дата доступа: 05.01.2024 г.
9. Аналитический доклад на тему «Сопряжение стратегии развития ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf. – Дата доступа: 05.01.2024 г.
10. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века [Электронный ресурс] // Евразийское иллюстрированное обозрение. – Режим доступа: <https://ruchina.org/china-article/china/731.html>. – Дата доступа: 05.01.2024 г.
2. Kanaev, E. A. ASEAN v iniciative Poyasa i Puti: na vstrechu predstavitel'stvu V'etnama / E. A. Kanaev // Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya. – 2019. – № 1 (42). – S. 22–31.
3. Kizima, S. A. Vneshnyaya politika Kitaya novoj epohi i perspektivy razvitiya belorussko-kitajskogo sotrudnichestva / S. A. Kizima // Idei socializma s kitajskoj specifikoj novoj epohi i strategiya ih realizacii: materialy mezhdunar. nauch. konf., Minsk, 2 mrt. 2018 g. / RIVSh; pod red. prof. A. A. Tozika. – Minsk, 2018. – S. 41–49.
4. Remyga, V. N. Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti / V. N. Remyga // Vestnik finansovogo universiteta. – 2015. – № 5. – S. 121–130.
5. Shandruk, S. M. Raznovektornyj harakter social'no-ekonomicheskogo razvitiya stran Yugo-Vostochnoj Azii i modelej ih vozmozhnogo ekonomicheskogo rosta / S. M. Shandruk // Aktual'nye voprosy ekonomicheskikh nauk. – 2013. – № 31. – S. 35–40.
6. Chuvilov, I. A. Dokumental'noe obespechenie iniciativy «Odin poyas – odin put'» / I. A. Chuvilov // Sovremennaya politicheskaya nauka o traektoriyah razvitiya gosudarstva, biznesa i grazhdanskogo obshchestva. (Mir v postkovidnyuyu epohu: ot razobshchennosti k edinstvu) : sb. st. II mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Minsk, 15–16 dek. 2021 g. / BGEU, In-t soc.-gum. obr-ya; redkol.: N. Yu. Veremeev [i dr.]. – Minsk, 2021. – S. 155–159.
7. Dokument «Sovmestnoe stroitel'stvo «Odnogo poyasa, odnogo puti»: ideya, praktika i vklad Kitaya» [Elektronnyj resurs] // «Odin poyas, odin put'». – Rezhim dostupa: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydyly.pdf>. – Data dostupa: 05.01.2024 g.
8. O vtorom forume «Odin poyas i odin put'» [Elektronnyj resurs] // Belarus' 1. – Rezhim dostupa: https://www.tvr.by/news/ekonomika/vtoroy_forumsovershil_sereznyy_ekonomicheskij_proryv/. – Data dostupa: 05.01.2024 g.
9. Analiticheskij doklad na temu «Sopryazhenie strategii razvitiya EAES i kitajskoj iniciativy «Odin poyas, odin put'» [Elektronnyj resurs] // Evrazijskaya ekonomicheskaya komissiya. – Rezhim dostupa: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/822/Doklad_Kitay_short_17.08.pdf. – Data dostupa: 05.01.2024 g.
10. Prekrasnye perspektivy i prakticheskie dejstviya po sovmestnomu sozdaniyu ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i morskogo Shelkovogo puti XXI veka [Elektronnyj resurs] // Evrazijskoe illyustrirovannoe obozrenie. – Rezhim dostupa: <https://ruchina.org/china-article/china/731.html>. – Data dostupa: 05.01.2024 g.