

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Политика Китая на постсоветском пространстве. Инициатива «Один пояс — один путь»

Юлия М. Борисова

Дипломатическая Академия МИД РФ, Москва, Россия,

yuliya.deryabina@gmail.com

Аннотация: Страны постсоветского пространства представляют для Китая особый интерес. После распада Советского Союза российское влияние в бывших республиках стало снижаться. Меняющейся ситуацией воспользовался Китай, который стал развивать отношения со странами Центральной Азии, а затем с Украиной, Белоруссией, государствами Южного Кавказа. Политике Китая способствовал внешнеполитический курс стран постсоветского пространства, которые стремились уменьшить зависимость от России. За четверть века политика Китая на постсоветском пространстве прошла эволюцию от разрозненных шагов, до скоординированной политики. Китай стал играть ключевую роль в торгово-экономическом развитии Центральной Азии, дополняя свою политику политическими механизмами. С целью дальнейшего укрепления своих позиций Китай предложил проект «Один пояс - один путь», который включает в себя проекты «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века». Данные инициативы охватывают практически все бывшие советские республики, среди которых наибольшее значение имеют государства Центральной Азии. Этот район мира рассматривается Китаем в качестве плацдарма для последующего выхода на европейские рынки, в том числе и в обход российских территорий. В контексте развития китайской инициативы «Один пояс - один путь» встает вопрос о возможности его сопряжения с российским интеграционным проектом Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Он рассматривается Россией для координации и реализации согласованной политики в экономической сфере со странами постсоветского пространства, обеспечения зоны свободного движения товаров, услуг и рабочей силы. Москва, так же как и Пекин, видит свою инициативу в качестве инструмента экономико-политического структурирования региона. Наличие двух геополитических проектов, которые в значительной мере являются конкурентами, ставит вопрос о перспективах сопряжения ЕАЭС и инициативы «Один пояс — один путь».

Ключевые слова: Китай, внешняя политика, Новый шелковый путь, постсоветское пространство

Для цитирования: Борисова Ю. М. Политика Китая на постсоветском пространстве. Инициатива «Один пояс — один путь». *Проблемы постсоветского пространства.* 2017;4(3):202-209 DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-3-202-209

Chinese Policy in Post-Soviet States. «One Belt — One Road Initiative»

Yuliya M. Borisova

*Diplomatic Academy of Russian Foreign Ministry, Moscow, Russia,
yuliya.deryabina@gmail.com*

Abstract: Former Soviet Union countries is of special interest for China. Russian influence in former republics has been declining since the Soviet Union collapsed. China used these changes to start developing of bilateral relations with Central Asia states, as a first priority, and continued with Ukraine, Belorussia, South Caucasus governments. Former Soviet countries' course to weaken Russian influence helped Chinese policy to be promoted. It has altered from bitty steps to concerted course in the region. China began to play a major role in the trade and economic development of Central Asia, supporting its policy with political mechanisms. To strengthen its positions, Beijing proposed its "One belt - one road" strategic initiative, which consists of two major projects : Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Route Economic Belt. These projects involve almost all of the former soviet states, of which Central Asian countries play a major part. This world region is seen in China as a platform for invading European markets, and it also provides a way to avoid trespassing of the Russian borders. In the context of Chinese "One road — one belt" initiative, there is a great concern of the cooperation with EAEU project. EAEU is aimed to provide coordinated unified economic policy with state-members, to guarantee the free movement of goods, capital and labour. Moscow sees its initiative as an instrument for construction of economic and political structure in the region, same as Beijing does. Possibility of two global projects coexistence, which can be distinguished as competitive, is a problem to be solved.

Keywords: China, foreign policy, New Silk Way, post-soviet world

For citation: Borisova Y. M. Chinese Policy in Post-Soviet States. «One Belt — One Road Initiative». *Post-Soviet Issues*. 2017;4(3):202-209. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-3-202-209

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время страны постсоветского пространства являются для Китая одним из приоритетных направлений развития торгово-экономического сотрудничества. Китай активно продвигает свои интересы в таких странах, как Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Белоруссия, Молдова и т. д., предоставляя кредитные линии и обильный поток инвестиций. Для развивающихся и среднеразвитых стран бывшего СССР, не всегда способных самостоятельно разви-

вать важные для страны инфраструктурные проекты, такая поддержка необходима. Присутствие Китая открывает им доступ к другим иностранным партнерам, помогает преодолеть территориальную изоляцию. Интерес КНР к региону вызван не только возможностью сбыта китайских товаров на рынке ЦАР, но в первую очередь глобальными экономическими амбициями Пекина, которые в полной мере выразились в инициативе «Один пояс - один путь», где странам бывшего СССР уделено особое внимание.

ИНИЦИАТИВЫ КИТАЯ

Концепция «Один пояс — один путь» впервые прозвучала в рамках государственного визита Си Цзиньпина в Астану в 2013 г. и была окончательно оформлена к 2015 году в документе «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», подготовленном Государственным комитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством торговли по поручению Госсовета КНР.

По сути, это глобальная инициатива создания крупнейшей в мире платформы для экономического сотрудничества, включая политическую координацию, торговое и финансовое сотрудничество, социальное и культурное взаимодействие. Уже к концу 2014 года был сформирован Фонд Шелкового пути с капитализацией 40 млрд. долларов и Азиатский банк инфраструктурного развития с уставным капиталом в 100 млрд. долларов. Как позже отметил в своем выступлении Си Цзиньпин на форуме «Один пояс — один путь», помимо этих двух ключевых финансовых инструментов, было принято решение выделить дополнительные 8,7 млрд долларов сроком на три года с целью поддержать развивающиеся экономики стран-участниц инициативы.

Для председателя КНР Си Цзиньпина это возможность создать собственную доктрину экономического развития страны в мировой экономической системе, концепцию глобального, крупного государства, которое отходит от принципа Дэн Сяопина «скрывать свои возможности и держаться в тени» [1]. Укрепление позиции глобального лидера особенно актуально в преддверии ключевого политического события этого года в Китае — XIX Съезда КПК, на котором будут приняты ключевые кадровые решения в руководящем составе страны.

В настоящее время «Один пояс — один путь» объединяет около 60 государств и 900 инфраструктурных проектов разной степени разработанности. Заключены двусторонние соглашения с такими странами как Турция, Венгрия, Монголия, Россия, Таджикистан, Казахстан, Вьетнам, Великобритания, Польша. Планируется создание трех ключевых путей: Северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа (до Балтийского моря)), Центрального (Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море) и Южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан). Также в состав Нового шелкового пути войдут шесть экономических коридоров: Китай — Монголия — Россия; Китай — Центральная Азия — Западная Азия; Китай — Индостан; Китай — Пакистан и Бангладеш — Индия - Мьянма — Китай.

По многим маршрутам заявлено участие стран бывшего СССР, где Китай активно ведет инвестиционную, торговую и экономическую работу. Китай помогает большинству бывших республик идти по пути модернизации, создавая инфраструктуру для добычи и поставок углеводородов, реализуя промышленные проекты. Одновременно с этим регион становится ресурсной базой Китая и транспортным коридором для движения к европейским рынкам.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ

Казахстан является наиболее стабильным и интегрированным в проект партнером КНР из стран постсоветского пространства. В первую очередь сотрудничество развивалось в сырьевом секторе. Первый казахстанский газопровод Ата-су — Алашанькоу, который проходил не по территории России был партнерским проектом Казахстана и Китая, реализованным в 2006 году [2].

В 2016 году в Казахстане работали 688 китайских компаний. За три года, в период с 2013 по 2016, их количество увеличилось на 35%. Ключевую роль занимают сырьевые и промышленные проекты, а также инициативы в сфере сельского хозяйства. Так, китайская сторона выкупила ряд нефтяных компаний, таких как «КоЖан» и «Матен Петролеум».

С 2013 г. низкие цены на нефть негативно влияют на рост экономики страны, поэтому очевидно, что экономический рост на данном этапе в первую очередь может быть обусловлен ростом торговли и созданием необходимой для этого инфраструктуры. Казахстан позиционирует себя как транспортный хаб, исторически связующее звено между Востоком и Западом [3]. И такой подход идеально вписывается в концепцию ОПОП.

По территории Казахстана будут проходить три из шести путей сухопутного шелкового пути. Северный путь будет проходить через север страны, пересекать Россию и выходить в Европу через Беларусь или Балтийские порты. Центральный маршрут будет пересекать Каспийское море через порт Актау и Баку, дальше в Турцию через Азербайджан и Грузию. Южный путь — через Туркменистан и Иран.

Астана быстро включилась в процесс реализации инициативы и создала собственный план инфраструктурного развития — «Нурлы Жол», как часть ОПОП, которую уже частично финансирует Пекин. Казахстан объявил, что на маршруте Шелкового пути, проходящего через территорию страны, будет построен новый город, в котором к 2025 году будут проживать около 155 тысяч жителей. На создание инфраструктуры будет выделено 260 миллионов евро.

Узбекистан также положительно оценивает создание проекта Шелкового пути. Идею его возрождения еще в 90-е высказы-

вал первый президент Узбекистана Ислам Каримов, и теперь государство пойдет по пути интеграции в проект ОПОП. Пекин и Ташкент в рамках первого официального визита нового президента страны Шавката Мирзиёева заключили пакет соглашений на 20 млрд. долларов, которые помимо традиционных ресурсов охватывают такие сферы как газохимию и гидроэнергетику.

Другим азиатским государствам постсоветского пространства, которые не обладают необходимыми КНР ресурсами, сложнее на должном уровне пролоббировать участие Пекина в финансировании своей инфраструктуры. Так, Таджикистан, который имеет отрицательное сальдо с Китаем по экспорту, старается привязать свою Национальную стратегию развития республики к 2030 году к ОПОП и развивать проекты в сельскохозяйственной, горнодобывающей и других отраслях. Бишкек и Ташкент также надеются на включение железной дороги «Китай — Киргизия — Узбекистан» в систему «Один пояс — один путь».

В аналогичном положении находится Туркменистан, который, в дополнение, не имеет прямого выхода к границам Китая, тем не менее, является отправной точкой железнодорожного коридора через Иран в Персидский залив, Турцию и далее Европу. Однако в 2017 году на неопределенный срок было приостановлено строительство линии D газопровода «Средняя Азия — Китай», которая должна была стать четвертой в сети, соединяющей Туркменистан с Китаем и пересекающей Узбекистан, Киргизию и Таджикистан [4].

БЕЛОРУССИЯ И МОЛДОВА

В орбиту проекта входят не только азиатские страны постсоветского пространства, но и восточно-европейские государства, которые должны обеспечить Китаю выход на европейский рынок.

Флагманом Китая можно назвать Белоруссию. Для Минска китайская помощь в развитии инфраструктуры и инвестиции имеют большое значение в связи со сложными отношениями с европейскими партнерами, которые до сих пор поддерживают ряд санкционных требований к частным лицам и компаниям. Подписан ряд двусторонних соглашений, таких как по технико-экономической помощи, меморандум между Минэкономики Беларуси и Министерством коммерции КНР о сотрудничестве в целях развития Китайско-белорусского индустриального парка в рамках технико-экономической помощи, развитие культурных и образовательных связей.

Несмотря на улучшение внутривнутриполитической ситуации в стране, наметившееся развитие демократических процессов, страна крайне заинтересована в перспективах развития китайской инициативы.

К ключевым направлениям можно отнести создание на территории Белоруссии китайских предприятий, в рамках проводимой Пекином структурной реформы предложения, направленной на сокращение лишних производственных мощностей, в секторах, где предложение значительно превышает спрос. Минск ожидает, что Белоруссия сможет стать подходящим плацдармом для китайских производств, тем более уже реализуется ряд подобных проектов. В настоящее время под Минском строится индустриальный парк «Большой Камень». В нем планируются промышленные и жилые районы, офисы, торговые и развлекательные комплексы, финансовые и научно-исследовательские центры. Этот проект призван сделать Белоруссию узловой платформой «Нового шелкового пути».

Молдова также декларирует свое желание быть причастной к ОПОП. К настоящему времени достигнуты договоренности по сотрудничеству в сельско-хозяйственной

и пищевой промышленности, о развитии технико-экономического и инвестиционного сотрудничества, привлечении китайских компаний к участию в проектах, касающихся развития инфраструктуры, строительства железных дорог.

УКРАИНА, ПРИБАЛТИКА И ЗАКАВКАЗЬЕ

Китай активно действует в Прибалтике. В рамках существующего формата «16+1», который провел уже 5 встреч и в который входят страны Центральной и Восточной Европы, в том числе все прибалтийские страны, Пекин продвигает инициативу Нового Шелкового пути.

Одним из наиболее вероятных бенефициаров ее реализации, вероятно, станет Латвия, которая является основным пунктом транзита и обладает развитой портовой и железнодорожной инфраструктурой. Уже в этом году по маршруту Иу–Рига проследовал первый поезд. Из Риги в Кашгар отправился первый контейнерный поезд, движение которого планируется сделать регулярным. Ранее был подписан протокол о сотрудничестве с китайской China Railway Express о европейском маршруте.

Однако, на форум «Один пояс — один путь», прошедший в Пекине, который посетили главы 28 государств и правительств, президент Латвии делегировал министра транспорта страны. Такой низкий уровень представительства говорит о недооцененности латвийской стороной глобальной китайской инициативы, несмотря на официальную поддержку МИД и руководства страны.

Литве Китай тоже уделяет внимание в рамках проекта. Уже опробован маршрут от Чунцина до литовской железнодорожной станции Кена на границе с Белоруссией.

От присоединения к инициативе из бывших советских республик в Прибалтике отказалась только Эстония, шансы которой стать ее частью и так были не велики.

Мало шансов на участие в ОПОП и у Украины. Несмотря на то, что на Украине проходят мероприятия, в основном культурные, сопряженные с инициативой Шелкового пути, в КНР осторожно относятся к возможности экономического сотрудничества с Украиной. Кроме того, существует ряд преград, которые делают маловероятным масштабное вхождение Украины в проект ОПОП. Украина не является членом ЕС, что усложняет прохождение границы с европейскими государствами. Также на Украине существует непрозрачный и длительный механизм оформления таможенных грузов, что на фоне высокой стоимости судозаходов (без скидок, на 25-35% больше, чем в Болгарии и Румынии) и отсутствия качественных дорог для автосообщения с ЕС, делает ее менее привлекательной по сравнению с другими странами ЕС.

Важное значение для ОПОП имеет Грузия, которая также планирует свое участие в инициативе и уже подписала проект декларации развития проекта Шелкового пути. Для Китая грузинское направление интересно в силу нескольких причин, включая отсутствие необходимости пересекать российскую границу. Пекину проще будет договориться с маленькой развивающейся страной, которая находится в большей зависимости от Китая, чем Китай от нее. Грузия так же располагает стратегически важными портами в Черном море.

Наряду с Грузией, Азербайджан тоже станет частью транспортного коридора от Каспийского моря к Черному. Коридор с большим количеством транзитных стран выгоден в первую очередь стабильной политической ситуацией, ценой и скоростью доставки, в отличие от более короткого, но менее прогнозируемого с политической точки зрения, конкурирующего китайско-пакистанского маршрута.

Армения, несмотря на менее выгодное географическое положение, также плотно взаимодействует с Китаем. Власти страны надеются на реализацию инфраструктурных проектов, подписан меморандум о сотрудничестве в рамках ОПОП, планируется участие в сопряжении в рамках ЕАЭС.

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ЕАЭС

В период создания инициативы ОПОП сразу возник ряд опасений, связанных с возможностью взаимодействия ЕАЭС и Нового шелкового пути. Усиление позиций КНР в регионе одновременно подразумевает влияние на уже существующий интеграционный проект, инициированный Москвой — ЕАЭС [5].

С одной стороны, проекты России и Китая конкурируют в регионе, ведь само создание ЕАЭС было обусловлено, в том числе, и ограничением экспансии китайских товаров. По мнению российского эксперта Александра Габуева, также приоритетным являлось принятие единого механизма взаимодействия стран-участниц с Китаем по вопросу зоны свободной торговли, а не выстраивание двусторонних торгово-экономических отношений. С другой стороны, Центральная Азия может стать местом сопряжения разных экономических инициатив, дополняющих друг друга. В рамках взаимодействия России и Китая создана межгосударственная Комиссия по сопряжению ЕАЭС и ОПОП, которую возглавили первый вице-премьер правительства России Игорь Шувалов и его китайский коллега, первый вице-премьер Государственного совета КНР Чжан Гаоли. Сопряжение ЕАЭС и ОПОП может снизить риски возможной конфронтации России и Китая в Центрально-азиатском регионе из-за разграничения сфер влияния, где Россия традиционно сильна в политическом поле и благодаря механизмам обеспечения безопасности.

ЧТО НЕ ТАК?

Несмотря на массу преимуществ для развивающихся стран постсоветского пространства, которые несет реализация инициативы Нового шелкового пути под руководством КНР, безусловно, существует ряд проблем и опасений со стороны стран-участниц.

В первую очередь, речь идет о росте влияния Китая и возможной территориальной экспансии. Несмотря на то, что, например, в Казахстане, количество земель, арендуемых китайской стороной довольно небольшое, устойчивый стереотип о возможном масштабном переселении китайцев остается в сознании значительного числа людей. Несмотря на то, что Пекин активно использует «мягкую силу», СМИ, работающие на внешнюю аудиторию и разъясняющие китайский менталитет, намерения и культуру; официальные лица Казахстана подчеркивают важность инициативы — до конца преодолеть подобные настроения пока не удастся. Это же относится и к другим странам. Туркменистан и Узбекистан пытаются обезопасить свои рабочие места механизмом квотирования. Ашхабад подчеркивает, что 70 % рабочих мест должны занимать местные жители, а Узбекистан готов принять только китайский менеджмент.

Есть сомнения и в экономической целесообразности инициативы. Например, уже существующий маршрут поставки товаров по территории Китая, Казахстана, России, Белоруссии и Польши, в целом сложно назвать высоко выгодным. Причиной этому является недостаточная обратная загрузка, низкие температуры в зимний период, способные повлиять во время транспортировки на определенные категории товаров, а также наличие более удобной морской схемы.

Рост китайских прямых иностранных инвестиций в 2016 г., в котором уже активно шло развитие инициативы, и заключались

партнерские соглашения, сократился на 2%, а в 2017 г. — на 18%. Это объясняется недостаточной прибыльностью инфраструктурных проектов в рамках инициативы. В кулуарах, китайские бизнесмены и официальные лица не скрывают, что большая часть проектов не принесет ожидаемой выгоды. Они служат для реализации масштабной геоэкономической идеи [6].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Инициатива «Один пояс — один путь» не просто идея по созданию глобального инфраструктурного проекта, призванного помочь Китаю преодолеть свои экономические трудности, но и попытка создать китаецентричный азиатский регион с опорой на страны постсоветского пространства. Несмотря на то, что на данном этапе сама процедура носит несколько размытый характер, изложенный в концепции стратегии, очевидно, что инициатива по созданию нового шелкового пути способна помочь развивающимся странам улучшить инфраструктуру, преодолеть зависимость от России и выйти на новые рынки [7].

Китайцы много инвестировали в добычу природных ресурсов, особенно природного газа, нефти, урана, золота и красной меди. Китайские компании построили авто и железные дороги, туннели, линии электропроводов, обновили нефтеперерабатывающие заводы и создали специальные экономические зоны. Они также глубоко вовлечены в сельскохозяйственную сферу и телекоммуникации.

Развивающимся государствам необходимо найти баланс в отношениях с Китаем, доминирование которого в регионе и глобальной экономике неизбежно, но не отвечает их интересам. Наличие такого мощного соседа может сделать их сателлитами Китая, обеспечивающими его сырьевые и транспортные нужды.

ЛИТЕРАТУРА

1. Денисов И.Е. Эволюция внешней политики Китая при Си Цзиньпине. *Международная жизнь*. 2015;5:40-55.
2. Жильцов С.С., Зонн И.С. Основные направления политики Китая в Каспийском регионе. *Вестник Московского университета имени С.Ю. Витте*. 2015;2:96-104.
3. Zhiltsov S.S. The Caspian Region at the Crossroads of Geopolitical Strategies. *Central Asia and the Caucasus*. 2014;3:33-43.
4. Zhiltsov S.S. Energy Flows in Central Asia and the Caspian Region: new Opportunities and new Challenges. *Central Asia and the Caucasus*. 2013;4: 69-79.
5. Глянц М.Н. Китайская инициатива «один пояс — один путь»: что может сделать «бренд». *Проблемы постсоветского пространства*. 2017;4(1):8-19.
6. Лукин А.В., Лузянин С.Г. Синь Ли, Денисов И.Е., Сыроежкин К.Л., Пятчиков А.С. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). Москва: Научный эксперт; 2016. 130 с.
7. Rolland N. China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. Washington: The National Bureau of Asian Research; 2017. 208 p.

REFERENCES

1. Denisov I.E. Xi Jinping's Chinese Foreign Policy Evolution. *International affairs*. 2015;5:40-55. (In Russ.)
 2. Zhilcov S.S., Zonn I.S. Chinese Principal Politics Directions in Caspian Region. *Moscow Vite University Bulletin*. 2015;2:96-104. (In Russ.)
 3. Zhiltsov S.S. The Caspian Region at the Crossroads of Geopolitical Strategies. *Central Asia and the Caucasus*. 2014;3:33-43.
 4. Zhiltsov S.S. Energy Flows in Central Asia and the Caspian Region: new Opportunities and new Challenges. *Central Asia and the Caucasus*. 2013;4: 69-79.
 5. Glantz M.H. China's «one Belt, one Road» (OBOR) Initiative: What a Difference «Brand» can make. *Post-Soviet Issues*. 2017;4(1):8-19. (In Russ.)
 6. Lukin A.V., Luzyanin S.G., Xin Li, Denisov I.E., Syroezhkin K.L., Pyatachkov A.S., Chinese global project for Eurasia: posing of the problem (analytical report). Moscow: Nauchniy expert; 2016. 130 p. (In Russ.)
 7. Rolland N. China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. Washington: The National Bureau of Asian Research; 2017. 208 p.
-
Статья получена 28.08.2017
Received 28.08.2017

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Юлия М. Борисова, Аспирант Дипломатической академии МИД России, Москва, Россия; 119992, Россия, Москва, Остоженка, д. 53/2; yuliya.deryabina@gmail.com

Yuliya M. Borisova, Ph.D. candidate Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of Russia, Moscow, Russia; bld. 53/2, Ostogenka str., Moscow, Russia, 119992; yuliya.deryabina@gmail.com