

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ: КИТАЙСКАЯ
ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

АННОТАЦИЯ

Проанализирована масштабная интеграционная инициатива КНР «Один пояс – один путь» и выявлено ее стратегическое содержание. Показана роль «Пояса и Пути» в развитии концепции сообщества с единой судьбой для всего человечества, а также раскрыты сильные и слабые стороны данного проекта.

Ключевые слова: интеграция; проект «Один пояс – один путь»; китайская интеграционная инициатива; «Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП)»; «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП); сообщество с единой судьбой.

POLYAKOVA N. V.,
TSARIK K. K.PROBLEMS AND PROSPECTS OF EURASIAN INTEGRATION: THE CHINESE FOREIGN
POLICY STRATEGY «ONE BELT – ONE WAY»

ABSTRACT

The widescale integration initiative of the PRC «One belt – one road» is analyzed and its strategic content is revealed. The role of «Belt and Road» in the development of the concept of community of common destiny for all mankind is shown, and the strengths and weaknesses of this project are revealed.

Keywords: integration; the project «One belt – one road»; chinese integration initiative; «Silk Road Economic Belt» (SREB); «Sea Silk Road of the XXI century» (SSR); community of common destiny.

Интеграция как особый тип межгосударственных отношений, целью которых выступает формирование единого экономического и политического пространства, в XXI веке превратилась в мощный фактор развития мирового сообщества. Поскольку современный интеграционный процесс требует высокого уровня взаимодействия между странами, сегодня наиболее актуальными являются комплексные интеграционные форматы и, в частности, китайская инициатива «Один пояс – один путь», открывающая широкие перспективы и одновременно гарантирующая его участникам сохранение государственной идентичности и субъектности.

В сентябре 2013 года во время визита в Казахстан председатель КНР Си Цзиньпин предложил государствам Евразии принять участие в развитии и реализации проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП). В октябре того же года, выступая в Совете народных представителей Индонезии с речью «Совместно построить сообщество общей судьбы «Китай-АСЕАН»», он обратился к странам АСЕАН с предложением

вместе с Китаем развивать проект «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП). Позднее эти два проекта были положены в основу программы «Прекрасные перспективы и действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века», разработанной Национальной комиссией по развитию и реформам совместно с министерством иностранных дел и министерством коммерции КНР.

Этот программный документ содержит важнейшие элементы интеграционной инициативы Китая и отражает не только ее многоуровневую структуру, приоритеты, но и механизмы реализации, которые предполагают сотрудничество в финансовой, научной, гуманитарной и других сферах на межрегиональном и межгосударственном уровнях [1]. К реализации проекта «Один пояс – один путь» могут присоединиться не только те страны, которые входят в регион Древнего Шелкового пути, но и все заинтересованные в его развитии государства, а также международные организации. Вместе с тем, в документе выделены

приоритетные для Китая географические регионы, с которыми он будет развивать взаимовыгодное сотрудничество в первую очередь, а именно: Азия, Европа и Африка. Кроме того, официальный Пекин намерен активно использовать потенциал таких организаций, как ШОС, АСЕАН, ССАГПЗ, а также других многосторонних международных институтов, с которыми он имеет партнёрские отношения.

Следует отметить, что интеграционная стратегия «Один пояс – один путь» наряду с экономическим и морским, включает также «зеленый», «здоровый», «интеллектуальный», «мирный» Шелковые пути. Так, Зеленый Шелковый путь открывает для стран-участниц проекта новые перспективы в решении экологических проблем. Здоровый Шелковый путь нацелен на расширение взаимовыгодного сотрудничества в сфере медицины и здравоохранения. Интеллектуальный Шелковый путь призван углубить сотрудничество в сфере образования и создать союз профессионального технического сотрудничества в рамках «Одного пояса – одного пути». Наконец, целью Мирного Шелкового пути является реализация азиатской концепции безопасности.

В настоящее время планирование, координация и осуществление интеграционной инициативы «Один пояс – один путь» возложены на руководящую рабочую группу, созданную правительством КНР, а также на канцелярию руководящей группы при Государственном комитете по делам развития и реформ.

Реализации такой масштабной интеграционной инициативы, как «Один пояс – один путь» не возможна без политического доверия, экономического сотрудничества и культурной толерантности, достижение которых, по мнению Пекина, требует определенных условий и, в частности, создания сообщества с общей ответственностью, сообщества с общими интересами и сообщества единой судьбы. Эта идея, суть которой заключается в формировании системы базовых ценностей, необходимых для развития межгосударственных отношений на качественно новой основе, вызвала заинтересованный отклик у мирового сообщества и, как следствие, выражение «сообщество единой судьбы», в 2017 году вошло в официальные документы ООН.

Формирование сообщества единой судьбы – длительный процесс, в рамках которого китайская инициатива «Один пояс – один путь», направленная на создание общей инфраструктуры и налаживание взаимосвязей между странами Евразии, безусловно приобретает особое значение. Она включает два проекта: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

«Экономический пояс Шелкового пути» призван соединить Китай с Европой через страны Центральной Азии и Россию и нацелен на создание трех трансевразийских экономических коридоров:

- северного (Китай – Центральная Азия – Россия – Европа);
- центрального (Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский залив и Средиземное море);
- южного (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан).

Проект «Морской Шелковый путь XXI века» ориентирован на развитие сотрудничества Китая со странами Азии, Восточной Африки и Европы и включает создание двух морских маршрутов:

- первый маршрут идет от побережья Китая через Южно-Китайское море в Южно-Тихоокеанский регион;
- второй маршрут предусматривает соединение приморских районов Китая и Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Однако еще более перспективным является Северный морской путь. Согласно «Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс – один путь»», которая была принята КНР в 2017 году, Арктика стала рассматриваться как важнейший стратегический приоритет китайской интеграционной инициативы, вследствие чего Северный морской путь получил статус ключевого транспортного коридора. Важно отметить, что интересы Китая в Арктике связаны не только со строительством экономического коридора между Китаем и Европой через Северный Ледовитый океан, освоением природных ресурсов, развитием туризма, но и с расширением научного сотрудничества [2, с.64]. При этом свое участие в освоении Арктики Китай увязывает с реализацией «Пояса и Пути», и, по сути, уже прорабатывает вопрос о создании в Арктике Полярного Шелкового пути.

Таким образом, Китайская интеграционная инициатива «Пояс и Путь» имеет ярко выраженный комплексный характер и нацелена на всестороннее развитие данной глобальной площадки, поэтому механизм её реализации чрезвычайно широк и включает политико-дипломатическую координацию, финансовые и торгово-экономические инструменты, а также гуманитарное сотрудничество [3, с.70]. Официальный Пекин постоянно подчеркивает, что проект «Один пояс – один путь» призван способствовать процветанию каждого государства в отдельности и предполагает такой формат межгосударственных отношений, в котором нет места ущемлению прав отдельных государств, а также ослаблению международной стабильности. При этом КНР гарантирует международное взаимодействие на принципах взаимной выгоды и, как следствие, высокие «дивиденды» всем участникам данной интеграционной инициативы [4, с.268].

Играя ведущую роль в реализации этого интеграционного проекта, китайская сторона взяла на себя ответственность за его финансовое обеспечение, а также заявила о готовности оказывать необходимую помощь всем государствам-участникам. В частности, уже создан целый ряд институтов финансовой поддержки: Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Экспортно-импортный банк Китая. Кроме того, КНР, а также 16 стран Центральной и Восточной Европы учредили совместный финансовый холдинг в формате «16+1». Эти новые финансовые структуры успешно дополняют такие традиционные международные финансовые организации как, например, Всемирный банк [5, с.88] и, таким образом, в рамках «Пояса и Пути» формируется многоуровневая структура финансового сотрудничества.

В КНР разработка инициативы «Один пояс – один путь» по времени практически совпала с созданием государственной системы аналитических научных организаций. К 2020 году в стране планировалось открыть от 50 до 100 национальных центров, призванных не только оперативно реагировать на все внутренние и внешние вызовы, с которыми сталкивается государство, но и быть готовыми экспортировать выдвигаемые ими идеи [6]. Однако по мнению китайских экспертов уже к концу 2016 года в стране действовало более 200

«мозговых центров» (МЦ) с национальной спецификой [7].

Весной 2015 года был создан китайско-пакистанский институт Research and Development International (RANDI). Его деятельность связана с решением исследовательских задач в рамках реализации двустороннего проекта «Экономический коридор Китай – Пакистан», имеющего огромное значение для инициативы «Один пояс – один путь», поскольку именно этот проект призван объединить морской и сухопутный Шёлковые пути.

В марте 2016 года в Пекине был открыт Центр по изучению инициативы «Один пояс – один путь», деятельность которого курирует канцелярия Всекитайского комитета Народного политического консультативного совета Китая (НПККСК), а его соучредителями выступили Банк развития Китая, Университет Цинхуа и Фонд Шёлкового пути. Данный «мозговой центр» занимается не только стратегическими разработками, но и формирует международное общественное мнение, используя в этих целях публичную дипломатию.

В мае 2017 года в Пекине прошел первый международный экономический форум «Один пояс – один путь». Симптоматично, что на этой представительной дискуссионной площадке был поднят вопрос о создании механизма эффективного и долгосрочного сотрудничества аналитических центров в рамках инициативы «Пояса и Пути», в частности, в формате специальной платформы «Сеть мозговых центров для Пояса и Пути». При этом в качестве приоритетных были выделены следующие направления взаимодействия МЦ: создание веб-порталов для обмена информацией и публикации результатов исследований, создание визуализированной и динамичной базы данных «Пояса и Пути» для анализа больших данных, публикация совместных докладов, проведение специальных мероприятий и параллельных дискуссионных сессий по обмену между аналитическими центрами на полях Форумов «Пояса и Пути» [2, с.59].

Уникальность интеграционной инициативы «Пояс и Путь» заключается в ее нацеленности на разрешение целого комплекса проблем, вызванных разобщенностью народов Евразии. Данный тезис наглядно иллюстрируют материалы конференции «мозговых центров» RUC-WUN, посвященной глобальным проблемам экологи-

ческого развития. Эта конференция, организованная Институтом государственного развития и стратегии Китайского народного университета, а также Всемирной университетской сетью, открылась 24 марта 2018 года и проходила в Пекине. Следует отметить, что ее участники дали очень высокую оценку проекту «Один пояс, один путь». В частности, по мнению главного исполнительного директора Международного союза университетов Джона Хирна китайская инициатива «Один пояс, один путь» не только ускоряет развитие человечества, но и способна сделать его более счастливым [8].

Китай не только декларирует, но и предпринимает конкретные усилия по созданию новой модели международных отношений, гарантирующей всем государствам равные возможности. Вместе с тем, помимо неоспоримых преимуществ китайская внешнеполитическая стратегия «Один пояс – один путь» имеет и очевидные слабые стороны. Так, например, в базовом документе «Перспективы и действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века» не указаны этапы и конкретные сроки их реализации. Не может не беспокоить и тот факт, что проекты «Пояса и пути» настолько масштабны, что эффективный контроль над их отдельными элементами может превратиться в трудно решаемую задачу. Кроме того, осуществление проектов требует тесного сотрудничества государств, территориально расположенных вдоль «Пояса и пути», а это в условиях жесткой конкурентной борьбы не всегда возможно [9, с.197]. Поэтому Пекину предстоит продемонстрировать высокое дипломатическое искусство, чтобы согласовать действия, усилия, риски целого ряда суверенных государств, а также раскрыть для них все выгоды данной инициативы. Наконец, неясно, что будет с экономическим ростом Китая и сможет ли он в будущем нести взятую на себя ответственность за финансирование столь масштабных и долгосрочных проектов.

Таким образом, «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века», продвигаемые Китаем как финансово-инвестиционные и логистические проекты, имеют более глубокое стратегическое содержание и направлены на усиление его глобального влияния. В случае

их успешной реализации Пекин сможет обеспечить себе надежный тыл в острейшей конкурентной борьбе за контроль морских торговых путей, победа в которой могла бы стать решающим шагом КНР на пути к глобальному лидерству [10, с.34].

Вместе с тем, интеграция на евразийском пространстве в общемировом историческом контексте представляется логичным и закономерным процессом необходимым для будущего стабильного развития всего мирового сообщества. В XXI веке КНР стремиться позиционировать себя как глобальную ответственную державу, которая играет активную роль в мировом внешнеполитическом процессе. Китай, ориентированный на усиление международной интеграции, предлагает мировому сообществу уникальную модель взаимовыгодного сотрудничества. Стратегия «Один пояс – один путь» является привлекательной для многих государств, и в перспективе на территории Европы и Азии весьма вероятно создание единого интеграционного пространства. В этом случае, объединенная Евразия, вобрав в себя такие базовые ценности, как: мир, сотрудничество, равноправие, справедливость и свобода, сможет стать ядром будущего сообщества с единой судьбой для всего человечества.

Список литературы

1. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса шелкового пути и морского шелкового пути XXI века [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.riatr.ru/2015/3/Russia_and_ATR_2015-3_255-270.pdf (дата обращения 24.05.2018);
2. Российско-китайский диалог: модель 2018: доклад № 39/2018 / [С.Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД. – 2018. – 168 с.;
3. Ломанов А.В., Кобелев Е.В. «Мягкая сила» в отношениях Китая с внешним миром. – М., 2015. – 224 с.;
4. Скрипкарь М.В., Шамшури Д.А. Инициатива «Один пояс и один путь» и концепция «китайская мечта»: точки соприкосновения // Актуальные проблемы гуманитарных и естествен-

