8. EU4Digital: Поддержка цифровой экономики и общества в регионе Восточного партнерства [Электронный ресурс]. – 2019. – Режим доступа: https://www.euneighbours.eu/ru/east/stay-informed/projects/eu4digital-podderzhka-cifrovoy-ekonomiki-i-obschestva-v-regione. – Дата доступа: 20.01.2020.

# СОТРУДНИЧЕСТВО КНР СО СТРАНАМИ БАЛТИИ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»

***Син Цзе***

*Белорусский государственный университет,*
*пр. Независимости, 4, 2200030, г. Минск, Беларусь, 2495153459@qq.com*

В статье рассматривается инициатива «Один пояс – один путь» Китая в странах Балтии, которая была провозглашена Си Цзиньпином в 2013 г., Автором отражены политические и экономические сотрудничества КНР со странами Балтии, в равках реализации инициативы «Один пояс – один путь».

***Ключевые слова:*** «Один пояс – один путь»; КНР; страны Балтии; формат «16 + 1».

# COOPERATION BETWEEN CHINA AND THE BALTIC COUNTRIES UNDER THE BELT AND ROAD INITIATIVE

***Xin Jie***

*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus*

The article discusses the “One Belt - One Way” initiative of China in the Baltic States, which was proclaimed by Xi Jinping in 2013. The author reflects the political and economic cooperation of the PRC with the Baltic countries, as well as the implementation of the “One Belt - One Way” initiative.

***Key words*:** One Belt and One Road; PRC; Baltic countries; format «16 + 1».

В настоящее время развитие взаимоотношений со странами Балтии является значимым, однако не приоритетным направлением китайской внешней политики. Так, как отмечает известный российский эксперт А. Безбородов, «Китай не заинтересован в развитии сотрудничества со странами, имеющими население меньше 50 млн. чел. и ВВП ниже 0,5 трлн. долл. США» [1], что существенно ограничивает возможности балтийских стран привлекать китайских партнеров и инвесторов. Однако, как показывает, например, опыт африканских стран, данное условие является значимым, однако не обязательным. Китай использует политику «мягкой силы» для вхождения в экономики и малых стран при наличии

значимых политических и экономических интересов. Применительно к странам Балтии следует признать, что политические интересы Китая не играют важной роли. Страны Балтии не могут оказать Китаю значимую внешнеполитическую поддержку при лоббировании решений, связанных с реализации инициативы «Пояс и путь», а на мировом уровне внешнеполитическая мощь Китая достаточна для отстаивания собственных интересов. Экономические интересы Китая применительно к сотрудничеству со странами Балтии связаны преимущественно с реализацией инициативы «Один пояс – один путь» и обусловлены наличием в странах Балтии морских портов высокой пропускной способности. Также транспортная инфраструктура балтийских стран может быть успешно использована для обеспечения наземной транспортировки китайских товаров в развитые страны ЕС. Однако при выстраивании взаимоотношений со странами Балтии Китай руководствуется соображениями экономической выгоды и не стремится к формированию имиджа «доброго опекуна», участвуя в финансировании социальной инфраструктуры или транспортных проектах. Китай стремится на выгодных условиях использовать уже имеющуюся в странах Балтии транспортную инфраструктуру, не осуществляя масштабные инвестиционные проекты самостоятельно.

Следует признать, что идеологические противоречия не сыграли роли в развитии взаимоотношений между Китаем и странами Балтии. Так, в балтийских странах коммунистическая идеология и символика запрещены, однако в средствах массовой информации практически невозможно встретить критику китайской компартии и ее методов правления. Вопрос «недемократичности» китайских властных институтов представители стран Балтии предпочитают обходить стороной, руководствуясь собственными экономическими интересами.

Однако необходимо учесть, что инициатива «Один пояс – один путь» была провозглашена Си Цзиньпином в 2013 г., а, например, Литва первые несколько лет после начала строительства Китаем глобальной сети транзитных коммуникаций вовсе не принимала участие в реализации указанной инициативы. «Охлаждение» во внешнеполитических связях Китая и Литвы было, по нашему мнению, связано со встречей президента Литвы Д. Грибаускайте с Далай-Ламой. Только в 2015 г. премьер-министр Литвы смог достигнуть соглашений с Китаем и подписать документы, регламентирующие «стратегическое партнерство» в рамках инициативы «Один пояс – один путь», что позволило Литве получить значимые доходы от экспорта транспортных услуг. Латвия, в свою очередь, первоначально не уделяла достаточного внимания участия в инициативе «Один пояс – один путь», что привело к упущенным возможностям наращивания экспорта услуг и затруднило привлечение китайских транс-

портных компаний. В результате для участия в транспортных коммуникациях, создаваемых Китаем, Латвия была вынуждена существенно снизить тарифы на услуги транзита грузов, а первый состав грузов из КНР поступил в Латвию только в октябре 2017 г. [2]. Спустя год, в октябре 2018 г., «Латвийская железная дорога» заключила договор о сотрудничестве с крупной китайской корпорацией «China Merchants», направленный на участие латвийских транспортных мощностей в перевозке китайских грузов из Республики Беларусь. Условия данного договора, как видится, были в значительной степени согласованы на встрече президента Латвии Р. Вейониса и премьер-министра КНР Ли Кэцяна, имевшей место в сентябре 2018 г. Премьер-министр КНР по итогам встречи не дал каких-либо конкретных комментариев, касающихся перспектив развития сотрудничества с Латвией, а президент Латвии, в свою очередь, призвал КНР выбрать Латвию в качестве важнейшего канала доступа к Балтийскому морю. Латвия стремится занять доминирующее положение в региональной транспортной системе, создаваемой в рамках инициативы «Пояс и путь», однако действия Китая свидетельствуют о нежелании концентрировать материальные потоки в какой-либо одной балтийской стране. Данный тезис подтверждается также заключением в апреле 2018 г. длительного договора о сотрудничестве между китайской железнодорожной корпорацией и эстонской логистической компанией GTS Express, в результате чего Эстония стала пятым железнодорожным коридором из китайской провинции Шэньси в страны ЕС (до этого действовали транспортные каналы в Венгрию, Германию, Финляндию и Польшу) [2].

Представляет несомненный интерес изучение мнений прибалтийских бизнесменов и руководителей предприятий, отражающих степень заинтересованности в развитии политических и экономических связей Прибалтики и Китая. Так, латвийский бизнесмен А. Бабрис, руководящий рыбоперерабатывающим предприятием, считает, что «Глобальное государство в мире теперь не США, а Китай. И поэтому пришло время нам заботиться о своих интересах. В мире нет никакой декларируемой обществом политики – есть только интересы» [2]. Данная точка зрения достаточна популярна среди населения прибалтийских стран, так как объективно присоединение к ЕС не позволило решить существующие социальные и экономические проблемы, а в некоторых случаях даже усугубило их (в качестве примера можно привести продолжающийся отток населения из стран Балтии в более развитые страны Евросоюза, что негативно влияет на потенциал экономического роста стран Балтии). Существует мнение, что при совпадении внешнеполитических интересов в рамках участия в инициативе «Пояс и путь» Китай в какой-то степени может выступить на стороне стран Балтии и поддержать их, одна-

ко, на наш взгляд, при сотрудничестве со странами Балтии Китай руководствуется преимущественно собственными экономическими интересами и не стремится вмешиваться во внутриевропейские противоречия и проблемы. Также следует признать, что Китай не стремится размещать в странах Балтии собственные инвестиции, предпочитая ограничиваться сотрудничеством в области внешней торговли. Как следует из заявления сотрудника Латвийского агентства инвестиций и развития Т. Стуритиса, наличие двусторонней договорной базы между Китаем и Латвией (в области упрощения процедур в двусторонней торговле, взаимной защиты инвестиций и т.д.) не повлекло за собой рост заинтересованности китайских инвесторов в сотрудничестве с предприятиями из Латвии и других стран Балтии [2]. В значимой степени, на наш взгляд, слабая инвестиционная активность Китая в условиях масштабной финансовой поддержки инициативы «Пояс и путь» связана с практически полным отсутствием в экономике стран Балтии крупных предприятий, потенциально интересных для инвесторов. Предприятия, созданные во время нахождения в составе СССР, в большей степени закрыты, а действующие производственные мощности в основной степени принадлежат транснациональным корпорациям. Бизнесы, созданные на основе внутреннего капитала стран Балтии, достаточно малы и не интересны крупным корпорациям из КНР. По имеющимся данным, объем прямых инвестиций Китая в экономику Латвии составляет около 3 млн. евро, в Эстонию – около 23 млн. евро, в Литву – около 33 млн. евро, что крайне мало с учетом фактических масштабов внешнеинвестиционной деятельности Китая.

В некоторой степени участие стран Балтии в реализации инициативы «Один пояс – один путь» сдерживается стремлением отдельных представителей их политического руководства способствовать распространению демократических ценностей в КНР. Так, как прозвучало в заявлении председателя Комиссии по иностранным делам в парламенте Эстонии М. Михкельсона, «необходимо продолжать диалог между ЕС и Китаем на тему соблюдения прав человека» [3]. Каких-либо официальных ответов со стороны китайских властей не прозвучало, однако цель поездки М. Михкельсона, состоящая в поддержке продвижения продукции эстонских предпринимателей на китайском рынке, достигнута также не была.

При этом следует учитывать, что Китай использует для развития сотрудничества с балтийскими странами формат «16 + 1», а двустороннее сотрудничество развито достаточно слабо. Формат «16 + 1» был создан именно по инициативе и желанию КНР в 2012 г. Продекларированная цель создания формата – развитие сотрудничества Китая со странами ЦВЕ. Следует учитывать, что формат был создан еще до провозглашения инициативы «Пояс и путь», однако, как представляется, еще в

2012 г. страны ЦВЕ рассматривались Китаем как важные участники глобальных транспортных коридоров. В настоящее время участниками формата являются Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Черногория, Чехия, Хорватия, Эстония. В то же время результативность использования указанного формата сотрудничества, на наш взгляд, недостаточна. Так, в ходе очередного саммита в июне 2018 г. представители Литвы заявили, что заинтересованы в углублении партнерских взаимоотношений с Китаем, рассчитывают на привлечение китайских инвесторов [1]. Также предприниматели из стран Балтии заинтересованы в наращивании поставок на китайский рынок. Интересным является также заявление министра финансов Литвы В. Шапока о том, что Литва стремится стать «финансовым шлюзом» Китая во взаимоотношениях с Европой [1]. Однако реальных действий со стороны Китая, направленных на углубление сотрудничества за пределами транспортных перевозок, не последовало.

Также следует учитывать фактор противодействия со стороны Евросоюза. 11 стран – участников формата являются членами ЕС и имеют право голоса при значимых решениях. Соответственно, Китай, обладая практически неограниченными финансовыми ресурсами, может оказывать воздействие на позиции и действия правительств стран-участниц формата «16 + 1», лоббируя таким образом выгодные для себя решения на уровне Евросоюза и обеспечивая политическую поддержку своим проектам. В свою очередь, премьер-министр КНР Ли Кэцян в начале 2018 г. опубликовал статью, в которой утверждается, что Китай не преследует каких-либо агрессивных целей, а, наоборот, выступает за европейское единство, стимулирующее экономический рост [1]. В некоторой степени заявление Ли Кэцяна правдиво, негативные процессы в экономике Евросоюза повлекут за собой снижение потребления китайских товаров, в чем объективно не заинтересован Китай. Как представляется, в ближайшей перспективе формат «16+1» останется скорее переговорной площадкой для решения каких-то локальных вопросов, значимые решения в области сотрудничества стран Балтии и Китая приниматься не будут. Существует необходимость в выработке консолидированной позиции стран Балтии во взаимоотношениях с Китаем, что позволит получить более выгодные условия сотрудничества в сфере транспортивки китайских грузов.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Веретенников, В. Транзит из Поднебесной [Электронный ресурс] // Портал Lenta.ru. – М., 2019. – Режим доступа: https://lenta.ru/articles/2019/01/23/baltchina/. – Дата доступа: 05.01.2020.

2. Китайская мудрость: почему Балтия не получит инвестиции КНР [Электронный ресурс] // Портал Baltnews. – Режим доступа: https://baltnews.lt/vilnius_news/20180710/1018205140.html. – Дата доступа: 04.01.2020.

3. Транзитные уроки от Китая [Электронный ресурс] // ИНОСМИ. – М., 2019. – Режим доступа: https://inosmi.ru/politic/20190911/245807837.html. – Дата доступа: 07.01.2020.

# МОНГОЛО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В 1979–2016 гг.: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ РЕЛИГИОЗНОГО ФАКТОРА

***Тунлага***

*Белорусский государственный университет,*
*пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, 937246487@qq.com*

Китай является важной соседней страной Монголии. На сегодня Китай выступает в качестве основного торгового и инвестиционного партнера Монголии, активно проводятся совместные исследовательские и образовательные проекты. Однако за позитивными отношениями скрываются некоторые проблемы, которые вносят негатив в отношения между Китаем и Монголией. Фактор Далай-ламы XIV является одной из таких проблем.

***Ключевые слова:*** Монголия; Китай; Далай-лама XIV; политика; религия.

# MONGOLO-CHINESE RELATIONS IN 1979 – 2016: SOME ASPECTS OF A RELIGIOUS FACTOR

***Tonglaga***

*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus*

China is an important neighboring country of Mongolia. Today, China acts as the main trade and investment partner of Mongolia; joint research and educational projects are being actively conducted. However, a positive relationship hides some of the problems that contribute to the negative relations between China and Mongolia. The Dalai Lama factor XIV is one such problem.

***Key words***: Mongolia; China; Dalai Lama XIV; politics; religion.

Наиболее широко данная тема изучалась в российской историографии. Ряд статей посвящен теме визита Далай-ламы XIV.

Родионов В. А. в своей статье подробно проанализировал влияние фактора Далай-ламы XIV на современные монголо-китайские отношения. Он указывает на 9 визитов Далай-ламы XIV в Монголию [6]. Автор