

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»

Юй Пэн¹, Е. А. Боровская²

¹⁾ Белорусский Государственный университет,
ул. Ленинградская 20, 220030, Минск, Беларусь, m13751124339@163.com

²⁾ Белорусский Государственный университет,
ул. Ленинградская 20, 220030, Минск, Беларусь, e.borovskaya@tut.by

Инициатива «Один пояс, один путь» – это китайская политика, направленная на усиление международного влияния Китая, соединение и повышение уровня регионального сотрудничества и развития обширных регионов Азии, Европы и Африки. За этой политикой открываются возможности для многих стран, расположенных вдоль Шелкового пути. В этой статье утверждается, что силы глобализации настолько важны для Евразии, где возможности развития могут подтолкнуть регион к более всеобъемлющей социально-экономической интеграции, что правительства в этом регионе должны оказывать большую поддержку, обеспечивающую непрерывный успех инициативы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: инициатива «Один пояс, один путь»; совместное развитие; общее будущее; общая глобализация.

CONCEPTUAL APPROACHES TO THE IMPLEMENTATION OF THE ONE BELT, ONE ROAD STRATEGY

Yu Peng^a, E. Borovskaya^b

^{a)} Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Republic of Belarus,
m13751124339@163.com

^{b)} Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Republic of Belarus,
e.borovskaya@tut.by

Corresponding author: Yu Peng (m13751124339@163.com)

The Belt and Road Initiative is a Chinese policy aimed at strengthening China's international influence, connecting and increasing the level of regional cooperation and development of vast regions of Asia, Europe and Africa. This policy opens up opportunities for many countries along the Silk Road. This article argues that the forces of globalization are so important to Eurasia, where development opportunities can push the region towards more inclusive socio-economic integration, that governments in the region must provide more support to ensure the continued success of the Belt and Road Initiative.

Key words: “One Belt, One Road” initiative; joint development; common future; general globalization.

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» – это концепция международных проектов, которые открывают огромные возможности для расширения экономического сотрудничества и углубления региональной интеграции, прежде всего между развивающимися

экономиками. Концептуальные подходы стратегии «Один пояс, один путь» обеспечивают новые драйверы устойчивого экономического роста в Китае и трансграничной торговли, наряду с переосмысленным сухопутным и «морским Шелковым путем». Эта инициатива направлена на восстановление глобального баланса и расширение универсально выгодных и инклюзивных отношений. По сути, «Один пояс, один путь» – это важнейший инструмент мирного развития, который приводит к массовым инвестициям в инфраструктуру, способствует экономическому развитию и содействует совместному управлению.

«Один пояс, один путь» является важным стратегическим компонентом политики Китая «Идти, глобально», объявленной председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году [1]. Эта инициатива уходит своими корнями в древнекитайскую философию «Духа Шелкового пути», которая выступает за содействие миру, сотрудничеству, открытости, инклюзивности, взаимному обучению и взаимной выгоде между всеми цивилизациями [2]. «Пояс» состоит из динамичных сетей автомобильных и железных дорог, которые соединят западную часть Китая с Западной Европой через Центральную Азию, Иран, Турцию, Россию, Кавказ и Балканы. Кроме того, соединяя Евразию по суше, «морской Шелковый путь XXI века» предлагается соединить Китай с Южной Азией, Юго-Восточной Азией, Ближним Востоком, Африкой и Европой через полосу морских портов через Южно-Китайское море, Индийский океан и Средиземное море.

Китайское правительство намерено развивать шесть экономических коридоров: Китайско-Пакистанский экономический коридор, Китайско-Индокитайский экономический коридор, Бангладеш-Китайско-Индийско-Мьянманский экономический коридор, Китайско-Монгольско-Российский экономический коридор, Китайско-Центрально-Западноазиатский экономический коридор, а также новый Евразийский сухопутный мост с параллельными сетями нефте-и газопроводов, телекоммуникационными связями, а также высокоскоростные волоконно-оптические кабели для лучшей транспортировки и связи между трансрегиональными странами [4].

Китайские власти считают, что транспортная инфраструктура является «первым шагом в создании Экономического коридора, который интегрирует не имеющие выхода к морю экономики евразийских внутренних районов и более тесно свяжет их с Китаем» [3]. Стратегическое значение «Один пояс, один путь» для Китая можно оценить по щедрому выделению 1 триллиона долларов США на этот проект в качестве начального капитала в 2013 году.

Практически нет ни одного сектора, который остался бы нетронутым в результате сотрудничества «Один пояс, один путь»: инфраструктура; энергетика и ресурсы; банковское дело; транспорт и торговля; обрабатывающая промышленность; финансовые услуги; сельское хозяйство; здравоохранение; туризм; электронная коммерция и логистика; культура и образование. Инициатива «Один пояс, один путь» открывает широкие возможности для развития инфраструктуры, поскольку она включает в себя более 900 инфраструктурных проектов, которые в настоящее время завершены, строятся или обсуждаются. Большинство инфраструктурных проектов включают в себя железные дороги, дороги, порты, аэропорты, транспортные узлы, логистические центры, газо-и нефтепроводы, электросети и другие.

Строительные проекты – это большие возможности для китайских подрядчиков, «идущих глобальными» практиками. Сотрудничество в энергетическом секторе базируется на соединении энергетических объектов путем строительства нефте-и газопроводов и энергетических сетей вдоль стран-участниц «Один пояс, один путь». В этом секторе целью политики является повышение энергетической безопасности и оптимизация распределения источников энергии путем интеграции региональных энергетических рынков и продвижения вперед зеленого и низкоуглеродного развития региональной энергетики [5]. С точки зрения Китая, инициатива «Один пояс, один путь» позволит расширить китайские коммерческие банки, и в странах-участницах будет открыто больше филиалов [3]. Китайские коммерческие банки будут содействовать использованию китайского юаня в торговле и инвестициях со странами, участвующими в инициативе. Кроме того, максимизация сферы применения юаня в торговой и инвестиционной деятельности со странами, расположенными вдоль маршрута «Один пояс, один путь», может привести к интернационализации китайского юаня, что даст прекрасную возможность для укрепления геополитических и геоэкономических позиций Китая в мире. Используя новый Евразийский сухопутный мостовой коридор, Китай запустил прямые международные железнодорожные маршруты для грузовых поездов. По данным China Railway Corporation, грузовые поезда курсируют между 34 городами Китая и 34 городами европейских стран [2]. В последнее время открываются новые маршруты между Китаем и Европой: Чунцин – Дуйсбург в Германии, Ухань - Пардубице в Чехии, Чэнду - Лодзь в Польше и Чжэнчжоу – Гамбург в Германии [6]. Перевозка грузов железнодорожным транспортом более эффективна по сравнению с воздушными и морскими перевозками. По железной дороге товару требуется 12 дней, чтобы добраться из Китая в европейские

города, что составляет треть времени, необходимого для морских перевозок. Стоимость железнодорожных перевозок составляет всего 20% от стоимости авиаперевозок. В январе 2017 года первый грузовой поезд из Китая в Великобританию преодолел путь в 12 000 км и прибыл в Лондон [7]. Помимо железнодорожного транспорта, Китай запустил новые авиамаршруты и подписал двусторонние соглашения о воздушном транспорте со 116 странами. С созданием новых железнодорожных и морских маршрутов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» объем торговли между странами будет расти. Китайское правительство ожидает, что товарооборот превысит 2,5 трлн долларов в год в течение следующего десятилетия [9]. Сельскохозяйственные обмены на Великом Шелковом пути возникли с древних времен, когда в Китай были завезены семена люцерны, посадка винограда, льна, такие культуры, как лук, фасоль, морковь, гранаты, черкесские грецкие орехи [10].

Китай утверждает, что при использовании стратегии «Один пояс, один путь» предполагается построить гармоничный мир, основанный на взаимопонимании, взаимном удовлетворении и взаимной выгоде, интегрированных с основными западными ценностями мира, свободы, справедливости и демократии. Эти ценности основаны на гуманизме, коллективизме и мультикультурализме, а не на индивидуализме, чтобы сделать мир более гармоничной глобальной деревней [8]. Крупномасштабные инвестиции в межрегиональные инфраструктурные предприятия крайне необходимы, но рискованны с политической и экономической точек зрения в регионе, поскольку многие страны являются экономически слабыми, слабо развитыми и политически нестабильными [5]. Поэтому важно разработать теоретическую модель в качестве основы для анализа того, как «Один пояс, один путь» может породить альтернативное видение глобализации и устойчивого развития, основанное на взаимном сотрудничестве и совместном развитии.

В конце 2017 года Китай также включил стратегию «Один пояс, один путь» в свою Конституцию Коммунистической партии, чтобы добиваться дальнейшего международного признания [2]. Китайские ученые утверждают, что применение инициативы не ограничивается только развитием инфраструктуры; оно также будет генерировать политический и культурный диалог между странами. Это будет способствовать развитию инфраструктурных связей, облегчит беспрепятственную торговлю и облегчит финансовую поддержку развивающемуся миру, что в конечном итоге повысит имидж Китая как новой ответственной глобальной державы. По сути, Китай разрабатывает

всеобъемлющую стратегию коммуникации и взаимодействия, «начиная от политики и заканчивая финансами, от инфраструктуры и торговли до культуры и религии, чтобы построить зоны экономического сотрудничества и центры культурных обменов» [7].

«Один пояс, один путь» – это долгосрочное обязательство, которое требует совместных усилий всех участвующих стран для совместной работы в интересах более инклюзивного и сбалансированного развития. Развивающимся странам не хватает финансового капитала, а также инфраструктуры, которые являются предпосылками для экономического и промышленного развития [4]. Китай обладает как финансовыми ресурсами в размере более 3,5 трлн долларов США в валютных резервах, так и огромным опытом инфраструктурного развития. Поэтому участие в стратегии «Один пояс, один путь» обещает масштабное инфраструктурное развитие, обеспечивающее основы для экономического и промышленного процветания региона. Проекты, охватывают 70% мирового населения, 75% его известных энергетических запасов и территории, 25% мировой торговли и 55% мирового ВВП [9].

Инициатива представляет собой инфраструктурные проекты международного значения не только для Китая, но и для всех стран, расположенных вдоль Шелкового пути. Результаты показывают, что основные возможности в рамках этой инициативы для Китая и всех стран вдоль Шелкового пути лежат в различных секторах: инфраструктура, энергетика и ресурсы, банковское дело, транспорт и торговля, сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность, образование и культура. Эта информация представляет большой интерес для: китайских предприятий, планирующих расширить свой бизнес в странах; инвесторов; международных компаний, планирующих сотрудничать с китайскими компаниями; а также стран и их правительств, планирующих присоединиться к инициативе «Один пояс, один путь». Всего выявлено 43 различных риска, которые могут повлиять на строительные проекты. Как правило, эти риски можно разделить на три различных уровня: политика, строительный рынок и проект. Для дальнейших исследований оценка рисков по проектам может быть выполнена путем сбора данных по различным инфраструктурным проектам в Азии, Африке и Европе с целью выявления критических рисков и эффективного управления ими.

Стратегия «Один пояс, один путь» предлагает значительный потенциал в нескольких областях: социально-экономической, политической, культурной, экологической. Эта многомиллиардная инициатива имеет потенциал для достижения глобальных Целей

устойчивого развития: в создании рабочих мест, сокращении бедности, улучшении инфраструктуры и экономики через связь между странами, регионами и континентами, что делает ее более универсальной и инклюзивной [3]. Администрация Си Цзиньпина проецирует «Один пояс, один путь» – как символ внешней и экономической политики Китая при неопределимой поддержке китайских стратегических аналитиков. Однако некоторые называют эту инициативу генеральной стратегией Китая по установлению своего политического влияния и возрождению, по крайней мере, своего собственного соседства посредством экономического развития, чтобы нейтрализовать будущий риск ответных мер. Есть некоторые сомнения в том, что «Один пояс, один путь» не сможет усилить политическое влияние Пекина в регионах Евразии; однако мало кто сомневается в том, что это приведет к огромному развитию и экономической активности во всех трансрегиональных государствах. Другие исследователи [7] называют стратегию «новым подходом» к глобальной экономической стабильности путем переориентации баланса в экономической глобализации. Китай определяет стратегию как «беспроблемную» двустороннюю торговую сделку для взаимной выгоды, которая может переопределить модели «зависимости» между отношениями Север-Юг. Китайская перспектива глобализации, по-видимому, отличается от американской неолиберальной глобализации. Китай верит в многосторонний кредит и стратегическое международное экономическое сотрудничество для решения проблем экономического развития, иностранных инвестиций, безработицы и инфраструктурного развития. Эта реализация исходит из его собственного всеобъемлющего опыта развития, который дал быстрые результаты на максимуме самообеспеченности за счет привлечения сравнительно малообеспеченных людей в качестве поставщиков товаров, услуг и работы. В социальном плане это указывает на модель, в которой управление как рынками, так и государством развивалось одинаково. В экономическом контексте «Один пояс, один путь» не только планировала получить экономическую прибыль, как это делали неолибералы, но и с «беспроблемными» результатами для стран-участниц. В политическом плане сотрудничество является открытым и всеобъемлющим для всех, без какого-либо политического вмешательства в национальные дела стран-участниц [4]. Таким образом, Китай стремится построить заново всеобъемлющую международную платформу, на которой общая глобализация принесет пользу большему числу людей и регионов [1]. «Один пояс, один путь» уже завоевала поддержку более чем 100 стран и международных организаций. Почти

50 соглашений о сотрудничестве было подписано между Китаем и другими странами-участницами [8]. Участие более 130 стран (крупнейших экономик мира), включая глав государств, свидетельствует о том, что дискурсы Китая о мирном сотрудничестве для достижения «беспроблемных» результатов набирают международный импульс и вовлекают мир в дискурсы Китая. «Один пояс, один путь» инициировала глобальную коммуникационную систему во главе с Китаем, и ее дискурс постепенно набирает все большую популярность. Через имплементацию на своей территории стратегии страна осуществляет свое влияние на международную коммуникацию и дискурс для достижения «китайской мечты» о национальном процветании и социализме. Ожидается, что «Один пояс, один путь» обеспечит благоприятную внешнюю среду для продвижения имиджа Китая как ответственной мировой державы. Совместные инициативы могут охватить тенденцию к многополярному миру, который может продвигать идею общей глобализации, общего развития и общего будущего. Это будет способствовать развитию международной экономики, а также обеспечит платформу для развития стран, которые будут расти совместно и симметрично. Эта инициатива направлена на улучшение связности между Азией, Европой, Африкой и Латинской Америкой путем создания многоуровневых и сложных соединительных сетей и рационализированных, диверсифицированных, независимых и устойчивых проектов развития на этих континентах. Она должна быть основана на новой логике общих интересов и общего развития, а не на традиционной логике баланса сил. «Один пояс, один путь» свяжет неблагоприятные регионы: Центральную Азию, Западную Азию, Южную Азию и Юго-Восточную Азию. Это будет способствовать инфраструктурным инновациям и развитию, что поможет улучшить экономическую среду в участвующих странах и регионах. Эта региональная связанность будет дополнять общие промышленные, снабженческие и производственно-сбытовые цепочки и породит Евразийское и паназиатское региональное сотрудничество в целях совместного развития [7]. Это будет способствовать укреплению глобального сотрудничества между Китаем и всем миром. Эта инициатива не только поможет Китаю перейти на гораздо более высокий уровень развития, но и будет стимулировать участие стран с общим импульсом роста и волей к созданию более инклюзивного, общего глобального видения.

В заключение «Один пояс, один путь» основывается на главном идеале мирного сосуществования, взаимного сотрудничества, устойчивого развития и взаимной выгоды для всех. Стратегия подчеркивает пять фундаментальных ценностей: а) систематическая

координация политики, б) свободная торговля, в) региональные связи, г) финансовая интеграция и д) межличностные отношения. Он также разграничивает три сообщества: сообщество общих интересов, сообщество общности, сообщество ответственности [10]. Эти подходы отражают китайское мышление об общей глобализации, совместном развитии и общем будущем, что создает мотивацию для достижения глобального мира и развития.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Alam, M. China's Changing Strategic Engagements in Central Asia // J. Cent. Asian Stud, 2014.
2. Xihua Li. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm> – Дата доступа: 29.09.2020.
3. Rolland, N. China's «Belt and Road Initiative»: Underwhelming or Game-Changer? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/0163660X.2017.1302743> – Дата доступа: 29.09.2020.
4. Wang C. Vision and Actions on Energy Cooperation in Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road // National Energy Administration, 2017.
5. Scott K. Made in China 2025 // National Bureau of Economic Research, 2018.
6. Belt and Road Portal. B&R by the Numbers: China-Europe freight train an intercontinental bridge. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> – Дата доступа: 30.09.2020.
7. China Trade: The Belt and Road Initiative. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> – Дата доступа: 30.09.2020.
8. Carvalho R. First freight train from China to Britain arrives in London. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.reuters.com/article/us-china-britain-train-idUSKBN1521YP> – Дата доступа: 30.09.2020.
9. HSBC. Belt and Road Trade [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.business.hsbc.com/belt-and-road/trade – Дата доступа: 30.09.2020.
10. Medeu A. Great Silk Road on Territory of Kazakhstan: from Past to Future // Journal of Resources and Ecology, 6(2), 114-118 p.

ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ США И КИТАЕМ В 2009-2012 ГГ.

Янь Бинлян

*Белорусский Государственный университет, ул. Ленинградская 20, 220030, Минск, Беларусь,
1063553562@qq.com*

В статье проанализировано состояние американо-китайских отношений в 2009–2012 гг. Отмечено, что в рассматриваемый период американо-китайская