

РАЗДЕЛ VIII МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ И ГЛОБАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ. МИРОВАЯ ПОЛИТИКА

О ПОЛИТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМАХ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

В. Э. Василевская

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

В статье рассматриваются особенности реализации «Один пояс – один путь», как стратегической инициативы руководства КНР по строительству транспортно-логистической инфраструктуры вдоль ключевых границ мировой логистики. Внимание концентрируется на политических проблемах. В качестве основных политических проблем реализации инициативы «Один пояс – один путь» выделены: преодоление гиперконкуренции с США за право лидерства в глобальных поставках и интеграции транспортной цепочки в мировую торговлю; соперничество с уже существующими проектами локальной интеграции экономического пространства в Евразии; наличие политических разногласий в Южной Азии и на Ближнем Востоке.

Ключевые слова: внешняя политика КНР; «Один пояс – один путь»; политические проблемы; Шелковый путь; экономическая интеграция.

ON THE POLITICAL PROBLEMS OF THE IMPLEMENTATION OF THE «ONE BELT – ONE ROAD» INITIATIVE

V. E. Vasilevskaya

*Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Republic of Belarus, vasilevskaya.v.e@mail.ru*

The article discusses the specifics of the implementation of the "One Belt, One Road" as a strategic initiative of the Chinese leadership to build transport and logistics infrastructure along the key borders of global logistics. Attention is focused on political issues. The main political problems of the implementation of the "One Belt, One Road" initiative are: overcoming hypercompetition with the United States for leadership in global supplies and integration of the transport chain into world trade; competition with existing projects of local integration of the economic space in Eurasia; the presence of political differences in South Asia and the Middle East.

Keywords: China's foreign policy; «One Belt– one Road»; political problems; Silk Road; economic integration.

Осенью 2013 года во время официальных визитов в Казахстан и Индонезию Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул идеи совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Сопряжение идей имеет общее название – «Один пояс – один путь». Практическая реализация инициативы «Один пояс – один путь» предусматривает строительство транспортно-логистической инфраструктуры вдоль ключевых границ мировой логистики, с целью стимулирования экономической интеграции. Через «Один пояс – один путь» Китай стремится к более сбалансированному региональному развитию вовлеченных стран в сухопутном и морском положении, формируя новую модель международного сотрудничества с всеобщей открытостью. При этом важно подчеркнуть, что выдвинутая инициатива 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. В связи с этим реализация инициативы «Один пояс – один путь» требует разрешения ряда политических проблем.

Прежде всего, это преодоление гиперконкуренции с США за право лидерства в глобальных поставках и интеграции транспортной цепочки в мировую торговлю. Официально объявив о выдвижении инвестиционной инициативы, Китай заявил о новом внешнеполитическом курсе, основанном на геополитических амбициях по отстаиванию китаецентричного положения в системе международных отношений. Новый внешнеполитический курс Китая наряду с амбициями Соединенных Штатов выходит за пределы собственных границ, расширяя свои интересы в Евразии, Африке и Океании. На этой основе просматривается объективность выдвижения Китаем инициативы «Один пояс – один путь» в условиях гиперконкуренции с США [1, с. 36].

Еще одной политической проблемой реализации инициативы «Один пояс – один путь» – является соперничество с уже существующими проектами региональной интеграции экономического пространства в Евразии. Для решения отмеченной проблемы в рамках «Один пояс – один путь» Китай стремится развивать разнообразие транспортно-логистической инфраструктуры на евразийском континенте. С этой целью ведется активная работа по согласованию проектов, прежде всего ЕАЭС и АСЕАН. Китай предлагает совместную политическую коорди-

нацию и работу над проектами по созданию экономических коридоров. Так, соглашение о согласовании проектов ЕАЭС и «Один пояс – один путь» было подписано еще в 2015 году. Фактически стратегическая цель проектов едина и заключается в усилении интеграции между азиатским и европейским регионами. Что касается АСЕАН, то следует подчеркнуть, что большинство ее стран-членов поддерживают строительство беспрепятственного торгового маршрута, прежде всего с точки зрения экономического интереса. Китай активно инвестирует в реализацию инфраструктурных проектов инициативы на территории стран Юго-Восточной Азии, темпы социально-экономического развития которых характеризуются выраженной разновекторностью и контрастными результатами [2, с. 37]. В связи с этим государства АСЕАН признают полезность дополнительных возможностей, которые открывает китайская инициатива.

В качестве примера существующих политических проблем, препятствующих реализации инициативы «Один пояс – один путь» также следует отметить наличие разногласий в Южной Азии и на Ближнем Востоке. В первом случае причина кроется в индо-пакистанском конфликте, продолжающемся на протяжении всей независимой истории государств. С момента раздела Британской Индии в 1947 году на Индию и Пакистан между странами периодически вспыхивают конфликты на приграничных территориях [3, с. 47]. Причиной конфликтов является спор о принадлежности территории Кашмира, через которую проходит крупнейший проект Китая и Пакистана в рамках инициативы «Один пояс – один путь» – Китайско-Пакистанский экономический коридор. Дели весьма настороженно относится к расширению сотрудничества между Пекином и Исламабадом, что связано с расширением не только экономического, но политического влияния Китая как в Южной Азии, так и в соседних регионах – Центральной и Западной Азии [4, с. 71]. В результате, практически любое расширение пакистано-индийского экономического сотрудничества в условиях военно-политического противостояния объективно невозможно, что создает определенные трудности в части реализации инициативы «Один пояс – один путь» в Южной Азии. Что касается Ближнего Востока, то проблема реализации инициативы кроется в нестабильной политической обстановке, связанной с гражданскими войнами в арабском мире. В таких условиях строительство сухопутного транспортного маршрута с арабскими странами представляется крайне сложным. По этой причине Китай стремится не допускать военную интервенцию в Сирию и оказывает сирийскому правительству финансовую, военную и дипломатическую помощь [1, с. 58].

Таким образом, планы Китая по реализации инициативы «Один пояс – один путь» оказались в настоящее время не до конца выполнен-

ными, что связано с различными причинами. Основной причиной является то, что Китаю не удалось вовлечь в инициативу ведущие экономически развитые страны, прежде всего США, Индию, Канаду и Австралию, влиянию и давлению которых трудно противостоять Китаю [5, с. 674]. Не менее весомые причины – возникновение барьеров, связанных с неспособностью стран выплатить долги в рамках инициативы «Один пояс – один путь», а также экологическая проблема, выраженная в потенциальном ущербе окружающей среде из-за реализации масштабных проектов инициативы.

Библиографические ссылки

1. *Цзинь Ц.* Развитие концепции «Один пояс – один путь»: проблемы и перспективы: дис. ... маг. эконом. наук : 1-25 81 07. Минск, 2029. – 92 л.
2. *Шандрук С. М.* Разновекторный характер социально-экономического развития стран Юго-Восточной Азии и моделей их возможного экономического роста // Актуальные вопросы экономических наук. 2013. № 31. С. 35–40.
3. *Дикий А. А.* Индия и Пакистан: войны, конфликты, их разрешение и последствия // Вопросы безопасности. 2014. № 7. С. 46–59.
4. *Каменев С. Н.* Китайско-пакистанский экономический коридор и вопросы региональной безопасности // Восточная аналитика. 2018. № 1. С. 67–81.
5. *Чувилев И. А.* Инициатива «Пояс — путь»: от экономического к гуманитарному порядку // Научные труды Белорусского государственного экономического университета. Вып. 14 / [редкол.: В. Ю. Шутилин (гл. ред.) и др.] ; Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный экономический университет. Минск : БГЭУ, 2021. С. 671–677.