

Секция «Внешняя политика современных государств в условиях формирования новых центров силы»

**Внешнеэкономическая политика Китая, как фактор формирования нового центра силы в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Центральной Азии**

**Научный руководитель – Казаринова Дарья Борисовна**

*Белков Александр Дмитриевич*

*Студент (магистр)*

Российский университет дружбы народов, Факультет гуманитарных и социальных наук,  
Москва, Россия

*E-mail: aleksanderbelkov@gmail.com*

В условиях изменившейся международной ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) сформировался новый центр силы во главе с Китаем. Попробуем разобраться, какие факторы способствовали этому.

Растущие объемы экономики Китая превратили его в мировую сборочную фабрику, грузоотправителя и главного потребителя энергоресурсов в мире. АТР, помимо Китая, обладает целым рядом производящих экономик, нуждающихся в новых транспортно-логистических путях. Исторически КНР не обладала развитой инфраструктурой в отличие от США и Западной Европы. И экономический рывок последних трех десятилетий заставил Китай стать инициатором наиболее реализованного в настоящее время экономического и интеграционного проекта «Один пояс-один путь», провозглашенного председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре 2013 года. Основные грузоперевозки преимущественно осуществляются по морю. Китай же выходит только к Тихому океану, а емкости его портов недостаточны. Глобальная программа «Один пояс - один путь» делится на две части: экономический пояс шелкового пути (ЭПШП) и морской шелковый путь 21 века (МШП). Инициатива имеет в себе энергетические инвестиционные проекты, строительство транспортно-логистических путей, которые нужны для получения экономических выгод и обеспечения энергетической и иной безопасности КНР [1]. В результате реализации МШП Китай логистически связался с портами в Индийском океане непосредственно из южных и центральных районов, что позволило ускорить и облегчить грузоперевозки, минуя загруженный Малаккский пролив.

В основании китайских проектов лежит взаимный интерес от их реализации, партнерам не навязывается комплекс политических условий и требований. Созданы специальные финансовые инструменты с участием китайского капитала: Азиатский Банк Инфраструктурных Инвестиций, Банк Морского Шелкового Пути, Фонд Шелкового Пути [6]. Финансирование предлагается осуществлять на основе взаимности с привлечением национального капитала. Морская составляющая проекта «Один пояс - один путь», очевидно, обладает для Китая приоритетом. Задачи политического, экономического, военного и культурного характера решаются автоматически посредством «мягкой силы». Интеграционные усилия в этом регионе предпринимают США и их союзники, конкурируя с предложениями Китая. К тому же, Южно-Китайское море, через которое проходят основные экономические пути МШП, является яблоком раздора и зоной территориальных претензий. Совместное экономическое освоение этого моря позволит, по мнению Пекина, отложить в сторону взаимные претензии со странами-соседями (Япония, Вьетнам, Южная Корея, Филиппины и др.).

Таким образом, решается целый ряд внешнеполитических и внутривнутриполитических задач. Прокитайский экономический пояс позволяет не только сотрудничать с разными странами и многочисленными китайскими диаспорами, но и подключить к развитию внутренние менее развитые районы Китая [2]. Это позволит Китаю увеличить экспорт и импорт,

подключить к «китайскому экономическому чуду» целый ряд новых стран и рынков. С 2013 года Китаю удалось достичь впечатляющего прогресса [1].

Особенность стратегии состоит в том, что Китай соединяет уже существующие транспортные сети между собой и замыкает их на себя, а также модернизирует порты и проводит их цифровизацию. Таким образом, были созданы новые мульти-модальные коридоры «Китай - Пакистан», «Индия - Бангладеш - Мьянма - Китай» [4]. Пекин впервые в своей истории вышел к Индийскому океану.

Уже к ноябрю 2018 года в рамках проекта «Один пояс - один путь» был сформирован целый ряд инфраструктурных, энергетических и транспортных проектов. Они включают в себя 203 моста и туннеля (железнодорожных и автомобильных), 199 проектов энергетики и 41 трубопровод [5]. Часть из них завершена, остальные должны быть завершены к 2023-2030 годам. На конец января 2020 года Китай подписал более двухсот соглашений о сотрудничестве с 30 международными организациями и со 138 странами [3]. Значимая часть этих проектов будет реализована и в Центральной Азии.

Экономика КНР нуждается в ресурсах этого региона. Разрыв экономических связей в постсоветском пространстве создал там избыток энергетических и сырьевых ресурсов, которым воспользовался Китай. Новые трубопроводы и пути стали естественным дополнением морским перевозкам из Ирана и Саудовской Аравии. Центральноазиатские страны (Таджикистан, Киргизия и Казахстан) граничат с Китаем непосредственно. Китай заинтересован в экономической экспансии, которая позволяет выйти на новые рынки, увеличить занятость на китайских предприятиях, нарастить ВВП и экспортировать знания и технологии, которые остро необходимы Центральной Азии. Китайский капитал также активно ищет себе применение в соседних странах. Реализуя проект ЭПШП в Центральной Азии, Китаю удалось резко нарастить свой политический вес и в этом макрорегионе.

Таким образом, успешная внешнеэкономическая политика Китая, направленная на развитие транспортно-логистического и инвестиционного потенциала АТР и Центральной Азии, позволила Пекину трансформировать ее в экономический рост и возрастающее политическое и военное влияние, стать полноправным мировым центром силы.

### Источники и литература

- 1) Борисов М.Г. Энергетическая составляющая инициативы «один пояс – один путь» // Восточная аналитика. 2019. №2. С. 13-21.
- 2) Комиссина И.Н., Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая. // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1 (40). С. 60-81.
- 3) ИноСМИ: <https://inosmi.ru/20200406/247204080.html>.
- 4) Госкомитет По Делах Развития И Реформ, Министерство Иностранных Дел И Министерство Коммерции Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шёлкового пути и морского Шёлкового пути XXI века // Россия и АТР. 2015. №3 (89). С. 250-270.
- 5) International Trade Union Confederation: [https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt\\_and\\_road\\_initiative\\_in\\_central\\_asia](https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia).
- 6) The diplomat: <https://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/>.