

Политика Китая в АТР

Научный руководитель – Леонова Ольга Георгиевна

Дерменжи Анастасия Игоревна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет глобальных процессов, Направление геополитики и дипломатии, Москва, Россия

E-mail: dermenzhi-00@mail.ru

Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) - крупнейший в мире «макрорегион». Значимость АТР в различных процессах современности уже никем не оспаривается. Однако здесь легко обнаруживаются проблемы, интересы и стратегии местных сообществ и акторов глобальной политической системы. Так, страны региона беспокоят размеры, близость и потенциальная сила Китая. В Китае произошли изменения, связанные с усилением глобальной напористости КНР. На смену стратегии, выраженной в директиве покойного китайского государственного и партийного политического деятеля Дэн Сяопина - «скрывать возможности и ждать своего часа», приходит иная - «делать вклад, используя возможности». Учитывая, что будущее КНР нынешний политический лидер связывает с будущим АТР, регион имеет первостепенную важность для реализации любых целей Китая. Так какие же цели стоят перед Китаем в АТР?

Для ответа на вопрос обращаемся к государственным документам КНР и официальным заявлениям руководителей. Еще 2012 г. на XVIII съезде КПК под председательством Ху Цзинтао была оформлена одна из конкретный целей: «превратить Китай в великую морскую державу».[2] А на специальном заседании Политбюро в июле 2013 г. Си Цзиньпин также отметил, что «неотъемлемой частью строительства социализма с китайской спецификой является превращение его в морскую державу». [3] Уже в октябре того же года была анонсирована идея создания Морского шёлкового пути XXIв. Соответственно, Морской шелковый путь, входящий в более широкий проект «Один пояс - один путь»(ОПОП) - содержание политики Китая по превращению в морскую державу в АТР. Для достижения такой амбициозной цели перед КНР стоит ряд задач, которые сведены в том числе к контролю над морскими путями для обеспечения собственной энергетической, экономической и, безусловно, военной безопасности. Важными составляющими являются строительство или улучшение инфраструктуры следующих портов: порта Гвадар в Пакистане (располагается недалеко от входа в Ормузский пролив, являющегося основным маршрутом мировых поставок нефти), порт Кох Ронг в Камбодже (близость к Сиамскому заливу с богатыми месторождениями нефти и газа) , порт Хамбантога в Шри-Ланке (доступ к жизненно важным морским путям Южной Азии) и порт Кьяукпью в Мьянме(контроль над Малаккским проливом). Фактически, обладание морскими портами в различных геостратегических областях, контроль над их товарооборотом - уже своего рода знаменование превращения в морскую державу и достижения одной из целей Китая в АТР.

Кроме геополитических выгод, ОПОП включает и экономические, и этот контекст обсуждается чаще. Отметим, какие цели стоят перед Китаем в этой сфере. Столкнувшись с очевидностью постепенного замедления экономического роста, Китаю необходимо найти новые пути стимулирования роста. Один из способов сделать это - побудить китайские компании искать возможности за пределами Китая в рамках скоординированной зарубежной инвестиционной стратегии. Это то, что китайцы называют выходом на мировой

рынок. Другой экономический мотив ОПОП довольно традиционен и связан с содействием росту в менее развитых провинциях Китая. Уровень жизни населения в западных и некоторых южных провинциях далек от динамизма мегаполисов. Например, ВВП на душу населения в провинции Ганьсу составляет около 450 долларов США, что сродни, скажем, Ираку. Экономический рост Китая в значительной степени сосредоточен на его восточном побережье, отчасти потому, что побережье является основным средством доступа страны к мировым рынкам. Огромные количества железной руды, угля, сырой нефти и других товаров, которые способствуют росту и урбанизации, прибывают, в частности, в гигантские порты Гуанчжоу, Сямынь и Тяньцзинь. И, в свою очередь, китайские товары, которые потребляет мир, тоже отгружаются отсюда. Китай зависит от морских маршрутов, которые остаются открытыми. Несмотря на то, что страна вкладывает большие средства в военную технику нового поколения, Китай не может снизить свою уязвимость на море. Таким образом, еще раз подтверждается положение о том, что одна из стратегических целей ОПОП - снизить уязвимость страны на море, особенно в отношении ключевых жизненно важных сырьевых товаров.

При этом некоторые исследователи отмечают, что крупные инфраструктурные проекты ОПОП могут стать неправильным распределением финансов страны. Дело в том, что коэффициент соотношения выгод к издержкам (benefit-to-cost ratio, BCR) многих инфраструктурных проектов не превышает 1 (а желательно не менее 1,4) [1]. Однако маловероятно, что страна, продвигающая этот проект, не получит никаких выгод в результате его (пусть даже частичной) реализации. Исследователи также считают, что инвестируемые для реализации средства свяжут страны, в которых реализуются проекты невозместимым долгом, тем самым Китай получит возможность полностью не только обслуживать, но и контролировать возведенные им объекты.

Критики КНР часто представляют Китай как ревизионистскую силу, призванную свергнуть господствующий международный порядок в Восточной Азии. Китай обвиняют в морской и сухопутной экспансии, которую он может использовать для военных целей. На наш взгляд, это точка зрения преувеличивает как амбиции Китая, так и его нынешнюю траекторию. Он действительно хочет изменить аспекты международной среды таким образом, чтобы он больше способствовал достижению страной своих интересов, но при этом Китай не готов платить высокую цену или серьезно рисковать, чтобы бросить вызов превосходству США. Безусловно, у Китая есть свои геополитические интересы, но миру еще не доводилось видеть, чтобы Пекин настаивал на смене власти в какой-либо из стран, на неправомерных торговых соглашениях или пытался угрожать своим соседям военным путем. ОПОП отражает одну из множества попыток КНР изменить международную среду, добиться собственных целей обеспечения энергетической, экономической безопасности, найти новые рынки сбыта, содействуя как собственному, так и зарубежному развитию. Это действительно инструмент «мягкой силы» в руках китайцев, который включает необъятное количество аспектов.

Источники и литература

- 1) Clarke M., Sussex M., Bisley N. The Belt and Road Initiative and the Future of Regional Order in the Indo-Pacific. – Lexington Books. 2020. p.20
- 2) Доклад Ху Цзиньтао на XVIII съезде КПК: http://www.gov.cn/ldhd/201211/17/content_2268826.htm
- 3) Си Цзиньпин: Заботясь об океане, изучая океан, управляя океаном: http://www.xinhuanet.com//politics/2013-07/31/c_116762285.htm