

DOI 10.35775/PSI.2024.108.8.034

УДК 32.327

Н.С. СЕМЕНОВ

аспирант кафедры политологии Востока
факультета глобальных процессов Московского
государственного университета имени М.Ю. Ломоносова,
Россия, г. Москва
E-mail: laminik98@yandex.ru

О ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В ПОСТКОВИДНУЮ ЭПОХУ

Несмотря на то, что в настоящее время глобальный охват проектов «Одного пояса, одного пути» дает значительные потенциальные преимущества, некоторые западные державы с большим подозрением наблюдают за его тенденцией к установлению пространственного контроля над новой, ориентированной на Китай, мировой экономической структурой и альтернативной политической системой. В статье отмечается, что в современных международных отношениях западные державы и даже такие экономические блоки, как Европейский союз, не имеют сопоставимых средств и возможностей для того, чтобы экономически нейтрализовать усиление Китая и даже «сдержать» его в военном отношении. В этой статье рассматривается динамика отношений между Китаем и странами Южной Азии, Китаем и ЕС в пост-атлантическом мире. В этом контексте Китай обладает меньшим сходством с СССР времен холодной войны, поскольку он не стремится противостоять Западу ни в военном, ни даже в идеологическом плане. Нынешняя напряженность в отношениях с Китаем проистекает скорее из нехватки у Запада возможностей эффективно конкурировать с постепенно доминирующей китайской экономикой. Таким образом, западная оценка «Одного пояса, одного пути» обычно или неявно исходит из позиции ощущаемой экономической и структурной слабости, а не реальных угроз, исходящих от «Одного пояса, одного пути».

Ключевые слова: геополитика, инициатива «Один пояс, один путь», Китай, США, Европейский Союз, Африка.

Введение. Несмотря на значительный потенциал взаимовыгодного сотрудничества в рамках глобальной экспансии реализации проектов инициативы КНР «Один пояс, один путь», тенденция к расширению зоны влияния Китая с целью создания новой китаецентричной мировой экономической и альтернативной политической системы, у многих государств «Глобального Запада» это вызывает обоснованную обеспокоенность. Однако, нет сомнений в том, что в современной системе международных политико-экономических отношений ни одно

государство Запада, ни даже Европейский Союз, не обладают возможностями сдерживать не только экономический подъем КНР, но и не обладают военными возможностями оказывать влияние на проводимую Китаем политику и его развитие.

Геополитическое значение Южной Азии и Индийского океана. Наиболее комплексная задача на пути к конструктивной и мирной реализации ОПОП может возникнуть в Южной Азии, и особенно в том, как Индия и Китай регулируют свои двусторонние отношения. Лакмусовой бумажкой этого вызова может стать их совместное урегулирование отношений с Пакистаном и, конечно же, проект Китайско-Пакистанского экономического коридора, против которого выступает Индия. Продвижение альтернативных проектов через иранское побережье Индийского океана в качестве альтернативы и конкурента пакистанскому Гвадару, возможно, окажется недостаточным для снижения напряженности между Пекином и Нью-Дели.

Древняя история Южной Азии, восходящая к цивилизации индской долины, была тесно переплетена также с Древними шелковыми путями. Таким образом, с древних времен «регион Южной Азии привлекал наибольшее внимание держа» из-за особой экономической ценности Индийского океана для соединения морской торговли Востока и Запада. Со времен завоевания Александром Македонским Персидской империи «каждая европейская держава пыталась завоевать Южную Азию» [9]. Видный американский исследователь Альфред Мэхан однажды следующим образом охарактеризовал важнейшее стратегическое значение Индийского океана: «Тот, кто контролирует Индийский океан, доминирует в Азии. Океан – ключ к семи морям. В XXI веке судьба мира будет решаться в его водах [8. Р. 62]. За пределами Индийского океана, с возвышением Китая, Индо-Тихоокеанский регион становится главной ареной глобальной конкуренции в 21 веке».

В настоящее время двумя главными державами, конкурирующими за эту наиболее чувствительную в геостратегическом отношении область, являются Китай и США. С целью уравнивания Китая Америка продвигает «Четырехсторонний диалог по безопасности» в качестве своего главного геополитического инструмента, который лежит в основе геостратегической концепции США в Индо-Тихоокеанском регионе. Эта «четверка», состоящая из Соединенных Штатов, Австралии, Индии и Японии, представляет собой «свободную группу государств, цель которой – установление основанного на правилах Индо-Тихоокеанского экономического порядка и порядка безопасности».

В 1971 году [5. Р. 176] Шри-Ланка предложила концепцию «Индийского океана как зоны мира», которая была хорошо воспринята как Индией, так и Китаем. Между тем Китай утверждает, что он не позволит Индийскому океану стать «Океаном Индии» и что он выступает за «ограниченную зону влияния Индии» в Индийском океане. Нью-Дели реагирует укреплением своих стратегических подводных лодок и подводных баллистических ядерных ракет, одновременно сотрудничая с Соединенными Штатами в продвижении концепции

Индо-Тихоокеанского региона [2. Р. 8]. Однако, хотя Соединенные Штаты рассматривают Индию как «опорный пункт» в своей глобальной стратегии восстановления баланса сил против Китая [11. Р. 231], возможности Индии, не говоря уже о военных обязательствах в Тихоокеанском регионе, остаются ограниченными. В то время как Нью-Дели намерен взаимодействовать с Тихоокеанским регионом в основном в дипломатическом и экономическом плане, одним из главных стратегических направлений Индии, очевидно, остается Индийский океан [12. Р. 181-194]. В то же время, по мере усиления стратегического отстранения Соединенных Штатов от Ближнего Востока, что рискует поставить под угрозу и без того хрупкое равновесие в регионе, стратегический фокус Индии вполне может сместиться в сторону Западной Азии. Более того, в рамках инициативы «Пояс и путь» Индия рассматривается как «неядерная пятерка» Южной Азии, склоняющаяся в сторону Китая, что отражается в инвестициях, торговле, развитии инфраструктуры, военном взаимодействии, а также дипломатических и культурных инициативах, включая распространение институтов Конфуция. Таким образом, беспокойство Индии по поводу ОПОП выходит далеко за рамки последствий Морского шелкового пути и КПЭК, а также конкуренции ОПОП с индийским маршрутом специй. В то время как Китай и Индия сотрудничают в рамках многосторонних инициатив, таких как АБИИ, Новый банк развития (НБР) или даже ШОС, и, хотя экономики обеих стран растут быстрее, чем во многих других странах региона, фундаментальной проблемой Индии остается ее «гигантский торговый дефицит» с Китаем [4].

Таким образом, единственным выходом из этой геоэкономической дилеммы, по-видимому, является переход от реактивного к проактивному подходу к «Поясу и пути» [1. Р. 9]. Это может быть подкреплено тем обстоятельством, что Нью-Дели и Пекин разделяют общие интересы по многочисленным вопросам глобального значения, включая изменение климата, стратегию ВТО, принятую в Дохе, продовольственную безопасность, глобальное управление и реформа международных финансовых организаций [7. Р. 10]. Кроме того, Индии, очевидно, проще взаимодействовать с Китаем по многосторонним каналам, включая АБИИ и НБР, которые, предлагают Нью-Дели «нейтральную площадку», в рамках которой двум странам комфортно обсуждать чувствительные интересы безопасности, включая проблемы национальной безопасности Индии, связанные с КПЭК. Наконец, в то время как Индия и Пакистан недавно присоединились к ШОС, Иран может вскоре присоединиться, поскольку более десяти лет пользовался статусом наблюдателя [15]. Таким образом, проактивный подход к «Поясу и пути» может также означать, что Нью-Дели дипломатически поддерживает включение Ирана в ШОС, что, в свою очередь, могло бы способствовать продвижению стратегических региональных энергетических проектов, таких как газопровод Иран-Пакистан-Индия (ИПИ). Поскольку этот конкретный проект вполне может стать не только жизненно важным поставщиком экологически чистой энергии в Южную Азию, ИПИ в конечном счете может оформиться как региональный

проект «трубопровода мира», подкрепляя тезис, что без устойчивого экономического развития не будет прочного мира и безопасности.

Влияние отношений по линии «КНР-ЕС» на развитие инициативы «Один пояс, один путь». В официальном подходе ЕС к «Поясу и пути» доминировали опасения по поводу того, что ОПОП может подорвать базовые ценности и нормы ЕС. Соответственно, Брюссель призывает Пекин придерживаться принципов ЕС, таких как рыночные правила, прозрачность, устойчивость и международные стандарты, и что ОПОП должен дополнять существующие региональные инициативы. В то же время европейские страны в целом добились меньших результатов, чем Соединенные Штаты, руководствуясь «логикой с нулевой суммой» [19. Р. 391-392]. Тем не менее, Европа по-прежнему разделена по поводу инициативы «Пояс и путь». В целом Северная и Северо-Западная Европа были настроены более скептически, чем страны Средиземноморья, Южной Европы и Центрально-Восточной Европы. Исторически, в том числе во времена Древнего шелкового пути, Южная Европа была «чрезвычайно важным связующим звеном между Западной и Центральной Европой и Ближним Востоком и Центральной Азией» и всегда была местом соперничества великих держав. Благодаря «Поясу и пути» Китай стал «новым действующим лицом в Южной Европе. Активная политика Китая в этой части Европы является неотъемлемым компонентом ОПОП, частью стратегической игры Пекина на международной шахматной доске, направленной на постепенную перестройку существующего мирового порядка» [6. Р. 40].

Множество статей, написанных европейскими исследователями, с тревогой следят за инвестициями Китая в греческий порт Пирей. Этот порт может стать одними из ворот инициативы «Пояс и путь» в Европу. Отсюда планируется железнодорожное сообщение через Западные Балканы до столицы Венгрии Будапешта. Европейские лидеры также выражают свою обеспокоенность по поводу предполагаемой растущей финансовой зависимости Афин от Пекина. С геополитической и геоэкономической точки зрения можно также утверждать, что греки находились в противоречии с Брюсселем после спасения их экономики и что страна до сих пор была вынуждена дифференцировать свою внешнеэкономическую и торговую политику, чтобы перезапустить экономику. Эта политическая напряженность в отношениях между Грецией и ЕС также ощущалась из-за отказа Афин поддержать инициативу ЕС по привлечению Китая к ответственности за нарушения прав человека в Совете ООН по правам человека и присоединиться к решению Международного суда в Гааге относительно деятельности Китая в Южно-Китайском море [18]. Фактически, «Один пояс, один путь» активизирует древние маршруты великого шелкового пути, которые когда-то проникали в Европу через Восточное Средиземноморье и которые географически выгодно отличают Грецию, например, от Северо-Восточной Европы и всего атлантического берега Европы. Аналогичным образом, в 2019 году Китай заключил Меморандум о взаимопонимании с Италией, которая стала первым членом G7, сделавшим это. Это показывает, что ЕС не была выработана последовательная стратегия в отношении инициативы «Пояс и путь».

Как и в случае с прибрежными государствами Средиземноморья Европы, включая Испанию, и большинством стран региона Южной Европы, Центральная и Восточная Европа развивает активное сотрудничество с Китаем. При этом Венгрия представляется «наиболее стабильным политическим партнером Китая в регионе», принимающим сравнительно высокий уровень китайских инвестиций, крупнейшую китайскую общину, не менее четырех институтов Конфуция, региональную штаб-квартиру Банка Китая и китайско-венгерскую двуязычную начальную школу [10. Р. 5]. Между тем, Польша стремилась стать центрально-европейским хабом «Пояса и пути», поскольку китайская инициатива была включена в декларацию Варшавы и намерение поднять двусторонние отношения с Пекином до уровня всеобъемлющего стратегического партнерства [10]. С Венгрией и Польшей, две ключевые страны НАТО, которые присоединились к Атлантическому альянсу после окончания холодной войны по случаю первого раунда расширения НАТО в направлении постсоветской Центральной и Восточной Европы, в настоящее время выбирают прагматичный, если не проактивный подход к «Поясу и пути». Это может привести к дальнейшему разделению государств-членов ЕС на скептически настроенное «атлантическое крыло» и более оптимистичное «континентально-европейское крыло».

Однако потенциально еще более глубокий раскол внутри Европы может возникнуть вокруг двустороннего выбора некоторых основных экономик ЕС, включая Германию и Великобританию. Они рассматривали возможность сотрудничества с Китаем в области внедрения сетей 5G, но оказались втянутыми в торговую войну США против Huawei и дополнительное «давление» США на полупроводники [14]. А в случае с Соединенным Королевством выбор Лондона присоединиться к АБИИ в качестве члена-учредителя был воспринят Вашингтоном с большой озабоченностью. Китай, однако, рассматривает «Пояс и путь» как дополнение к существующим национальным и региональным европейским инициативам в области инфраструктуры и коммуникаций [17. Р. 5]. По мнению Мади Сарсенбаева и Николя Верона, ЕС «должен повысить свою способность определять независимую от США политику в отношении Китая и вызовов, связанных с его возвышением» [13. Р. 84]. Одним из таких способов, возможно, стало объявление 30 декабря 2020 года о заключении Всеобъемлющего соглашения между ЕС и Китаем об инвестициях. Однако в мае 2021 года ЕС приостановил ратификацию данного соглашения, поддавшись тем самым давлению США.

Африка: настоящее и будущее развития инициативы «Один пояс, один путь». По данным Департамента Организации Объединенных Наций по социально-экономическим вопросам, население земли, по прогнозам, увеличится до 8,5 миллиарда в 2030 году, 9,7 миллиарда в 2050 году и 10,9 миллиарда в 2100 году [16. Р. 1]. Планируется, что все население Европы и Северной Америки останется на прежнем уровне, даже с небольшим сокращением к концу этого столетия. Демографически наиболее быстро растущий регион мира, Африка к югу от Сахары, резко увеличится с чуть более 1 миллиарда человек в настоящий момент до почти 4 миллиардов к 2100 году [16]. Фактически, согласно

исследованию МВФ, «на Африку будет приходиться 80 процентов от прогнозируемого увеличения мирового населения на 4 миллиарда к 2100 году» [3. Р. 1]. Наряду с впечатляющим демографическим ростом в Африке будет наблюдаться и экономический рост, поскольку население Африки быстро урбанизируется.

До сих пор только реализация проектов инициативы «Один пояс, один» обеспечивала какое-то значимое развитие инфраструктуры на африканском континенте. «Пояс и путь» обладает потенциалом для запуска стимулов индустриализации, которые потребуются Африке, чтобы оставаться мирным и процветающим континентом в будущем.

Фактически, «Пояс и путь» предусматривает не только развитие физической инфраструктуры, но и новые, ориентированные на Китай, информационные коммуникации связи. Кроме того, инициатива также включает в себя новые региональные и международные финансовые и валютно-кредитно-расчетные институты и системы.

Так, мир в целом движется к постдолларовой эре с маловероятной перспективой наступления нового «американского» столетия или вообще без нее.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Agarwala Nitin and Saha Permesha.** Is the Bay of Bengal Regaining Its Lost Importance? // Journal of the Indian Ocean Region. <https://doi.org/10.1080/19480881.2019.1637572>.
2. **Chitty Naren.** The Chinese Belt and Road Initiative and the Indian Ocean Region: Sentiments towards Economic Prosperity and Security Implications // The Indian Journal of Politics. Vol. 52, Nos. 1-2 (2018).
3. **Drummond Paulo et al.** Africa Rising: Harnessing the Demographic Dividend // IMF Working Paper. August 2014.
4. **Fashidin Salamun et al.** Insights: Rivals Collaboration on Belt and Road Initiatives and Indian Resources // Journal of Advanced Research & Control Systems. Vol. 11, No. 4 (2019). Special Issue.
5. **Fulton Jonathan.** The Gulf between the Indo-Pacific and the Belt and Road Initiative // Rising Powers Quarterly. Vol. 3, No. 2 (2018).
6. **Habova Antonina.** Southeast Europe in the New Geopolitical Context // IJASOS – International E-Journal of Advances in Social Sciences. Vol. II, No. 4 (April 2016).
7. **Jahangir Asifa and Anis Rashida.** Developments in Sino-Indian Relations: Implications for South Asia and Pakistan // Journal of South Asian Studies. Vol. 4, No. 1 (2016).
8. **Karim Mohd Aminul.** 21st Century Maritime Power-Politics in the Indian Ocean Region with Special Reference to the Bay of Bengal // Pacific Focus/Inha Journal of International Studies. Vol. XXXII, No. 1 (April 2017).
9. **Madusanka Charuka.** Key Issues and Challenges that South Asian Countries Facing in Upcoming Asian Century // Academia. 2019 // https://www.academia.edu/40299055/Key_issues_and_Challenges_that_South_Asian_countries_facing.

10. **Matura Tamas.** The Belt and Road Initiative Depicted in Hungary and Slovakia // Journal of Contemporary East Asia Studies. Vol. 7, No. 2 // https://www.researchgate.net/publication/328728181_The_Belt_And_Road_Initiative_depicted_in.
11. **Muni S.D. and Chadha Vivek.** Asian Strategic Review 2015: India as a Security Provider, Chapter 12: India and China: Competition and Cooperation in the Evolving Asian Security Scenario, Institute for Defence Studies & Analyses, New Delhi.
12. **Roy-Chaudhury, Rahul and Sullivan de Estrada Kate.** India, the Indo-Pacific and the Quad // Survival. Vol. 60, No. 3 June-July, 2018 // <https://doi.org/10.1080/00396338.2018.1470773>.
13. **Sarsenbayev Madi and Véron Nicolas.** European versus American Perspectives on the Belt and Road Initiative // China & World Economy. Vol. 28, No. 2 (2020).
14. **Small Anthony.** U.S.-China Economic and Security Review Commission, Hearing on 'U.S. China Relations in 2020: Enduring Problems and Emerging Challenges // Testimony. 9 September 2020.
15. **Sun Degang and Elmahly Hend.** NATO vs. SCO: A Comparative Study of Outside Powers' Military Presence in Central Asia and the Gulf // Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies. February 2019 // https://www.researchgate.net/publication/331221916_NATO_vs_SCO_A_Comparative_Study_of_Military_Presence_in_Central_Asia_and_the_Gulf.
16. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Facts, No. 6, December 2019.
17. **Van der Putten, Frans-Paul et al., eds.** Europe and China's New Silk Roads // ETNC Report. December 2016.
18. **Van Pinxteren Garrie.** China's Belt & Road Initiative: Nice for China, not for Europe // Clingendael – Netherlands Institute of International Relations, Opinion, Clingendael Asia Forum. July 2017.
19. **Young Jason.** Strategic Responses of Advanced Economies to the Belt and Road Initiative // China Quarterly of International Strategic Studies. Vol. 4 (2018).

N.S. SEMENOV

Postgraduate student,
Department of Oriental Political Studies,
Faculty of Global Studies, Lomonosov Moscow State
University, Moscow, Russia

ABOUT THE GEOPOLITICAL AND GEO-ECONOMIC ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE «ONE BELT, ONE ROAD» INITIATIVE IN THE POST-COVID ERA

Despite the fact that the global reach of the «One Belt, One Road» projects currently provides significant potential advantages, some Western powers are watching with great suspicion its tendency to establish spatial control over a new, China-oriented global economic structure and an alternative political system. The article notes that in modern international relations, Western powers and even economic blocs such as the European Union do not have comparable means and capabilities to economically neutralize China's strengthening and even «contain» it militarily. This article examines the dynamics of relations between China and South Asian countries, China and the EU in the post-Atlantic world. In this context, China bears less resemblance to the Soviet Union during the Cold War, since it does not seek to confront the West either militarily or even ideologically. The current tension in relations with China. The current tension in relations with China arises rather from the lack of opportunities for the West to effectively compete with the gradually dominant Chinese economy. Thus, the Western assessment of «One Belt, One Road» usually or implicitly comes from a position of perceived economic and structural weakness, rather than real threats emanating from «One Belt, One Road».

Key words: geopolitics, Belt and Road Initiative, China, USA, European Union, Africa.