

Владимир КРОТКОВ

СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КИТАЯ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

Аннотация

Настоящая статья посвящена внешней экспансии Китая в различных областях. В частности, анализируется транспортная политика страны через призму возможностей и рисков, которые связаны с характером современных международных отношений. В итоге сделан вывод о том, что Китайская Народная Республика (КНР) претендует на статус супердержавы, что не может не вызывать ответной реакции со стороны действующего гегемона и его союзников. В качестве прогноза акцентируется внимание на том, что в среднесрочной перспективе Китаю удастся расширить своё влияние во многих регионах мира, но это доминирование не будет носить тотальный характер в силу противоречивости современных международных отношений.

Современные международные отношения активно развиваются. Процессы глобализации заставляют основных акторов мировой полити-

ки предлагать и реализовывать на практике масштабные проекты в различных областях жизнедеятельности. От этого международ

КРОТКОВ Владимир Олегович – доктор политических наук, профессор кафедры международных отношений и геополитики транспорта Российского университета транспорта (МИИТ), профессор кафедры прикладной политологии Государственного академического университета гуманитарных наук. Адрес: Россия, 119049, г. Москва, Мароновский пер., д. 26. E-mail: vladimir.dussel@gmail.com

Ключевые слова: транспортная политика, транспортные коридоры, интеграция, трансрегионализация, глобализация, модернизация, Китай.

ные отношения становятся все более сложными и противоречивыми, конфликтогенными. Также не стоит забывать про стохастический фактор, который вносит серьёзный диссонанс в различные договорённости международного уровня, часто провоцируя основных субъектов на принятие жёстких мер реагирования или нейтрализации конкурентов. К примеру, достаточно эксплицитно можно говорить о проекте «Северный поток – 2», который реализуют главным образом Россия и Германия. В силу сложившихся международных противоречий (особенно в части роли гегемона) доста-

точно сложно спрогнозировать перспективы реализации не только этого стратегического проекта, но и политических отношений между Европейским союзом и Россией.

Целью данной статьи является главным образом анализ экспансионистской политики Китайской Народной Республики в контексте реализации собственных технологических, торгово-экономических и транспортных проектов. В качестве теоретико-методологической основы используется неореалистический подход к анализу современных международных отношений.

Детерминанты инфраструктурной экспансии КНР

Экономический рост КНР наблюдается уже достаточно продолжительный период времени. Экспортная направленность экономики страны в качестве устойчивого тренда начинает претерпевать метаморфозы, смещаясь в сторону большего удовлетворения внутреннего спроса на фоне растущего уровня жизни общества. В 2020 г. руководство КПК заявило, что массовая бедность населения преодолена. Данные факторы детерминируют принятие соответствующих политических решений истеблишментом Китая, которые направлены на экспансию торговых каналов за счёт государств и регионов, входящих в зону интересов и влияния. Так можно говорить об Азиатско-Тихоокеанском регионе или Центральной Азии. Торговые пути,

транспортные коридоры являются артериями для канализации международных капиталов, товаров и услуг, которые в конечном счёте являются драйверами роста экономики Поднебесной.

Глобальная задача Китая заключается в интенсификации товарооборота с ключевыми регионами мира посредством выстраивания более тесной коллаборации с важными партнёрами. В этом контексте политической элитой Китая был предложен мегапроект «Один пояс – один путь», который основан на Великом шёлковом пути. По сути это межконтинентальный и междивизиационный мост, с помощью которого Китай усилит своё не только торговое влияние, но и политическое, а также может снизить уровень напря-

жённости в государствах и регионах с нестабильной обстановкой. Как отмечается на сайте посольства КНР в России, «ускоренное осуществление инфраструктурной взаимосвязанности – один из ключевых и жизненно важных моментов совместного строительства «Пояса и пути» для Евразии. За прошедшие 5 с лишним лет в регионе достигнут заметный прогресс в строительстве коридоров и маршрутов экономического сотрудничества. Новый евразийский континентальный мост, коридоры Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Китай – полуостров Индокитай объединяют азиатское экономическое пространство с европейским, играют важную роль в создании и укреплении партнёрских отношений между разными странами в области инфраструктурной взаимосвязанности и создании крупного, высокоэффективного и бесперебойно действующего совместного рынка Азии и Европы» [7].

жённости в государствах и регионах с нестабильной обстановкой. Как отмечается на сайте посольства КНР в России, «ускоренное осуществление инфраструктурной взаимосвязанности – один из ключевых и жизненно важных моментов совместного строительства «Пояса и пути» для Евразии. За прошедшие 5 с лишним лет в регионе достигнут заметный прогресс в строительстве коридоров и маршрутов экономического сотрудничества. Новый евразийский континентальный мост, коридоры Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Китай – полуостров Индокитай объединяют азиатское экономическое пространство с европейским, играют важную роль в создании и укреплении партнёрских отношений между разными странами в области инфраструктурной взаимосвязанности и создании крупного, высокоэффективного и бесперебойно действующего совместного рынка Азии и Европы» [7].

Стратегия технологического развития Китая

Помимо торгово-экономического направления развития страны, китайская элита также ставит амбициозные задачи, связанные с мировым лидерством в технологической сфере. В этой связи была разработана долгосрочная стратегия промышленного и научно-технического развития, имеющая три этапа развития.

В рамках первого этапа, который должен закончиться в 2025 г., Китай должен стать технологически независимым, в связи с чем планируется реализовать десять ведущих проектов, которые позволят совершить технологический рывок. Поставлена задача «повысить в среднем до 70% долю национальных производителей в удовлетворении внутреннего спроса на высокотехнологичные товары и новые материалы» [3].

В рамках второго этапа (2025–2035 гг.) страна должна в эпоху чет-

вёртой промышленной революции достичь высочайшего уровня развития в области науки и кардинально модернизировать свой промышленный потенциал, параллельно существенным образом повысить производительность труда, имея гигантский внутренний рынок труда.

На третьем же этапе развития и к символической дате – собственному столетию страна, по сути, должна выйти на такую траекторию развития, которой уже достигли США в области науки, технологий, промышленности, торговли.

Уже сейчас можно констатировать, что китайский путь инновационного развития опирается на собственный кадровый потенциал, использует западные технологии и основывается на широком государственном финансировании ключевых отраслей и проектов. Аккумуляция ресурсов приводит к тому, что уже в наше время стра-

на является одним из передовых локомотивов в области интернет-услуг, железнодорожного транспорта, телекоммуникационного оборудования. Финансирование НИОКР, в том числе в формате государ-

ственно-частного партнёрства, является важным условием для инновационной экономики Китая, которая по этому показателю уже обогнала такие ведущие государства, как Германия и Япония.

Основные направления транспортной политики Китая

Конечно, такое развитие восточной великой державы не может не беспокоить международного гегемона – США, которые совершенно не случайно именуют Китай как главного конкурента и даже врага. В настоящее время наблюдается масштабная по сути холодная война, которая развивается как в политической, так и в экономической, торговой, энергетической и других сферах. Несмотря на это, Китай уверенно и достаточно миролюбиво осуществляет экспансию, выстраивая её в рамках процесса регионализации, который амбивалентен глобализации. Одной из важных сфер, которая является драйвером социально-экономического развития, является транспортная политика КНР. Как справедливо отмечает А. М. Новожилов, «интеграция транспортных систем является важнейшей составляющей процессов международной интеграции в целом. Именно транспорт как важнейшая отрасль, обеспечивающая и развивающая инфраструктуру общества в целом, обеспечивающая процесс социально-экономического развития, реализацию целого комплекса интересов, является одним из направлений процесса меж-

дународной экономической интеграции» [6, С. 133].

В этом смысле мегапроект «Один пояс – один путь» направлен не только на внешние рынки, внешнеполитическое и торгово-экономическое сотрудничество, но и на решение собственных инфраструктурных проблем. Многие провинции КНР находятся на достаточно низком уровне развития на фоне развитых свободных экономических зон. Также делается расчёт на то, что за счёт транспортных коридоров удастся преодолеть дисбаланс по оси город – деревня. Процесс урбанизации развивается очень активно, но всё равно многие регионы страны ещё очень архаичны.

Рассматриваемый транспортный проект носит глобальный характер, так как не затрагивает лишь американский континент. В рамках этого плана ставится цель создать такую модель партнёрства, в рамках которой будут реализовываться следующие принципы:

- человеческая кооперация;
- финансовое сотрудничество;
- безбарьерная торговля;
- политическая коммуникация;
- инфраструктурное развитие.

Масштаб проекта можно оценить, исходя из следующих красноречивых цифр: в программу развития транспортной инфраструктуры помимо Китая входят 70 стран мира, в которых проживает большая часть человечества (более 60%). Инвестиционная политика призвана существенным образом финансово простиमुлировать строительство и модернизацию железных и автомобильных дорог, портов, нефтепроводов, электростанций и т. д. Для зоны Индийского океана предложена китайская морская стратегия «Нить жемчуга», которая направлена на строительство крупных портовых хабов, контейнерных

складов, заправочных пунктов и т. д. И эта стратегия уже реализуется. В частности, у Шри-Ланки взят в аренду на 99 лет стратегический глубоководный портовый узел. В данном контексте исследователи В. Г. Егоров и О. Ю. Бухаренкова дают прогноз, заключая, что китайский проект «Один пояс – один путь» «охватил как сухопутный, так и водный трафик от Тихого и Индийского океанов до арктических транспортных коммуникаций. Нет сомнения, что при таких темпах трансформации «Новый Шёлковый путь» распространится на все мировые транспортные коммуникации» [4, С. 61].

Вызовы и проблемы современных международных отношений

Для объективного оценивания китайских планов регионального и глобального развития следует отметить те проблемы, которые уже проявились и, видимо, будут иметь место быть. В частности, США, как основной конкурент Китая, в той или иной форме пытаются блокировать доступ к полупроводниковым технологиям (основе цифровой экономики) китайских контрагентов, разрывают цепочки поставок оборудования, оказывают прямое политическое и идеологическое влияние. С другой стороны, менее развитые страны, входящие в орбиту влияния Китая, показывают низкую договороспособность. Можно отметить тот факт, что такие государства, как Кыргызстан, Замбия,

Пакистан, превратились в должников КНР. В некоторых странах реализация анализируемого транспортно-инфраструктурного проекта была приостановлена (Пакистан, Малайзия, Мьянма, Непал, Танзания и др.). Объективности ради следует отметить, что соседняя Индия, как и США, критикует китайское руководство и не поддерживает его различные трансрегиональные проекты. В частности, Б. М. Волхонский акцентирует внимание на том, что любое присутствие Китая в Евразии рассматривается индийским руководством как вызов [1]. Необходимо отметить позицию О. С. Гайдаева, который в том же ключе пишет, что «в Индии опасения, связанные с растущими амбициями

Китая в регионе, воспринимаются острее и связываются с серьёзной угрозой национальной безопасности. Как полагают некоторые эксперты, подобная асимметрия имеет историческое обоснование и связана с болезненным поражением, нанесённым индийской армии Китаем в ходе пограничного конфликта 1962 г.» [2, С. 133, 134].

Несмотря на исторические и актуальные политические, экономические, торговые, транспортные и иные факторы и противоречия, Китай делает всё, чтобы защититься и продолжить реализовывать собственные инициативы. В частности, им принята доктрина «двойной циркуляции» (*dual circulation*), подразумевающая отстаивание собственных национальных интересов как внутри страны, так и за ее пределами в условиях растущей неопределённости, а также политической и экономической борьбы за мировое господство. При этом китайская политическая элита весьма лояльно относится к иностранным инвестициям, оставляя собственный рынок достаточно открытым. Также делается всё, чтобы локализовать свой производственный потенциал, с учётом того что стоимость собственной рабочей силы уже выше, чем в сопредельных странах Юго-Восточной Азии. Стратегия цифровизации для Китая не только связана с телекоммуникационной сферой, но и достаточно перспективно коррелирует с транспортной политикой в рамках инициативы «Пояс и путь». Они хотят смоделировать и практически реа-

лизовать цифровой Шёлковый путь, делая акцент на спутниковых и мобильных технологиях, «умных городах», центрах обработки данных. В целом телекоммуникационная экспансия Китайской Народной Республики видится вполне реалистичной, особенно если говорить о тех государствах, регионах и рынках, которые желают или вынуждены ориентироваться на неё. Мега-концерн *ZTE* уже функционирует в 50 государствах мира. В анализируемом плане мировая конкурентная среда между основными акторами – КНР и США – только набирает обороты и будет давать о себе знать в виде различных противостояний, торговых войн, санкций, что, вероятно, приведёт не к безоговорочной победе одной стороны над другой (игра с нулевой суммой), а к очередному переделу глобального рынка, особенно в развивающихся странах. У Китая уже чётко складываются свои зоны доминирования в рамках политики «нового регионализма» (приоритет экономического сотрудничества над политическим) – Азиатско-Тихоокеанский регион, Центральная Азия, а также Африка. Помимо этого, КНР поддерживает дружеские отношения с Россией, что выражается прежде всего в политической сфере, солидарных действиях в рамках Совета Безопасности ООН, а также в торгово-экономических связях. Как подчёркивает К. Ф. Затулин, «в 2018 году товарооборот между Россией и Китаем перешагнул рубеж в 100 млрд долл., достигнув 108,3 млрд. Экспорт из России в Китай

составил около 43 млрд долл.» [5, С. 11].

Подытоживая, необходимо сказать следующее: Китай, безусловно, является великой державой и имплицитно претендует на роль супердержавы, что выражается в масштабе его экспансионистской политики, которая явно выражена в таких сферах, как торговля, технологии, экономика и транспорт. Китайская транспортная политика по своим планам и ресурсам не может считаться национальной или региональной, так как затрагивает практически все континенты мира. Конечно, такой масштаб мегапроектов сталкивается с прямым противодействием со стороны мирового гегемона – США – и его сателли-

тов, что детерминирует эскалацию противостояния. В целом можно утверждать, что, с одной стороны, возможностей и ресурсов у КНР хватит для того, чтобы доминировать во многих регионах мира, в том числе с помощью транспортной инфраструктуры, включая в свою орбиту всё новые районы и государства, с другой – анализируемая внешняя политика не может не носить противоречивый и не всегда эффективный характер (достижение поставленных целей), так как влияние иных мировых и региональных акторов достаточно велико, а также в силу стохастического фактора, который в современных международных отношениях достаточно высок.

Список литературы

1. Волхонский Б. М. О возможностях участия Индии в интеграционных процессах в Евразии // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 6 (39).
2. Гайдаев О. С. Китайско-индийское соперничество в Евразии: возможности и риски для России // *Caucasian Science Bridge*. 2018. Т. 1. № 1.
3. Грибова Н. В. Китай в технологическом противостоянии с США // URL: <https://riss.ru/article/16006/> (дата обращения: 11.03.2021).
4. Егоров В. Г., Бухаренкова О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении // *Обозреватель-Observer*. 2020. № 2.
5. Затулин К. Ф. Россия и мир: риски и перспективы. СПб.: Изд-во СПбГУП, 2019.
6. Новожилов А. М. Транспортная политика Евразийского экономического союза и единое транспортное пространство // Путеводитель предпринимателя. 2020. Т. 13. № 3.
7. Обзор: страны-участницы «Пояса и пути» в Евразии вышли на путь высококачественного развития сотрудничества // URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/yidaiyilu/t1659865.htm> (дата обращения: 04.03.2021).

KROTKOV Vladimir O. – Doctor of Political Science, Professor of the International Relations and the Geopolitics of Transport Department of the Russian University of Transport (MIIT), Professor of the Applied Political Science Department of the State Academic University of Humanities.

Address: 26 Maronovsky per., Moscow, 119049, Russia.

E-mail: vladimir.dussel@gmail.com

Keywords: *transport policy, transport corridors, integration, transregionalization, globalization, modernization, China.*

CHINA'S MODERN TRANSPORT POLICY: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

Abstract

This article is devoted to China's foreign expansion in various fields. In particular, the author analyzes the country's transport policy through the prism of opportunities and risks associated with the nature of modern international relations. As a result, it is concluded that the People's Republic of China (PRC) claims the status of a superpower, which cannot but cause a response from the current hegemon and its allies. As a forecast, attention is focused on the fact that in the medium term, China will be able to expand its influence in many regions of the world, but this dominance will not be total due to the inconsistency of modern international relations.

References

1. Volkhonsky B. M. *On the possibilities of India's participation in integration processes in Eurasia // Problems of National Strategy*. 2016. № 6 (39).
2. Gaidaev O. S. *Sino-Indian rivalry in Eurasia: opportunities and risks for Russia // Caucasian Science Bridge*. 2018. Vol. 1. No. 1.
3. Gribova N. V. *China in technological confrontation with the USA // URL: <https://riss.ru/article/16006/> (accessed: 11.03.2021)*.

4. Egorov V. G., Bukharenkova O. Yu. *The world transport system in the geopolitical dimension* // *Obozrevatel-ObsERVER*. 2020. No. 2.
5. Zatulin K. F. *Russia and the world: risks and prospects*. Sp B.: SpBGUP Publishing, 2019.
6. Novozhilov A. M. *Transport Policy of the Eurasian Economic Union and the Unified transport space* // *Guidebook of the entrepreneur*. 2020. Vol. 13. No. 3.
7. Overview: *The countries participating in the "Belt and Road" in Eurasia have taken the path of high-quality development of cooperation* // URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/yidaiyilu/t1659865.htm> (accessed: 04.03.2021).