

Научная статья. Исторические науки
УДК 327(5)
DOI: 10.31696/2072-8271-2022-1-1-54-044-052

МЕСТО СТРАН ИНДОКИТАЯ В КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Марина Анатольевна ШПАКОВСКАЯ¹, Мария Николаевна ЛЕВЧЕНКО²

^{1,2} РУДН, Москва, Россия

¹ m.shpakovskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4463-880X>

² scarlet.lion@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5052-8247>

Аннотация: Успешное проведение политики реформ и открытости в Китае, начало которой было положено Дэн Сяопином и его единомышленниками в конце 1988 г., позволили создать собственную модель экономического развития. С приходом к власти нового правительства Китая, во главе с Си Цзиньпином началась реализация проекта «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шёлкового пути XXI века», которые дали толчок развитию другим программам. Таким образом была сформирована глобальная геополитическая стратегия, принятая правительством Китая в 2013 г. для инвестирования почти в 70 странах и международных организациях. Особое внимание в статье обращено на интеграционные программы проекта, ориентированные на включение в него стран Индокитайского полуострова.

Ключевые слова: КНР, страны Индокитайского полуострова, Экономический пояс Шёлкового пути, Морской Шёлковый путь XXI века, Южно-китайское море, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Сотрудничество Ланьцан-Меконг, глобальная геополитическая стратегия

Для цитирования: Шпаковская М.А., Левченко М.Н. Место стран Индокитая в китайской инициативе «Один пояс – Один путь» // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2022, Том 1, № 1 (54). С. 44–52. DOI: 10.31696/2072-8271-2022-1-1-54-044-052

Original article. Historical science

PLACE OF INDOCHINA COUNTRIES IN CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE

Marina A. SHPAKOVSKAYA¹, Maria N. LEVCHENKO²

^{1,2} RUDN University, Moscow, Russia

¹ m.shpakovskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4463-880X>

² scarlet.lion@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-5052-8247>

Abstract: The successful implementation of the policy of reform and openness in China, which was initiated by Deng Xiaoping and his like-minded people at the end of 1988, made it possible to create their own model of economic development. With the coming to power of the new government of China, led by Xi Jinping, the implementation of the project "Economic Belt of the Silk Road", "Maritime Silk Road of the 21st century" began, which gave impetus to the development of other programs. Thus, a global geopolitical strategy was formed, adopted by the Chinese government in 2013 for investment in almost 70 countries and international organizations.

Keywords: PRC, countries of the Indochina Peninsula, Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Road, South China Sea, Asian Infrastructure Investment Bank, Lancang-Mekong Cooperation, global geopolitical strategy

For citation: Shpakovskaya M.A., Levchenko M.N. Place of Indochina Countries in China's Belt and Road Initiative. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2022, T.1, №1 (54). Pp. 44–52. DOI: 10.31696/2072-8271-2022-1-1-54-044-052

Успешное проведение политики реформ и открытости в Китае, начало которым было положено Дэн Сяопином и его единомышленниками в конце 1988 г., направленные на поступательное социально-экономического развитие КНР, явились ключевым фактором на пути поступательного социально-экономического развития КНР. Реализация экономических преобразований позволила Китаю войти в число стран-лидеров по экономическому росту, и дала возможность существенно сократить разрыв в уровне экономического развития с передовыми странами Запада.

Однако в региональном развитии страны образовался дисбаланс, выраженный в диспропорции в пользу приоритетного развития западных регионов КНР. Такое положение сложилось в результате осознанного государственного планирования, направленного на первоочередное развитие приморских провинций, развитие которых способствовало бы, с одной стороны, передаче впоследствии восточным регионам наработанного опыта экономической реализации программ, а с другой стороны, утверждению геополитического значения Китая и его роли в мировой политике. В развитие этих инициатив председатель Китайской Народной Республики (КНР) Си Цзиньпин, выступая в Казахстане в сентябре 2013 г. с инициативой совместной реализации «Экономического пояса Шелкового пути», упомянул об исторической

значимости экономического взаимодействия стран, планируемых участников Великого Шелкового Пути¹. Си Цзиньпин предложил применить новую модель сотрудничества и общими усилиями сформировать «экономическую полосу шелкового пути», что будет способствовать, по его мнению, развитию всех сопряженных стран.

В октябре 2013 г. в Индонезии Си Цзиньпин выступил с программной речью «Совместная реализация сообщества единой судьбы Китай – АСЕАН», в которой он предложил совместно приступить к реализации Морского Шелкового XXI века. Таким образом была сформирована глобальная геополитическая стратегия, принятая правительством Китая в 2013 г., для инвестирования почти в 70 странах и международных организациях.

Историческое значение Великого шелкового пути (ВШП) (Great Silk Road), караванной дороги, которая существовала с древних времен и связывала Восточную Азию со Средиземноморьем, огромно^а. Протяжённостью более 7 тыс. км, ВШП представлял собой систему караванных торговых путей и соединял в относительно единую экономическую систему страны Евразии (от Западной Европы до Китая) со II в. до н. э. до XV в. являясь самым протяженным и «долгоживущим» торговым маршрутом в доиндустриальном обществе^б.

Новая экономическая инициатива Китая, ориентирована на включение в себя проектов «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века», а также шести коридоров: «Новый Евразийский сухопутный мост», «Китай–Монголия–Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитайский полуостров», «Китай–Пакистан» и «Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма». Также большой интерес представляют экономические коридоры «Китай – Индокитайский полуостров» и «Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма». (См. Рис. 1)

а Пути ВШП способствовали развитию не только торговли, но и созданию многих институтов рыночного хозяйства. Начали развиваться такие его элементы, как системы международного разделения труда, которая постепенно охватило народы, живущие по пути следования; на пути следования ВШП возникали торговые города, которые начали играть важную роль транзитных пунктов, на которых; начала возникать и совершенствоваться система денежных расчетов; развивалась и выстраивались формы защиты имущества и жизни купцов, что положило начало модели моделирования правового статуса, как торговцев, так и бизнеса; ВШП способствовал проникновению новых технологий; взаимообмену и распространению культурными ценностями, религиозными знаниями и многое другое.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa

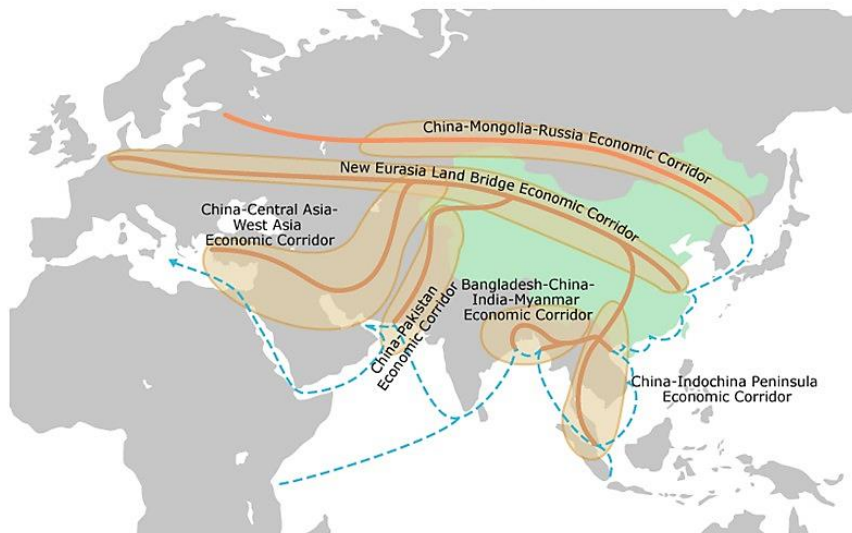


Рис. 1 «Один пояс – Один путь»: 6 коридоров, соединяющих Азию, Европу и Африку³

Страны Индокитайского полуострова – Вьетнам, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Таиланд и малой частью Бангладеш играют одну из ключевых ролей в проектах «Одного пояса – Одного пути» (ОПОП). В первую очередь, это объясняется географическим положением, так как Индокитайский полуостров омывается Бенгальским заливом, Андаманским морем, Малаккским проливом, Южно-Китайским морем и его заливами, в частности Сиамским и Тонкинским (Бак-бо). В рамках «Морского Шелкового Пути XXI века» Китай собирается связать свои порты с Европой через Южно-Китайское море и Индийский океан, а также соединить Китай с южной частью Тихого океана через Южно-Китайское море.

Заинтересованность Китая в развитии региона для реализации проекта ОПОП также подтверждается его участием в проектах Субрегиона Большого Меконга (Мьянма, Лаос, Таиланд, Камбоджа и Вьетнам, а также провинция Юньнань и Гуанси-Чжуанский автономный район КНР). Китай активно принимает участие в Комиссии по реке Меконг (Mekong River Commission, MRC), Программе Субрегиона Большого Меконга (GMS Program – СБМ) и Сотрудничестве Ланцан-Меконг (Lancang-Mekong Cooperation, LMC – СЛМ)⁴.

Что касается Программы СБМ, то это, прежде всего, интеграционная инициатива, предусматривающая инфраструктурное развитие стран-участниц (транспортная и энергетическая отрасли). В рамках Программы существуют следующие проекты: развитие дорог на западе Гуанси-Чжуанского автономного района КНР, развитие транспортного коридора Куньмин (КНР) – Хайфон (Вьетнам) и автомагистрали Ной Бай – Лао Кай во Вьетнаме, интегрированной дорожной сети в китайской провинции Юньнань, и строительство гидроузла Нам Нгум-3 в Лаосе.

Самым молодым проектом из вышеперечисленных является Сотрудничество Ланьцан–Меконг (СЛМ). Оно было окончательно сформировано в 2016 г. после предложения Китая установить рамки СЛМ на 17-м саммите Китай–АСЕАН, в поддержку инициативы Таиланда по устойчивому развитию субрегиона Ланьцан–Меконг⁵.

23 марта 2016 г. в ходе исторической встречи лидеров стран-единомышленников в городе Санья (Хайнань) было решено укреплять региональный диалог и сотрудничество в трех ключевых областях: политике и безопасности, экономике и устойчивом развитии, а также в социальных, культурных и межличностных обменах. Также страны договорились начать сотрудничество в пяти приоритетных направлениях, таких как разработка проектов и строительство железных и автомобильных дорог, водных каналов, трансграничное сотрудничество в использовании водных ресурсов. Кроме того, было подчеркнуто, что «СЛМ должно следовать духу открытости и инклюзивности, соответствовать приоритетным направлениям в развитии сообщества АСЕАН и АСЕАН–Китай, а также дополнять существующие механизмы субрегионального сотрудничества»⁶.

О взаимосвязи СЛМ и инициативы ОПОП говорит и принятый в 2018 г. пятилетний план развития Сотрудничества, в котором отмечалось, что «объединяя инициативу Китая «Один пояс, Один путь» и «Видение сообщества АСЕАН до 2025 года», а также Генеральный план обеспечения связанности АСЕАН до 2025 г. и концепции других механизмов субрегионального сотрудничества Меконга, ЛМС движется к новому механизму субрегионального сотрудничества с уникальными функциями»⁷.

Новый виток своего развития в 2013 г. получил и проект экономического коридора «Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма» (БККИМ – Bangladesh–China–India–Myanmar, ВСИМ), разработанный на основе проекта, который был известен как «Куньминская инициатива», предложенный в 1999 г. Форум БККИМ был сформирован для создания

субрегиональной «зоны сотрудничества», связывающей относительно отсталые регионы Юго-Западного Китая и Восточной Индии, не имеющие выхода к морю, а также соседние наименее развитые территории Бангладеш, Мьянмы и северо-восточной Индии⁸. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (The Asian Infrastructure Investment Bank, АИВ – АБИИ) был готов вложить в БКИМ 22 млрд долл. США⁹.

Необходимо несколько слов сказать о деятельности АБИИ, создание которого было предложено Китаем. Во время своего визита в 2013 г. в Индонезию председатель КНР Си Цзиньпин инициировал создание нового института для содействия развитию и экономической интеграции азиатского региона. В 2014 г. был подписан «Меморандум о взаимопонимании», а в 2015 г. состоялось учреждение банка. Отличительной чертой АБИИ является то, что он активно участвует в разработке и реализации проектов, важных для китайской стороны в контексте «возведения инфраструктуры в рамках проекта ОПОП»¹⁰. Его программы, в том числе, направлены на развитие инфраструктуры стран Индокитайского полуострова.

Примером успешной деятельности АБИИ может служить проект китайско-лаосской железной дороги протяженностью в 1035 км от Кунминя (провинция Юньнань) до Вьентьяна (столица Лаоса), которая с момента запуска в декабре 2021 г. перевезла уже более 1,7 млн пассажиров и 1,1 млн тонн грузов¹¹. Строительство китайско-лаосской железной дороги привело к сокращению сроков поставок китайских товаров на рынки Таиланда, Малайзии и Сингапура. Кроме того, железная дорога позволит интенсифицировать экономическое взаимодействие других стран с Лаосом, который станет более доступен и привлекателен для зарубежных инвесторов, что поможет улучшить экономическую ситуацию в стране и позволит, по мнению правительства, быстрее расплатиться по долгам, прежде всего с Китаем¹².

Бангладеш также имеет ряд крупных проектов, которые реализованы в основном китайской стороной, в частности, водоочистная станция Падма (Padma Water Treatment Plant), официально запущенная в коммерческую эксплуатацию программа сети 3G на территории Бангладеш¹³.

В 2019 г. на XVI-й выставке China-ASEAN президент АБИИ Цзинь Лицзюнь заявил, что за период 2015–2019 гг. банк «инвестировал в общей сложности 1 млрд долл. в 10 инфраструктурных проектов в шести странах АСЕАН, а в период 2020–2023 гг. банк намерен инвестировать еще 1,09 млрд долл. в реализацию десяти проектов в области развития автодорожного и железнодорожного строительства в

этих странах»¹⁴. Важно отметить, что АБИИ не единственный институт, который спонсирует проекты ОПОП. Так, например, крупным акционером Фонда Шелкового пути является также Инвестиционная корпорация Китая (China Investment Corporation Ltd, ИКК). Азиатский банк развития (АБР) также активно принимает участие в финансировании инфраструктурных проектов в странах Индокитайского полуострова.

Необходимо сказать о месте этих стран в реализации проекта «Морской Шелковый путь XXI века». По планам китайской стороны, маршрут проекта должен проходить через Южно-Китайское море (ЮКМ), однако его реализация затрудняется нерешенными спорными вопросами по принадлежности островов и акваторий в этом море. Активную позицию по этому вопросу занимает Вьетнам. Именно вьетнамские рыбаки чаще всего страдают при столкновениях с китайскими патрульными кораблями в акватории Парасельских островов, которые находятся в исключительной экономической зоне Вьетнама. Однако, по мнению Китая, вьетнамская сторона не имеет права пользоваться ресурсами в этой акватории, так как Парасельские острова входят в состав суверенных вод Китая, очерченных 9-ти пунктирной линией и охватывающих 80% Южно-Китайского моря¹⁵.

В этой связи Вьетнам находится в затруднительном положении. Он вынужден применять политику балансирования между США и Китаем. Однако помощь со стороны США Вьетнаму если и будет оказана, то не ради интересов и безопасности Вьетнама, «а ради того, чтобы еще более углубить недоверие и противоречия во вьетнамо-китайских отношениях»¹⁶.

Говоря о взаимоотношениях между Китаем и Вьетнамом, необходимо иметь в виду, что страны имеют множество совместных экономических проектов. Например, в 2017 г. обе стороны подписали меморандум о сопряжении ОПОП с вьетнамо-китайской концепцией развития приграничных торговых экономических связей «Два экономических коридора – один пояс». Первый коридор проходит через китайский город Куньмин провинции Юньнань, вьетнамскую провинцию Лаокай, Ханой, Хайфон и провинцию Куангнинь; второй – китайский город Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района, Лангшон, Ханой, Хайфон. «Тонкинский экономический пояс» включает в себя четырнадцать северных вьетнамских провинций и три китайские административные единицы – Гуанси-Чжуанский АР, провинцию Гуандун и островную провинцию Хайнань¹⁷.

В урегулировании спора с Китаем Вьетнам делает ставку на международные институты. Так Фам Хай Ань, представитель Вьетнама в ООН, выступил на 74-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН, проходившей в Нью-Йорке осенью 2019 г., с заявлением о том, что все стороны конфликта должны «проявлять сдержанность, а не милитаризировать или осуществлять деятельность, которая может осложнить нынешнюю ситуацию или расширить и усилить споры, полностью осуществлять декларацию о поведении сторон в Восточном море (DOC) (Южно-Китайском море – прим. ред.) и работать над скорейшим завершением эффективного и прагматичного Кодекса поведения в Восточном море (COC)»¹⁸.

К тому же во время своего председательства в Ассоциации стран Юго-Восточной Азии в 2020 г. Вьетнам неоднократно возвращался к вопросу мирного урегулирования спора в Южно-Китайском море на основе международного права. Министры иностранных дел стран Ассоциации «продолжали призывать к ответственному и полному соблюдению Декларации поведения в ЮКМ, ожидая, что АСЕАН и Китай все же смогут подписать Кодекс поведения в ЮКМ в соответствии с международным правом (UNCLOS 1982 г.)»¹⁹. Подписание Кодекса даст возможность благополучной реализации «Морского Шелкового пути XXI века».

Китайская инициатива ОПОП, прежде всего его «сухопутная» составляющая – «Экономический пояс Шелкового пути» является важнейшей инициативой КНР, которая имеет не только социально-экономический, но и важный культурно-цивилизационный, и геополитический аспект, целью которого является продвижение, прежде всего, китайских интересов не только в регионе, но и за его пределами.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

ШПАКОВСКАЯ Марина Анатольевна, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений РУДН, Москва, Россия

ЛЕВЧЕНКО Мария Николаевна, студентка бакалавриата РУДН, Москва, Россия

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Marina A. SHPAKOVSKAYA, DSc (History), Professor, Department of Theory and History of International Relations, RUDN University, Moscow, Russia

Maria N. LEVCHENKO, RUDN undergraduate student Moscow, Russia

Contributions of the authors: the authors contributed equality to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 05.05.2022;
одобрена после рецензирования 12.05.2022;
принята к публикации 27.05.2022.

The article was submitted 05.05.2022;
approved 12.05.2022;
accepted to publication 27.05.2022.

- 1 Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан: 16.09.2013. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/ceka/rus/zhgx/t1077192.htm>
- 2 Латов Ю. В. Великий шелковый путь — Пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «Открытия») // Историко-экономические исследования. – 2010. – Т. 11. № 1. – С. 1.
- 3 The Belt and Road Initiative // HKTDC Research. URL: <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDAyOTg5>
- 4 Глебова А.Г., Ивановска Ж.В., Лукашенко И.В. Новый шелковый путь: экономические интересы России // Теоретическая экономика, 2020, № 7. С.82 URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44206133>
- 5 Sanya Declaration of the First Lancang-Mekong Cooperation (LMC) Leaders' Meeting // Lancang-Mekong Cooperation: 23.03.2016. URL: http://www.lmcchina.org/eng/2016-03/23/content_41449864.html
- 6 Mekong River Commission // Mekong River Commission. For Sustainable Development: 31.03.2016. URL: <https://www.mrcmekong.org/news-and-events/news/lancang-mekong-cooperation-mrc-welcomes-the-new-initiative-for-regional-cooperation-by-six-countries-in-the-mekong-river-basin/>
- 7 Five-Year Plan of Action on Lancang-Mekong Cooperation (2018-2022) // Belt and Road Portal: 12.01.2018. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbjw/43758.htm>
- 8 Karim Md A., Islam F. Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects // The Korean Journal of Defense Analysis. – 2018. – №2. – С. 283.
- 9 4 nations agree to create fund // The Daily Star: 19.12.2014. URL: <https://www.thedailystar.net/4-nations-agree-to-create-fund-56053>
- 10 Кожин Е.Г. Транстихоокеанское партнерство и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций в формировании интеграционной повестки США и КНР // Роль и место России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. – М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2016. – С. 144.
- 11 China-Laos Railway transports over 1 million passengers since launch // Belt and Road Portal: 31.01.2022. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/219106.htm>
- 12 Рогожина Н.Г. Лаос и китайская инициатива пояса и пути – приобретения и потери // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2021. – №2(51). – С. 170.
- 13 Bangladesh // Belt and Road Portal: 24.01.2017. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/5570.htm>
- 14 Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй Финансовые институты КНР в проекте «Пояс и путь» // Проблемы Дальнего Востока. - 2020. - №5. - С. 58-59.
- 15 Мосяков Д.В. На грани фолла: политика Китая в Южно-китайском море. // Индекс безопасности. 2013. Том 109. № 4. С. 72
- 16 Мосяков Д.В. Обострение обстановки в Южно-Китайском море как вызов Вьетнаму и странам АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2020. – №1(46). – С.11.
- 17 Терских М.А. Один пояс, Один путь: взгляд из Вьетнама // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – № 2 (43). – С. 167.
- 18 Vietnam stresses settlement of maritime disputes by peaceful measures // Vietnam-NetGlobal: 12.12.2019. URL: <https://vietnamnet.vn/en/maritime-sovereignty/vietnam-stresses-settlement-of-maritime-disputes-by-peaceful-measures-598413.html>
- 19 Шпаковская М.А., Нгием Ба Чи. Некоторые итоги председательства Вьетнама в АСЕАН в 2020 г. // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2021. – № 3 (52). – С. 170.