Новые акценты политики КНР в Центральной и Восточной Европе: возможности для Беларуси

Роза Турарбекова

Ставшие тенденцией современных международных отношений мегарегиональные проекты – Транстихоокеанское партнерство, переговоры по Трансатлантическому партнерству и проект «Один пояс – Один путь» – фактически являются формой непрямого столкновения между наиболее крупными мировыми игроками (США, КНР и ЕС). В меньшей степени это касается и России, которая предпринимает шаги по инициативному участию в этом общемировом тренде (через создание и развитие Евразийского экономического союза).

Для малых и средних стран это серьезный вызов, так как фактически идет процесс изменения правил игры, в ходе которого их интересы могут быть проигнорированы. Поэтому им особенно важно выработать стратегию поведения в условиях сегодняшней геоэкономической и геополитической неопределенности. И в этом отношении положение срединной страны (государства, расположенного между крупными игроками) является как плюсом, так и минусом. Поэтому лучше всего быть срединной страной между тремя, а не двумя центрами силы – так поле для маневра становится больше. Традиционная геополитическая дилемма для стран ЦВЕ (между Западом и Востоком) сегодня меняется, к ней добавляется третий игрок – Китай.

ЦВЕ в политике Пекина

Еще за год до провозглашения идеи «Экономические пояса Шелкового пути» (в 2012 году) Китай предложил странам ЦВЕ и Балкан новый формат отношений, получивший название «16+1». Идея формата первоначально носила расплывчатый характер, но по мере развития инициативы она конкретизировалась. Состав участников формата: Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Черногория, Чехия и Эстония, а также Китай. Примечательно не то, кто вошел в число шестнадцати, а кого там нет. В формат не вошли страны «Старой Европы»,

включая Австрию (по всем параметрам она является частью региона) и страны СНГ. Приоритетами сотрудничества провозглашены: инфраструктура, высокие и зеленые технологии. Саммиты проходят на регулярной ежегодной основе, происходит постепенная институционализация (бизнес-форум, конференция экспертов, встречи национальных координаторов, совещание министров транспорта), а в 2016 году произошел качественный скачок в развитии инициативы.

5 ноября 2016 года в Риге на очередном саммите глав правительств была принята Декларация в которой стороны выдвинули инициативу «Адриатико-Балтийско-Черноморское сотрудничество морских портов» («Adriatic-Baltic-Black Sea Seaport Cooperation»). В указанном документе уже представлена концепция инициативы, направления ее реализации и ряд инструментов. В частности, декларируется «развитие транспортных хабов, включающих порты и индустриальные парки в прибрежных зонах морей и далее внутриконтинентальных водных путей, создавая вместе индустриальные кластеры в портах и современные дороги, железнодорожные пути и речные коридоры, чтобы связывать их (то есть моря)». По-видимому, учитывая исторические региональные проекты (прежде всего, «Интермариум»), Китай хотел бы способствовать развитию проекта «16+1» как составной части «Экономического пояса Шелкового пути». А элиты шестнадцати европейских государств увидели возможность для нового баланса и прямой выгоды: инвестиций в транспорт, промышленность, а значит – рост экономики.

При этом проект будет неполным без Беларуси и Украины. Для Пекина сегодня важно избегать прямого столкновения с Россией, с одной стороны, и диктата Брюсселя – с другой. Одновременно необходимо получить прямой выход на европейский и евразийский рынки. Вовремя и в нужных местах поставить свои заводы (индустриальные парки и кластеры) на территории ЕАЭС и ЕС, чтобы никакие иные соглашения уже не помешали торговой и экономической экспансии.

Главные проекты

Формат «16+1» – это, прежде всего, рамка для транспортного сотрудничества. 17 мая 2016 года прошла первая встреча министров транспорта формата в Риге, которая рассматривается как место координации проекта (там расположился Секретариат логистического сотрудничества ЦВЕ – КНР), где был принят первый итоговый документ «Riga Guidelines for Transport»). По мнению китайской стороны, акцент будет делаться на трех направлениях:

- содействие интеграции экономического коридора (сухопутные и морские перевозки с указанием конкретных проектов реконструкции и строительства);
- интеграция правил транспорта и сообщения и порядка пересечения грузов через границу;
- развитие логистики и создание информационной платформы (сегодня уже начинает работать).

Так как инициатива принадлежит Китаю, то и основным донором проектов является Пекин. 7 ноября 2016 года китайская сторона объявила о создании инвестиционного фонда объемом 10 млрд. евро, предназначенного для развития экономических отношений со странами ЦВЕ. Фонд будет работать под надзором МВФ, который будет привлекать финансирование под реализацию проектов формата «16+1». Самым громким и масштабным обещает стать уже упомянутый проект «Адриатико-Балтийско-Черноморское сотрудничество морских портов».

Наше участие

Участие Беларуси и Украины в формате «16+1» необходимо форсировать. Почему именно в связке с Украиной? Потому что, с географической точки зрения, Беларусь и Украина являются необходимыми частями пути, соединяющими Черное и Балтийское моря. Кроме того, конкурентное преимущество нашего участия заключается в том, что транспортная инфраструктура уже существует и нуждается только в модернизации. Сеть дорог по линии Украина – Беларусь – Балтийские республики развита относительно хорошо (часть советского наследия) и является кратчайшим путем из точки А (Черное море) в точку Б (Балтийское море).

Расположение Беларуси, как и взвешенная внешняя политика, являются серьезными преимуществами, которые могут использоваться для превращения страны и ее транспортно-логистической инфраструктуры в большую сеть узлов многоуровневого и разнонаправленного характера по принципу дорожной развязки. Это также может служить основой для сопряжения различных пространств: ЕС и ЕАЭС, ЕС и КНР, ЕАЭС и КНР. То есть стать инфраструктурным элементом «интеграции интеграций».

Беларусь приняла участие в саммите в Риге, пока в качестве наблюдателя. Белорусскую делегацию возглавлял премьер-министр Андрей Кобяков, что говорит об уровне государственного интереса. Серьезный интерес к формату есть

и у украинской стороны. 10 ноября 2016 года первый вице-спикер Верховной Рады Украины Ирина Геращенко высказала заинтересованность Киева в полноправном участии.

Выводы и рекомендации

1. В работе формата «16+1» необходимо развивать белорусской участие на различных площадках. Статус наблюдателя на саммитах позволит сохранять «поле для маневра».
2. Действительное участие может осуществляться на уровне Министерства транспорта, которое может, с технической точки, зрения провести аудит возможностей страны в проектах формата.
3. Для полной оценки возможностей, потенциальных плюсов и минусов участия, а также выработки стратегии поведения по отношению к формату необходимо подключение к работе конференции экспертов.
4. Необходимо также осуществлять мониторинг ситуации на нескольких уровнях: субрегиональном (Беларусь – Украина, Беларусь – страны Балтии, с акцентом на Латвию), региональном (весь формат ЦВЕ) и глобальном (Россия, Китай, Западная Европа) с целью постоянного анализа динамики ситуации.

Роза Турарбекова
кандидат исторических наук, доцент факультета международных отношений Белорусского государственного университета