

Экономическая стратегия Японии в Центральной Азии: фактор Китая

Белая Н.А., магистрант МГИМО МИД России

При написании статьи автор стремился ответить на вопрос о том, как экономическая политика Китая в Центральной Азии влияет на инфраструктурную стратегию Японии в регионе. Целью статьи является сравнение инфраструктурной стратегии Японии и Китая в Центральной Азии на примере проектов в сфере энергетической и транспортной инфраструктуры. В статье дается общая характеристика уровня социально-экономического развития центральноазиатских стран, приводятся данные по объемам запасов энергоресурсов. Делаются выводы о важности инфраструктурного развития для обеспечения экономического роста и стабильности в регионе. Автор описывает состояние экономических связей Японии и Китая со странами ЦА, приводит данные по объемам торговли Японии и Китая со странами региона и объемам их накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в ЦА. В статье анализируются факторы, определяющие уровень развития экономического сотрудничества Японии и Китая со странами ЦА. Выделяются основные направления экономического сотрудничества Японии и Китая со странами региона. Анализируется участие Японии и Китая в развитии региональной инфраструктуры в сфере топливно-энергетического комплекса и транспортной инфраструктуры. Автор приходит к выводу, что Китай значительно превосходит Японию как по общему уровню экономических связей с ЦА, так и по степени его вовлеченности в реализацию инфраструктурных проектов в регионе ввиду большей стратегической значимости региона ЦА для КНР. Однако участие Китая в инфраструктурном развитии региона путем реализации сухопутного аспекта инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) может быть выгодно Японии, так как создает благоприятные условия для ведения бизнеса в ЦА, а также потенциальные возможности для сотрудничества Японии и Китая.

Ключевые слова: инфраструктура, транспорт, энергетика, Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), Япония, Китай, Центральная Азия

Введение

Центральная Азия на протяжении веков являлась площадкой «большой игры» среди внерегиональных акторов ввиду своего значительного ресурсного, а также транзитного потенциала. В начале 1990-х гг. к поиску

возможностей экономического сотрудничества с регионом приступила и Япония. Однако, несмотря на усилия японского правительства, экономические связи Японии со странами ЦА остаются слабыми, и зачастую меры Японии по углублению взаимосвязей с регионом рассматриваются как попытка сдержать усиление Китая в ЦА.

При написании статьи автор стремился ответить на вопрос о том, является ли экономическая политика Китая в Центральной Азии определяющим фактором при выработке экономической стратегии Японии в регионе. При этом уровень экономических связей Японии и Китая с регионом будет рассматриваться на примере их участия в инфраструктурном развитии ЦА. Часто связи Японии и Центральной Азии анализируются исключительно через призму «ресурсной дипломатии», а инфраструктурное развитие Центральной Азии в первую очередь ассоциируется не с Японией, а с реализацией провозглашенной Китаем инициативы ОПОП, сухопутная часть которого будет проходить именно через страны региона. Несмотря на это, Япония имеет многолетнюю историю участия Японии в инфраструктурном строительстве в Азии, в том числе и в регионе ЦА. Таким образом, целью статьи является сравнение инфраструктурной стратегии Японии и Китая в Центральной Азии на примере проектов в сфере энергетической и транспортной инфраструктуры.

Число работ, в которых сравниваются экономические стратегии Японии и Китая в ЦА и, в частности, их вклад в инфраструктурное развитие региона, ограничено. Эксперт университета Цукуба Т.Дадабаев отмечает, что успеху японской стратегии в регионе мешает дуализм целей, преследуемых Японией в регионе: совмещение идеалистических (распространение демократических ценностей) целей и прагматичных (экономических) интересов (Dadabaev, 2016, 170). Оценивая визит С.Абэ в страны региона в 2015 г., исследователь предполагает, что он может ознаменовать переход

Японии к более прагматичному курсу в отношении ЦА¹. При этом автор приводит лишь единичные примеры, когда развитие отношений стран региона и Японии напрямую зависело от японо-китайских отношений (Dadabaev, 2016, 166). Одновременно с этим научный сотрудник Института Азии Университета Гриффита Н.Мурашкин утверждает, что политика Японии в сфере инфраструктурного сотрудничества со странами ЦА во многом предвосхитила современную китайскую инициативу ОПОП (Murashkin, 2018, 463), а также отмечает, что есть примеры инфраструктурного сотрудничества Японии и Китая, в частности, по линии многосторонних институтов. Соглашаясь с Т.Дадабаевым, Н.Мурашкин указывает на то, что в последние годы Япония перешла к более прагматичному курсу во взаимодействии с ЦА, отказавшись от поддержки демократизации региона². При этом причину слабого уровня экономических связей Японии и стран ЦА исследователь скорее видит сложности привлечения японских инвестиций, которая обусловлена нежеланием японских инвесторов брать на себя риски по выходу на рынки ЦА (Murashkin, 2019, 34).

Регион ЦА имеет стратегическую важность для экономических и геополитических интересов России и в первую очередь - для ее национальной безопасности. Это делает значимым анализ экономической стратегии в ЦА других внерегиональных акторов. При этом основным геополитическим трендом в ЦА является усиление Китая в результате укрепления его экономических связей со странами региона. В связи с этим анализ того, как этот фактор учитывается другими странами при выработке их стратегии в регионе может быть полезным при формулировании внешней политики России в ЦА. Кроме того, актуальным представляется исследование

¹ Япония пытается потеснить Китай в Центральной Азии. (28.10.2015) Коммерсантъ. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/2842166> (дата обращения: 22.10.2019).

² Мурашкин Н. Япония и Центральная Азия: «тихое» партнерство с привлечением внерегиональных игроков 20 июня 2017[Электронный ресурс]// Сайт РСМД. Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yaponiya-i-tsentralnaya-aziya-tikhoe-partnerstvo-s-privlecheniem-vneregionalnykh-igrokov/> (дата обращения: 22.10.2019).

инфраструктурной стратегии Китая и Японии в регионе в контексте реализации инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), а также ввиду недостаточной исследованности вклада Японии в инфраструктурное развитие ЦА. Все это определяет *важность* проводимого исследования.

Исходя из цели работы, основными *задачами* статьи является: общая характеристика уровня социально-экономического развития стран ЦА и выявление спроса на развитие инфраструктуры в регионе; сравнение уровня экономических связей Японии и Китая со странами региона; анализ стратегий инфраструктурного экспорта Японии и Китая в ЦА на примерах транспортной и топливно-энергетической сфер; выводы о влиянии «китайского фактора» на экономическую стратегию Японии в ЦА.

Гипотеза: присутствие Китая в ЦА является одним из основных факторов, оказывающих влияние на экономическую стратегию Японии в регионе.

Методология исследования. В работе используются методы индукции и дедукции. Для сопоставления уровня развития экономического сотрудничества Японии и Китая с Центральной Азией применялся метод сравнительного и статистического анализа. Для иллюстрации участия Японии и Китая в инфраструктурном развитии региона используется метод case study.

Исследование

Уровень социально-экономического развития стран ЦА и потребность региона в развитии инфраструктуры. При написании статьи была собрана информация об основных показателях уровня социально-экономического развития стран ЦА, а также об их природных ресурсах для выявления спроса на развитие инфраструктуры в регионе и заинтересованности стран в привлечении для этого иностранных инвестиций.

Экономические связи Японии и стран ЦА. Для характеристики уровня экономического сотрудничества Японии и стран региона приводится информация об объемах их товарооборота, а также накопленных в регионе

японских ПИИ. Анализируются изменения в политике предоставления японской официальной помощи развитию (ОПР) региону, которая является основным инструментом поддержки развития сотрудничества Японии и ЦА. Приводятся данные о современных объемах ОПР, направляемой на помощь странам ЦА. Делаются выводы о том, что является препятствием на пути углубления экономического сотрудничества Японии и стран региона.

Япония и инфраструктурное развитие ЦА. Выделены основные особенности участия Японии в инфраструктурном развитии региона. Собрана информация о примерах участия Японии в развитии транспортной и энергетической инфраструктуры региона.

Экономическое сотрудничество Китая и ЦА. Анализируются причины значимости ЦА для Китая, в том числе его экономической заинтересованности в регионе. Приводятся данные об объемах торговли Китая и стран региона, а также уровне накопленных китайских ПИИ в странах ЦА. Анализируются условия предоставления финансирования Китаем странам региона, приводятся данные об уровне задолженности стран ЦА перед Китаем.

Инфраструктурное сотрудничество Китая и стран ЦА. Приводятся примеры участия Китая в развитии топливной, энергетической и транспортной инфраструктуры региона, в том числе в рамках ОПОП.

Результаты исследования

Уровень социально-экономического развития стран ЦА и потребность региона в развитии инфраструктуры.

Уровень социально-экономического развития стран ЦА сильно разнится, что во многом взаимосвязано с наличием и отсутствием в странах полезных ископаемых, в особенности энергоресурсов.

Таблица 1

Основные показатели социально-экономического развития стран ЦА

Страна	Население (млн чел., 2017 г.)	ВВП в текущих ценах (млн долл. США, 2017 г.)	Прирост ВВП (проценты, 2017 г.)	ВВП на душу населения в текущих ценах (долл. США, 2017 г.)
Казахстан	18,037.65	162,886.87	4,1	9,030.4
Туркменистан	5,758.07	37,926.29	6,5	6,586.6
Узбекистан	32,387.2	49,677.17	5,3	1,533.9
Киргизстан	6,201.5	7,564.74	4,6	1,219.8
Таджикистан	8,921.34	7,146.45	7,6	801.1

Источник: World Bank Open Data. The World Bank Available at: <https://data.worldbank.org/> (accessed 22.10.2019).

Несмотря на различия в уровне социально-экономического развития, все страны региона нуждаются в стимулировании экономического роста, диверсификации экономик, а также повышении эффективности использования экономических ресурсов. Важную роль при достижении этих целей играет развитие инфраструктуры: развитие дорожно-транспортной системы, электростанций, телекоммуникационных сетей, портов и т.д. По прогнозам АБР, с 2016 по 2030 гг. на инфраструктурное развитие странам ЦА ежегодно потребуются инвестиции в объеме 33 млрд. долл. США³.

ЦА обладает значительным ресурсным и транзитным потенциалом, для реализации которого требуется создание сложной инфраструктуры. Если говорить о ресурсном потенциале, то регион богат полезными ископаемыми,

³ Meeting Asia's Infrastructure Needs (2017) ADB. Available at: <https://www.adb.org/publications/asiainfrastructure-needs> (accessed 22.10.2019).

в частности, нефтегазовыми ресурсами. Причем нефтяные месторождения в основном сконцентрированы в Казахстане, а газовые – в Туркменистане. По данным British Petroleum, по объемам газовых запасов Туркменистан находится на 4 месте в мире. Кроме того, существует потенциал для развития атомной энергетики в регионе: залежи урановой руды имеются в Казахстане (по данным МАГАТЭ, на эту страну приходится 13% мировых запасов урановой руды), Узбекистане (2%)⁴ и Киргизии⁵.

Таблица 2

Доказанные запасы нефти и газа в странах ЦА, 2017 г.

Страна	Доказанные запасы газа (трлн. м ³)	доля от общемировых запасов газа	Доказанные запасы нефти (трлн. м ³)	доля от общемировых запасов нефти
Казахстан	1,1	0,6%	30,0	1,8%
Туркменистан	19,5	10,1%	0,6	-
Узбекистан	1,2	0,6%	0,6	-

ИСТОЧНИК: Statistical Review of World Energy (2018) BP. Available at:

<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf> (accessed 22.10.2019).

Возрастает значение транзитного потенциала ЦА ввиду увеличения веса азиатских стран в мировой экономике. Особенно выгодное положение у Казахстана и Узбекистана: Казахстан имеет общую границу с тремя странами ЦА, Россией и Китаем, а также имеет выход к Каспийскому морю, в то время

⁴ Uranium 2016: Resources, Production and Demand. OECD. Available at: <https://www.oecd-neo.org/ndd/pubs/2016/7301-uranium-2016.pdf> (accessed 22.10.2019).

⁵ Mineral Resources Geologists' Paradise. Central Asia Atlas of Natural Resources. CAREC. P.64. Available at: <https://www.carecprogram.org/uploads/Mineral-Resources-Geologists-Paradise.pdf> (accessed 22.10.2019).

как Узбекистан граничит со всеми странами региона, а также Афганистаном, благодаря чему потенциально может стать региональным транспортным хабом. В условиях растущих товаропотоков между Европой и Азией транзит через территорию стран ЦА может стать стимулом для экономического развития региона.

Чтобы полностью реализовать транзитный потенциал региона, а также нарастить объемы экспорта природных ресурсов и других товаров из ЦА, требуется сложная инфраструктура. При этом инфраструктурное развитие стран региона невозможно без привлечения иностранных инвестиций (Feddersen and Zucatto, 2013, 163).

Экономические отношения Японии и стран Центральной Азии

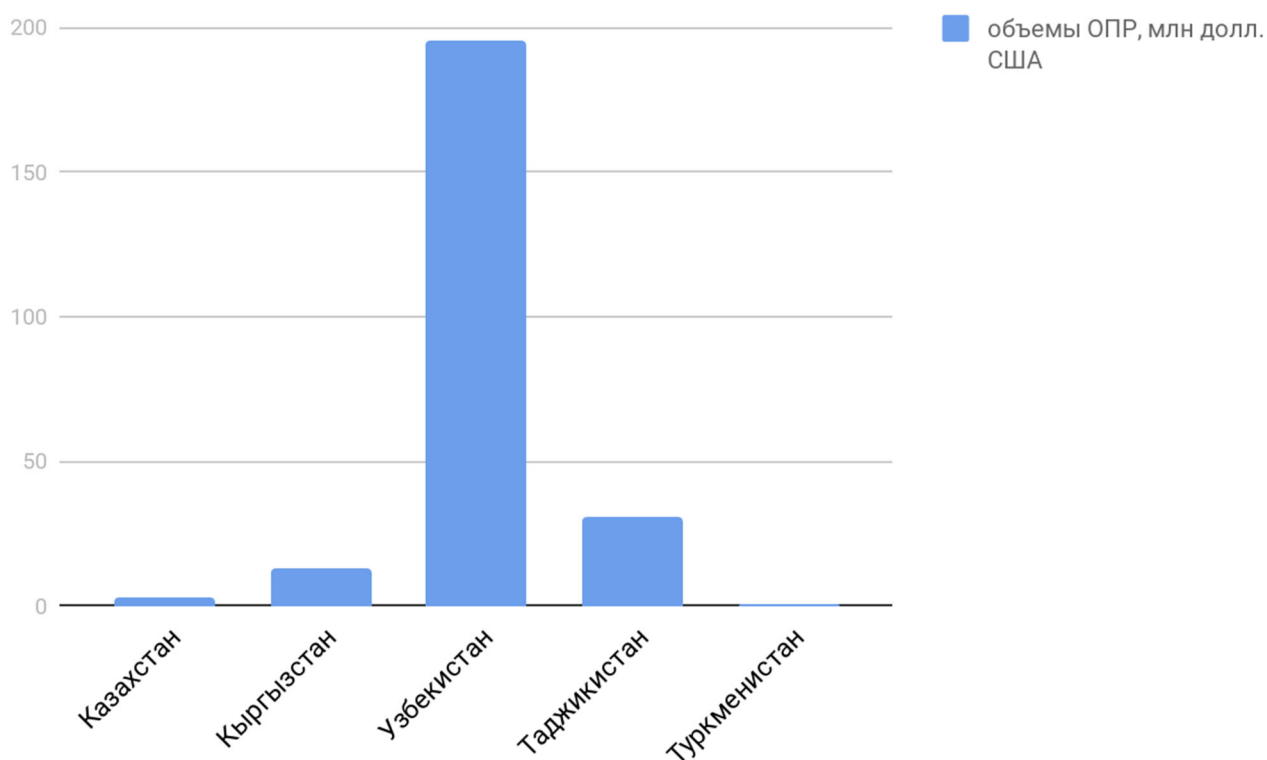
В период 1990-х гг. Япония проявила значительную активность в налаживании взаимосвязей со странами региона в контексте ее перехода к более проактивной внешней политике (Laurelle and Peyrouse, 2013, 103), что было обусловлено распадом биполярной системы и необходимостью для Японии выработать новые внешнеполитические ориентиры. Продолжая соблюдать свои союзнические обязательства перед США, Япония стала стремиться к большей внешнеполитической свободе, в особенности в Азии (Панов, 2014, 93). При этом ЦА стала площадкой для реализации более проактивного внешнеполитического курса Японии. Также причиной повышенного интереса Японии к региону стали высокие ожидания со стороны японского правительства и бизнес-сообщества в отношении перспектив энергетического сотрудничества со странами ЦА.

Ключевым инструментом государственной поддержки укрепления экономических связей между Японией и Центральной Азией стала официальная помощь развитию (ОПР). Особенно большие объемы помощи странам ЦА Япония предоставляла в 1990-е гг., благодаря чему к началу 2000-х гг. стала основным донором для стран ЦА. Впоследствии объемы ОПР стали снижаться, и в 2015 г. на страны ЦА приходилось только 2,5% общих объемов

японской помощи. Вместе с тем в 2013-2016 гг. Япония вновь стала лидером по объемам ОПР, предоставляемой Узбекистану⁶.

График 1

Объемы и виды японской ОПР странам ЦА



Составлено на основе: White Paper on Development Cooperation (2017), Ministry of Foreign Affairs⁷.

Нынешнее правительство Японии также уделяет внимание развитию отношений с ЦА. Важной вехой в развитии экономических контактов между Японией и ЦА стал визит в 2015 г. премьер-министра С.Абэ во все пять стран региона. Представители деловых кругов Японии, сопровождавшие премьер-министра в его поездке, заключили соглашений на сумму в 27 млрд. долл. США, что превышает сумму инвестиций в экономики центральноазиатских стран с 1991 г. (Murashkin, 2018, 467). Визит премьер-министра в ЦА стал

⁶ Удзубэкусутан кё:вакоку киси дэ-та [Республика Узбекистан: основные данные]. Ministry of Foreign Affairs of Japan. Available at: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/uzbekistan/data.html#section5> (accessed 22.10.2019).

⁷ The Flow of Financial Resources to Developing Countries. Japan's ODA Disbursements. White Paper on Development Cooperation (2017), Ministry of Foreign Affairs. PP.173-189. P. 176. Available at: <https://www.mofa.go.jp/files/000406665.pdf> (accessed 22.10.2019).

очередным примером практики, получившей в англоязычной литературе название «top-level sales diplomacy», при которой высшие лица государства становятся «основными продавцами» при заключении крупных соглашений.

Тем не менее, Центральную Азию нельзя назвать традиционным партнером Японии, и хотя с начала 1990-х гг. Япония сумела выстроить дружественные отношения со странами региона, экономические связи Японии со странами ЦА остаются слабыми. Это отражается как на объемах японских инвестиций, так и на объемах торговли: в 2010 г. на торговлю с Японией приходилось не более 1% внешней торговли стран ЦА. Фактором, сдерживающим рост торговли между Японией и странами региона, служит низкая покупательская способность населения ЦА, а также удаленность Японии от региона, ограничивающая объемы экспорта в Японию местных энергоресурсов.

Основным торговым партнером Японии среди стран ЦА является Казахстан, причем ключевыми товарами, импортируемыми Японией, являются нефть, нефтепродукты и ферросплавы⁸. В этой же стране сконцентрированы и наибольшие объемы японских инвестиций в регионе: на начало 2018 г. они достигли 6 млрд. долл. США⁹. Второе место по объемам японских инвестиций занимает Узбекистан (их объемы достигали 3,5 млрд. долл. США на конец 2015 г.), а вот объемы инвестиций в других странах ЦА либо неизвестны (Туркменистан), либо незначительны (Киргизия, Таджикистан).

Таблица 3

Объемы торгового оборота между Японией и странами ЦА (2018 г.)

Страна	Объем	Доля от	Объем	Доля от
--------	-------	---------	-------	---------

⁸ Shayakhmetova Z. Japan to invest in Kazakhstan's urban transport, nuclear energy, water supply. (02.07.2018) The Astana Times Available at: <https://astanatimes.com/2018/07/japan-to-invest-in-kazakhstans-urban-transport-nuclear-energy-water-supply/> (accessed 22.10.2019).

⁹ Direct Investments Statistic according to the directional principle. National Bank of Kazakhstan. Available at: <http://www.nationalbank.kz/?docid=469&switch=english> (accessed 22.10.2019).

	экспорта из Японии (млн. иен)	общих объемов японского экспорта	импорта в Японию (млн. иен)	общих объемов японского импорта
Казахстан	42 786	>0,1%	172 581,3	2,1%
Киргизстан	1 831	>0,01%	4 117,8	>0,01%
Узбекистан	57 925	>0,01%	589	>0,01%
Таджикиста н	1 390	>0,01%	76,7	>0,01%
Туркменист ан	1 931	>0,01%	21,7	>0,01%

Составлено на основе данных Министерства финансов Японии¹⁰.

Японские компании проявляют низкую инвестиционную активность в регионе, что обусловлено плохим инвестиционным климатом в странах ЦА, различиями в деловых культурах Японии и стран региона, неразвитостью инфраструктуры и относительно невысокой экономической значимостью региона для Японии в целом. В ЦА представлены лишь крупные японские компании, которые заручились поддержкой государства, причем зачастую они стремятся участвовать в проектах в составе консорциумов с привлечением компаний из других стран для минимизации рисков и расходов. Многие японские компании функционируют посредством представительств, а не

¹⁰Trade statistics of Japan. Ministry of finance of Japan. Available at: <http://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm> (accessed 22.10.2019).

полноценных филиалов, что также сдерживает их активность в регионе (Murashkin, 2019, 33-36).

Большинство японских инвестиций в центральноазиатский регион приходится на топливный сектор, однако продвижение энергетического сотрудничества между Японией и регионом затруднено по причине отсутствия рентабельных способов транспортировки в Японию местных энергоресурсов. Хотя «ресурсная дипломатия» и считается ключевым направлением сотрудничества Японии и стран ЦА, ряд экспертов также в качестве важного направления взаимодействия Японии со странами региона называют и инфраструктуру. Например, российские исследователи О.Парамонов и О.Пузанова выделяют предоставление ОПР и инфраструктурное строительство в качестве ключевых направлений японской политики в ЦА (Paramonov and Puzanova, 2018, 134). Н.Мурашкин также отмечает, что инфраструктурный экспорт выделяется рядом японских и центральноазиатских исследователей как одно из главных направлений сотрудничества Японии и стран региона (Murashkin, 2019, 25). Японский эксперт С.Сано также отмечает, что в развитии инфраструктуры в ЦА правительство Японии видит средство поддержки развития ЦА и обеспечения стабильности во всем Индо-Тихоокеанском регионе¹¹.

Стоит отметить, что содействие развитию местной инфраструктуры является традиционным для Японии инструментом поддержки выхода национальных компаний на внешние рынки. Оно осуществляется посредством предоставления развивающимся странам ОПР, в том числе и в случае с ЦА. При этом помощь выделяется не только на строительство инфраструктуры, но и на реализацию образовательных программ для местных специалистов, в том числе отвечающих за управление инфраструктурными объектами.

¹¹ Sano Sh (2018) India's Role is Key for Including Central Asia in Japan's Free and Open Indo-Pacific Strategy. p.2./Asia Pacific Bulletin, #424. East-West Center Available at: <https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb424.pdf?file=1&type=node&id=36665> (accessed 22.10.2019).

Инфраструктурное сотрудничество с ЦА также актуально для Японии и в контексте современной активной политики японского правительства по поддержке национального экспорта инфраструктуры. В качестве конкурентного преимущества национальных инфраструктурных технологий японское правительство выделяет их высокое качество. Япония оценивает инфраструктурный рынок ЦА в 25 млрд. долл. США¹² и предпринимает усилия по его освоению. В частности, С.Абэ призвал страны ЦА к импорту высокотехнологичных японских технологий в своем выступлении в Назарбаев Университете во время визита в Казахстан¹³. В 2016 г. в столицах Киргизии и Узбекистана прошли мероприятия, посвященные вопросу развития качественной инфраструктуры¹⁴.

Обычно делающая выбор в пользу двусторонней помощи, в случае с ЦА Япония активно участвует в инфраструктурном развитии региона через многосторонние институты, в частности, АБР. Япония была одной из первых стран, выдвинувших проекты по развитию трансрегиональной инфраструктурной взаимосвязанности в Азии, в том числе посредством Азиатского банка развития (АБР), где она традиционно имеет значительное влияние. Так, в 1997-1998 гг. была начата реализация Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC), преследующей задачу инфраструктурного развития ЦА. CAREC распространяется не только на страны ЦА, но также включает КНР, Монголию, страны Южного Кавказа и Пакистан и предполагает создание шести транспортных коридоров для развития взаимосвязанности как между странами ЦА, так и с их соседями. В финансировании программы также

¹² Abe's Central Asian diplomacy. (17.10.2015) Japan Today. Available at:

<https://japantoday.com/category/features/opinions/abes-central-asian-diplomacy> (accessed 22.10.2019).

¹³ Policy Speech by Prime Minister Shinzo Abe in Kazakhstan. (27.10.2015). Канцелярия премьер-министра Японии. Available at: https://japan.kantei.go.jp/97_abe/statement/201510/1213894_9930.html (accessed 22.10.2019).

¹⁴ Мурашкин Н. Япония и Центральная Азия: «тихое» партнерство с привлечением внерегиональных игроков (20.06.2017). РСМД. Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yaponiya-i-tsentralnaya-aziya-tikhoe-partnerstvo-s-privlecheniem-vneregionalnykh-igrokov/> (дата обращения: 22.10.2019).

участвуют Программы развития ООН, ИБР, ЕБРР и МБ, МВФ. За период с 2001 по сентябрь 2017 гг. общий объем инвестиций на территории стран-участниц в рамках программы превысил 20 млрд. долл. США. JICA также согласовывает свою деятельность с программой CAREC, благодаря чему программа становится дополнением к ОПР, выделяемой Японией центральноазиатскому региону в формате двусторонней помощи. Инициированные Японией инфраструктурные региональные программы, предполагающие создание масштабных трансрегиональных транспортных коридоров, стали предвестниками современной китайской инициативы ОПОП (Murashkin, 2018,463).

При ведении бизнеса в ЦА, в том числе при реализации инфраструктурных проектов, японские компании часто прибегают к сотрудничеству с внерегиональными акторами, например, с Турцией, которая имеет значительные связи со странами региона, в особенности, с Туркменистаном. Например, в 2001 г. турецкая Alsim Alarko и японская ИНИ совместно построили мост в г.Семей в Казахстане. В октябре 2016 г. японская компания Mitsubishi Corporation и турецкая Çalyk Holding начали реализацию строительства Туракурганской ТЭС в Узбекистане на основе финансирования со стороны JICA (Paramonov and Puzanova, 2018, 140).

Япония слабо участвует в формировании **топливной инфраструктуры** региона ввиду географической удаленности. Однако существует перспектива сотрудничества Японии и Туркменистана в этой сфере. В условиях сложившейся зависимости Туркменистана от газового экспорта в Китай, руководство страны стремится диверсифицировать маршруты экспорта энергоресурсов. В первую очередь, правительство Туркменистана старается привлечь японские инвестиции для реализации строительства Трансафганского газопровода (ТАПИ). Проект этого газопровода был разработан еще в 1995 г., и предполагается, что он пройдет по территории Туркменистана, Афганистана и Пакистана. В 2010 г. к проекту также

присоединилась и Индия, и после неоднократных переносов сроков начала строительства трубопровода, обусловленных нестабильностью в Афганистане, строительство трубопровода началось в декабре 2015 г.¹⁵.

Япония участвует в развитии *энергетической инфраструктуры* региона. В частности, японское правительство намеревается предоставить ОПР Узбекистану для проведения модернизации энергетического сектора. Министерство иностранных дел Японии указывает на важность модернизации энергетической инфраструктуры в Узбекистане и наращивания производства электроэнергии в виду растущей нехватки электроэнергии в стране¹⁶. Поэтому ЛСА будет участвовать в процессе модернизации главной энергетической компании АО «Узбекэнерго», а также предоставлять кредиты и гранты для реализации других проектов, оказывать помощь в подготовке персонала¹⁷. Развивается энергетическое сотрудничество Японии и Туркменистана: например, в 2018 г. стартовало строительство газотурбинной электростанции в Чарджевском этрапе Туркменистана. В проекте участвуют японские компании Sumitomo и Mitsubishi Hitachi Power Systems совместно с турецкой Ronensans Holding, в финансировании проекта также участвует JBIC¹⁸.

Япония внесла вклад и в развитие *транспортной инфраструктуры* ЦА. Одной из форм участия Японии в развитии транспортной инфраструктуры является ее участие в модернизации железных дорог, например, в Узбекистане. В частности, Япония выделила помощь для электрификации участка железной дороги Карши-Термез, что сделало возможным перевозку узбекской продукции без пересечения границы с Туркменистаном. Это стало важным вкладом в развитие автономной железнодорожной системы

¹⁵ Проект газопровода ТАПИ сталкивается с новыми трудностями (17.12.2018). Вести экономика. Режим доступа: <https://www.vestifinance.ru/articles/111901> (дата обращения: 01.05.2019)

¹⁶ «Quality Infrastructure Investment» Casebook, P.26. MOFA Japan. Available at: <https://www.mofa.go.jp/files/000095681.pdf> (accessed 22.10.2019).

¹⁷ ЛСА's strategy to help modernizing Uzbekistan's energy sector operator (09.08.2018) Azernews. Available at: https://www.azernews.az/news.php?news_id=142286&cat=oil_and_gas (accessed 22.10.2019).

¹⁸ Japanese, Turkish companies build gas-turbine power station in Turkmenistan (23.10.2018). Azernews. Available at: <https://www.azernews.az/region/141465.html> (accessed 22.10.2019).

Узбекистана. Другим примером является проект по модернизации железной дороги по маршруту Ташгузар-Кумкурбан, проводившийся с 2004 по 2010 гг. с участием Японии (Dadabaev, 2018, 15). В Таджикистане и Киргизии Япония участвует в строительстве и модернизации автомобильных дорог. Например, Японией был реализован проект по улучшению дорог на востоке провинции Хатлон и в провинции Сугд, для которого ЛСА предоставила Таджикистану помощь объемом более чем в 17 млн. долл. США¹⁹. Что касается Киргизии, то в ходе своего визита в эту страну С.Абэ объявил о том, что Япония предоставит Киргизии ОПР в 13 млрд. иен на ремонт дорог, а также закупку оборудования для аэропорта Манас²⁰.

Экономические связи Китая и стран ЦА: значение инфраструктурного сотрудничества

Если экономические связи Японии и стран ЦА остаются на низком уровне, то рост экономического влияния Китая можно назвать ключевым геополитическим трендом в ЦА. Нынешнее руководство КНР уделяет большое внимание развитию дружественных отношений с соседними странами, в том числе и с центральноазиатским регионом. Как отмечает российский эксперт А.В.Воробьев, уже в 1990-х гг. регион ЦА для Китая стал играть роль «стратегического тыла», «ресурсного пояса» и «рынка сбыта для китайских товаров»²¹, а с провозглашением инициативы ЭПШП он также стал рассматриваться и как транспортный коридор для поставки китайских товаров в Европу.

Важность центральноазиатского региона для Китая как «стратегического тыла» определяется наличием у него общей границы с тремя

¹⁹ Japan supports enhancement road maintenance practices in Tajikistan (29.10. 2018) Azernews. Available at: https://www.azernews.az/news.php?news_id=141771&cat=region (accessed 22.10.2019).

²⁰ Abe pledges ¥13 billion in infrastructure aid to Kyrgyzstan. (26.10.2015) The Japan Times. Available at: <https://www.japantimes.co.jp/news/2015/10/26/national/politics-diplomacy/abe-pledges-%C2%A513-billion-infrastructure-aid-kyrgyzstan/#.Ws8xNYj48dU> (accessed 22.10.2019).

²¹ Воробьев АВ. Китай и Центральная Азия: растущая дружба под боком России (04.07.2017). РСМД. Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitay-i-tsentralnaya-aziya-rastushchaya-druzhba-pod-bokom-rossii/> (дата обращения: 01.05.2019)

странами ЦА – Таджикистаном, Казахстаном и Кыргызстаном, а также этнической общностью центральноазиатских народов и населения западной части Китая. Это определяет стратегическую важность ЦА для национальной безопасности Китая и обеспечения стабильности в приграничном с регионом Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР).

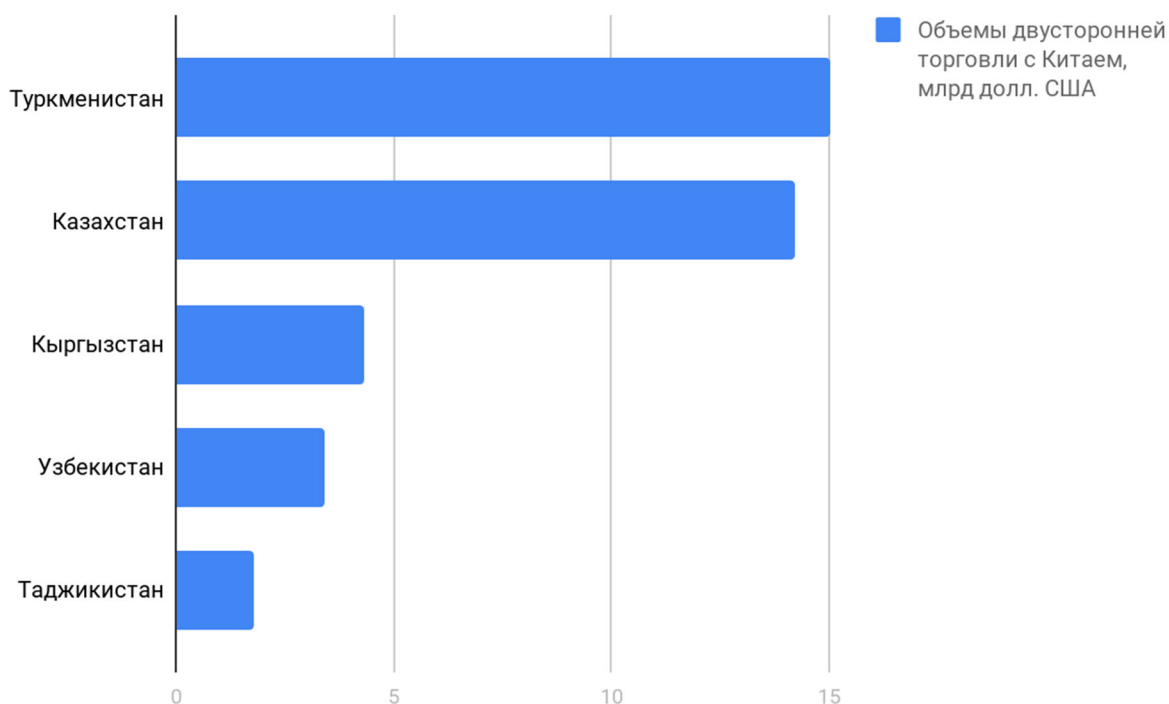
Справедливо и определение ЦА как «ресурсного пояса» Китая. Природные ресурсы – это ключевая статья китайского импорта из ЦА, а также основная сфера применения китайских инвестиций в регионе. Например, 90% инвестиций Китая в Казахстане, основном реципиенте китайских ПИИ в регионе, сконцентрированы в топливно-энергетической сфере. Природные ресурсы ЦА имеют исключительное значение для развития китайской экономики, в особенности его западных регионов.

Если говорить о торговле между КНР и странами ЦА, то Китай является ключевым экспортером для Киргизии (56% импорта в 2015 г.), Таджикистана (41%) и Узбекистана (20%). Также Китай является занимает второе место по объемам импорта туркменской (68% экспорта) и казахской продукции (15% экспорта) и одновременно с этим является вторым по объемам импортером продукции Узбекистана²². При этом страны региона импортируют из Китая готовую продукцию, а сами являются для Китая поставщиками энергетических и других природных ресурсов.

График 2

Объемы двусторонней торговли Китая со странами ЦА

²² Воробьев А.В. Китай и Центральная Азия: растущая дружба под боком России (04.07.2017). РСМД. Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitay-i-tsentralnaya-aziya-rastushchaya-druzhba-pod-bokom-rossii/> (дата обращения: 22.10.2019)



Источник: (Jaborov, 2018, 39).

По глубине экономических связей с ЦА Китай обошел традиционного партнера стран региона - Россию: в частности, к 2016 г. объемы торговли Китая с ЦА превзошли российские показатели практически вдвое²³. Особенно сильны экономические связи с ЦА у СУАР.

Оценить реальные объемы китайских инвестиций в страны ЦА представляется сложным, так как значительная их часть реализуется через офшорные сделки. Heritage Foundation сообщает, что за период с 2005 по 2017 г. Китай приобрел доли в компаниях ЦА на общую сумму 20,6 млрд. долл. США²⁴. Основным реципиентом ПИИ Китая в регионе является Казахстан: по итогам 2017 г. их накопленный объем составил 15,7 млрд. долл. США.

²³ Sano Sh (2018) India's Role is Key for Including Central Asia in Japan's Free and Open Indo-Pacific Strategy. p.2./Asia Pacific Bulletin, #424. East-West Center Available at: <https://www.eastwestcenter.org/system/tdf/private/apb424.pdf?file=1&type=node&id=36665> (accessed 22.10.2019).

²⁴ Глинкина С.П., Куликова Н.В. и др. (2018) Китайская экономическая экспансия в Центральной Азии: масштабы, инструменты и неоднозначные последствия. Китайский фактор в развитии стран российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад. М. Институт экономики РАН. С.14-15.

Китай относится к новым донорам помощи развитию. Не являясь членом ОЭСР, он также не обязан следовать установленным этой организацией требованиям предоставления помощи. Китайская помощь – это нечто среднее между инвестициями и помощью развитию, и она предоставляется для осуществления проектов, выгодных как странам-реципиентам, так и самому Китаю. Еще одной особенностью китайской помощи является отсутствие политических требований к странам-реципиентам, однако нельзя сказать, что финансовая помощь от Китая абсолютно безвозмездна: она также относится к «связанной» помощи, так как предполагает, что не менее половины материалов и услуг, необходимых для реализации проекта, будут закуплены у китайских компаний.

Страны ЦА также являются получателями китайской помощи, и основные ее объемы приходятся на Казахстан и Киргизию. В основном помощь предоставляется в форме «связанных» дешевых кредитов от Экспортно-импортного банка Китая; она предполагает использование китайского оборудования, технологий и рабочей силы. Большая часть помощи используется в проектах по добыче полезных ископаемых, а также инфраструктурных проектах в рамках ОПОП²⁵. При этом зачастую Китай выдает кредиты странам ЦА при условии предоставления ему доступа к их природным ресурсам.

Китай обладает значительным авторитетом в ЦА благодаря своим богатым финансовым ресурсам. Получение крупных китайских кредитов соответствует интересам элит центральноазиатских стран, так как позволяет им поддерживать видимость экономического роста и поддерживать стабильность в своих странах (Murashkin, 2019, 35). Также государственные компании Китая быстрее принимают решение о крупных инвестициях, чем японские частные компании, ввиду их большей устойчивости к долгосрочным

²⁵Помощь развитию Центральной Азии как внешнеполитический инструмент. Мировая экономика и международные отношения, 2018, т. 62, № 7, С. 105-114. С.111.

рискам²⁶. Такая скорость принятия решений об инвестициях, а также практичность китайских бизнесменов высоко ценятся в ЦА (Tian, 2018, 28).

Одновременно с этим относительная легкость, с которой страны ЦА получают финансирование от Китая, привело к формированию зависимости стран региона от влиятельного соседа. Например, на КНР приходится 50% национального долга Таджикистана и 40% национального долга Киргизии²⁷. Как уже отмечалось, в счет уплаты долга могут идти природные ресурсы, а порой и территория страны: например, в 2011 г. правительство Таджикистана приняло решение о передаче 1% территории Китаю в счет уплаты долга.

Инфраструктурное сотрудничество является одним из ключевых направлений взаимодействия Китая и стран региона. Китай активно участвует в развитии *топливной инфраструктуры* ЦА. Китай импортирует более 60% энергоресурсов и стремится к диверсификации их поставщиков, ввиду чего Китай придает большую важность энергетическому сотрудничеству со странами ЦА. В 2009 г. был построен газопровод Туркменистан-Китай, который прошел по территории Туркменистана, Узбекистана, Казахстана и Китая и стал для Китая первым китайским трансграничным трубопроводом. На сегодняшний день действует три нитки трубопровода (А, В, С), и в 2013 г. были оглашены планы по строительству четвертой, которая должна пройти по маршруту Туркменистан-Узбекистан-Кыргызстан-Таджикистан-Китай²⁸. Однако реализация проекта задерживается как из-за высоких издержек по транспортировке газа через КНР. Возможно, китайское руководство примет решение заменить строительство четвертой нитки газопровода участием в строительстве ТАПИ: о заинтересованности Китая участвовать в проекте было

²⁶ Wijaya T, Osaki Y. Japan Doesn't Need to Compete With China's Belt and Road. (07.10.2018). The Diplomat- Available at: <https://thediplomat.com/2018/09/japan-doesnt-need-to-compete-with-chinas-belt-and-road/> (accessed 22.10.2019).

²⁷ Cohen A. As Global Markets Cool, Investors Find Warmth In Central Asia's Infrastructure (12.12.2018) Forbes- Available at: <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2018/12/12/as-global-markets-cool-investors-find-warmth-in-central-asias-infrastructure/#42438c8e624e> (accessed 22.10.2019).

²⁸ Савосин Д, Бахтина О. Киргизия хочет активизировать строительство 4-й нитки МГП Средняя Азия – Китай. (15.03.2019). Neftegaz.ru- Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/193822-kirgiziya-khochet-aktivizirovat-stroitelstvo-4-y-nitki-mgp-srednyaya-aziya-kitay/> (дата обращения: 22.10.2019)

заявлено в 2018 г.²⁹. Проект в области топливной инфраструктуры предусматривается и в рамках ОПОП: это строительство Казахско-Китайского трубопровода для осуществления поставок нефти-сырца от месторождений в Каспийском море до нефтеперерабатывающего завода в Душаньдзы (Синьдзян). Ожидается, что стоимость проекта составит 3 млрд. долл. США³⁰.

Также Китай участвует в формировании *энергетической инфраструктуры*. В Узбекистане Китай намеревается принять участие в модернизации пятнадцати и возведении девяти новых ГЭС, что увеличит производство электроэнергии в Узбекистане на 5,25 млрд кВт/ч в год (Изимов и Мураталиева, 2018, 133). Другим примером является участие китайских компаний в развитии энергетической инфраструктуры в Таджикистане. В 2009 г. компания Tebian Electric Apparatus (ТВЕА) провела ЛЭП протяженностью в 325 км, объединившую ключевые регионы страны. В 2015 г. было инициировано возведение второй ЛЭП. В 2014 г. ТВЕА возвела ТЭЦ в Душанбе, затратив на проект 350 млн долл. США. В обмен на свой вклад в развитие энергетики Таджикистана Китай получил право пользования золотыми шахтами на юге Таджикистана³¹. Китай также сотрудничает с Казахстаном в сфере использования ВИЭ. Например, в 2018 г. китайская компания Jiangsu Zhenfa Holdings Group Co. Ltd. начала строительство солнечной и ветряной электростанций в г. Кентау на юге Казахстана. Ожидается, что инвестиции в проект составят 153,5 млн. долл. США, а мощность электростанций составит 80 МВт/ч³².

²⁹ Савосин Д., Бахтина О. Киргизия хочет активизировать строительство 4-й нитки МГП Средняя Азия – Китай. (15.03.2019) Neftegaz.ru- Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/193822-kirgiziya-khochet-aktivizirovat-stroitelstvo-4-y-nitki-mgp-srednyaya-aziya-kitay/> (дата обращения: 22.10.2019)

³⁰ Cohen A. As Global Markets Cool, Investors Find Warmth In Central Asia's Infrastructure.(12.12. 2018). Forbes. Available at: <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2018/12/12/as-global-markets-cool-investors-find-warmth-in-central-asias-infrastructure/#42438c8e624e> (accessed 22.10.2019).

³¹ Tajikistan. Extractive Industries Transparency Initiative Available at: <https://eiti.org/tajikistan> (accessed 22.10.2019).

³² Dana Omirgazy. Chinese company to build wind and solar power stations in Kentau (28.03.2018) The Astana Times. Available at: <https://astanatimes.com/2018/03/chinese-company-to-build-wind-and-solar-power-stations-in-kentau/> (accessed 22.10.2019).

На новый уровень отношения Китая и стран ЦА может вывести реализация китайской инициативы ОПОП. Провозглашенная председателем КНР в 2013 г., эта инициатива подразумевает усиление взаимосвязанности между странами Евразии за счет развития инфраструктуры и усиления торговли вдоль древних сухопутных и морских шелковых путей. Один из элементов ОПОП – развитие континентального Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) – был оглашен в Казахстане, что указывает на важность центральноазиатского региона для его осуществления. Реализация ЭПШП занимает центральное место в китайской стратегии развития СУАР, а также преследует цель переориентирования глобальных торговых потоков на Китай и интернационализацию юаня (Tian, 2018, 26). Для осуществления финансирования проектов в рамках инициативы были созданы АБИИ и «Фонд Шелкового пути».

В свою очередь страны ЦА рассчитывают на то, что ЭПШП создаст стимул для их экономического роста и стараются координировать национальные программы развития с программой ЭПШП (например, согласована с ОПОП казахская программа «Нурлы Жол» и программа промышленного развития «Казахстан-2050»).

Развитие *транспортной инфраструктуры* в ЦА является неотъемлемым элементом ЭПШП. Самым масштабным транспортным проектом Китая и Казахстана является строительство высокоскоростной дороги Западная Европа-Западный Китай, которая должна будет связать г. Ляньюньган на Желтом море в Китае с Санкт-Петербургом. Однако масштабы проекта также обуславливают сложность его реализации. В частности, сложности возникли со строительством российского участка дороги: в отличие от Китая и Казахстана пошли по пути модернизации существующих дорог, соответственно в ноябре и декабре 2017 г. заявить о завершении строительства на своей территории, то Россия пошла по пути строительства новых магистралей, план по возведению которых был сформулирован в

рамках «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.», опубликованном российским правительством в октябре 2018 г.³³.

Проводится модернизация порта Актау, являющегося единственным морским портом республики, предназначенным для международных перевозок сырой нефти, нефтепродуктов и различных сухих грузов. Ожидается, что в результате модернизации порта к 2020 г. его пропускная способность увеличится до 19 млн. тонн³⁴. Также было выполнено строительство паромного комплекса в поселке Курык, торжественное открытие которого состоялось в августе 2018 г. По заявлению бывшего тогда президентом Нурсултана Назарбаева, порт Курык играет важную роль в обеспечении транскаспийского транзита³⁵.

Большие надежды также возлагаются на развитие нового логистического центра на границе Китая и Казахстана в поселке Хоргос. Хоргос находится недалеко от пограничного перехода между Китаем и Казахстаном - станции Алтынколь, и поэтому выполняет функции «сухого порта» - перевалочного пункта для контейнеров с узкой китайской железнодорожной колеи на широкую, характерную для стран СНГ. Так как Хоргос также имеет прямой доступ к ранее упомянутой трассе «Западная Европа – Западный Китай», он должен стать крупным железнодорожно-автомобильным хабом на границе Китая и Казахстана³⁶. Кроме того, для стимулирования развития района была создана специальная экономическая зона протяженностью в 450 га, целью чего также является привлечение

³³ МТК Европа - Западный Китай: в России строят скоростные трассы (21.05.2019) Доринфо. Режим доступа: http://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=73640 (дата обращения: 22.10.2019).

³⁴ ЭПШП в сложном пространстве Центральной Азии. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М., Научный эксперт, 2016. РР.84-114.Р.93. Режим доступа: <https://centero.ru/wp-content/uploads/2016/11/111-avtor-logo-CHINA2-01.pdf> (дата обращения: 22.10.2019).

³⁵ В Казахстане открылся паромный комплекс порта Курык (11.08.2019). АвтоТрансИнфо. Режим доступа: <https://news.ati.su/news/2018/08/11/v-kazahstane-otkrylsya-paromnyy-kompleks-porta-kuryk-111551/> (дата обращения: 22.10.2019).

³⁶ Хоргос – Восточные ворота – транспортная надежда Казахстана. (12.04.2018) РЖД-Партнер.Ру. Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/khorgos-vostochnye-vorota-transportnaya-nadezhda-kazakhstan/> (дата обращения: 22.10.2019).

инвестиций в промышленность, что должно придать импульс экономическому развитию района Панфилова³⁷.

Обсуждение результатов

Фактор Китая в экономической стратегии Японии в ЦА

Экономические связи Китая со странами ЦА в значительной степени превосходят японские. Это отражается и на сфере инфраструктурного развития: хотя содействие инфраструктурному развитию региона является важным направлением сотрудничества с ЦА как для Японии, так и Китая, степень вовлеченности этих двух восточноазиатских стран в инфраструктурное строительство в регионе несопоставима. В отличие от Японии, Китай придает стратегическое значение своим отношениям со странами региона ввиду наличия общей границы и этнической близости народов, населяющих приграничные районы КНР и стран ЦА. Вследствие географической и культурной близости Китай также является более понятным партнером и для центральноазиатских стран (Uyama, 2018, 30). Важным конкурентным преимуществом Китая на инфраструктурном рынке ЦА является также низкая стоимость китайских технологий и услуг, как и большие объемы и относительная доступность китайских кредитов для финансирования проектов.

Необходимость конкурировать с Китаем, а также Кореей в ЦА зачастую указывается как важный мотив для японского присутствия в регионе (Paramonov and Puzanova, 2018, 135). Научные сотрудники ИМЭМО РАН А.Федоровский и К.Вода среди причин предоставления Японией ОПР в отношении стран ЦА указывают не только стремление правительства содействовать продвижению японских компаний в Центральной Азии, в частности, за счет развития местной инфраструктуры, а также конкуренцию

³⁷ Stevens Ch. Along the New Silk Road – Khorgos: where East meets West (25.10.2018) Geographical. Available at: <https://geographical.co.uk/people/development/item/2979-along-the-new-silk-road-khorgos-where-east-meets-west> (accessed 22.10.2019).

между Японией и Китаем за влияние в Азии (Мировая экономика и международные отношения, 2018, 111).

Однако трактовка японской стратегии в регионе исключительно как попытка сдержать усиление Китая представляется очень узкой. Так, Т.Дадабаев отмечает, что, хотя присутствие других внерегиональных акторов и подстегивает Японию к более активным действиям в регионе, политика Японии в регионе последовательна и ориентирована на поиск своей ниши в сотрудничестве со странами ЦА. При этом, по мнению эксперта, влияние США на центральноазиатскую политику Японии, из-за которого японская региональная политика могла бы быть направлена на сдерживание Китая, ограничено³⁸.

К выводу о том, что конкуренция с Китаем не является ключевым фактором, определяющим политику Японии в регионе, также можно прийти, проанализировав разные периоды становления японской дипломатии в ЦА. В 1990-х гг. политика Японии в отношении Китая характеризовалась ее стремлением вовлечь КНР в международные процессы в качестве конструктивного участника международных отношений. Япония предоставляла значительные объемы финансовой помощи Китаю, активно инвестировала в китайскую экономику и в целом была настроена на всестороннее сотрудничество с КНР (Панов, 2014, 93-94). Япония стремилась привлечь Китай и к реализации своих центральноазиатских инициатив. Например, Япония привлекла Китай к реализации программы CAREC под эгидой АБР. Также рассматривался вариант создания трубопровода «Энергетический шелковый путь», который бы служил для транспортировки газа из Казахстана и Туркмении в Южную Корею и Японию через КНР.

По мнению Н.Мурашкина, балансирование влияния Китая, а также России в регионе характерно лишь для отдельных эпизодов японской

³⁸ Япония в Центральной Азии – мнения экспертов (01.11.2015). САА-Network. Режим доступа: <https://caa-network.org/archives/5899> (дата обращения: 22.10.2019).

политики в регионе, в частности, для периода пребывания на посту премьер-министра Дз. Коидзуми. Дипломатия Японии в ЦА тогда стала более ценностно-ориентированной: провозглашенные в этот период концепции «Дуги свободы и процветания» и «Коридора мира и безопасности» предполагали содействие демократизации стран Евразии, в том числе ЦА. Кроме того, ответом Японии на создание ШОС и, следовательно, на рост влияния в ЦА Китая и России стало также учреждение в 2004 г. диалога «Центральная Азия плюс Япония» (Мурашкин, 2018, 366). Однако с возвращением к власти премьер-министра С.Абэ в 2012 г. политика Японии в ЦА стала иметь более прагматичный характер и в первую очередь преследует экономические интересы Японии в регионе.

Участие двух стран в инфраструктурном развитии ЦА создает возможности для их сотрудничества в регионе. Примеры сотрудничества существуют и сегодня, в частности, по линии многосторонних институтов. Например, ЕБРР, где Япония выступает неформальным куратором центральноазиатских проектов, софинансирует с АБИИ в Таджикистане строительство пограничных дорог с Узбекистаном³⁹. Развивается взаимодействие по линии АБР и АБИИ. Как отметил президент АБР Т.Накао, ниша инфраструктурного развития настолько широка, что рассматривать Китай как соперника не стоит. Если для развития инфраструктуры в Азии с 2016 по 2030 гг., то на данный момент инвесторы способны обеспечить лишь 2,5% от необходимой суммы⁴⁰. Кроме того, Япония заявила о желании вступить в АПИИ, что помогло бы ей быть более осведомленной о финансовой деятельности Китая в Азии. Сотрудничество через многосторонние институты

³⁹ Мурашкин Н. Япония и Центральная Азия: «тихое» партнерство с привлечением внерегиональных игроков (20.06. 2017) РСМД - Режим доступа:<http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/yaponiya-i-tsentralnaya-aziya-tikhoe-partnerstvo-s-privlecheniem-vneregionalnykh-igrokov/>(дата обращения: 22.10.2019).

⁴⁰ Chotani VM. Japan Could Benefit from China's One Belt, One Road Plan. (01.08.2017) The National Interest. Available at:<https://nationalinterest.org/feature/japan-could-benefit-chinas-one-belt-one-road-plan-21742> (accessed 22.10.2019).

может быть полезным, если сотрудничество напрямую в двустороннем формате затруднено по политическим причинам.

Создают новые возможности для Японии и инфраструктурные инициативы Китая в регионе. В 2017 г. премьер-министр Японии С.Абэ заявил о готовности Японии принять участие в реализации инфраструктурных проектов китайской инициативы «Один пояс, один путь». В качестве условий сотрудничества Япония выдвигает соблюдение КНР «принципов открытости, прозрачности и экономической эффективности при реализации инфраструктурных проектов»⁴¹. В то же время позиция Японии по отношению к участию в китайской инициативе остается противоречивой: помимо того, что японское руководство делает акцент на «ценностных требованиях» к китайской инициативе, оно также параллельно продвигает альтернативные китайскому варианты международного инфраструктурного сотрудничества совместно со своими западными партнерами - США, Австралией и ЕС. Вероятно, это связано с различиями в позиции ответственных министерств и бизнес-сообщества по участию Японии в китайской инициативе, а также с сохраняющейся влиянием на внешнюю политику дуализма идентичности Японии, на которую указывает Т.Дадабаев (Dadabaev, 2016, 170).

Тем не менее, даже если Япония не подключится к реализации ЭПШП в ЦА, развитие инфраструктуры в регионе - это не игра с нулевой суммой. Реализация инфраструктурных проектов способствует стимулированию торговли, созданию условий для ведения бизнеса в ЦА и социально-экономическому росту региона, что соответствует интересам всех внерегиональных акторов.

Позиции других внерегиональных акторов в ЦА оказывают влияние на центральноазиатскую политику России, которая сохраняет позиции основной военной силы в регионе, а также поддерживает развитие Евразийского

⁴¹ Pollmann M. Will Japan Join China's Belt and Road Initiative? (14.06.2017). The Diplomat. Available at: <https://thediplomat.com/2017/06/will-japan-join-chinas-belt-and-road-initiative/> (accessed 22.10.2019).

экономического союза (ЕАЭС), в котором уже участвуют два центральноазиатских государства: Казахстан и Киргизия. Представители японских властей отмечают, что присутствие Японии в регионе на фоне роста экономического влияния Китая в ЦА отвечает интересам России и может способствовать российско-японскому сотрудничеству в ЦА⁴². Возможным источником противоречий между Россией и Японией может стать их конкуренция вокруг строительства АЭС в Казахстане, однако по внутриполитическим причинам реализация этого проекта все еще находится под вопросом (Мурашкин, 2018, 371).

Заключение

Гипотеза о том, что присутствие Китая в ЦА является одним из основных факторов, оказывающих влияние на экономическую стратегию Японии в регионе, верна лишь частично. Присутствие Японии в ЦА нельзя обуславливать исключительно конкуренцией Японии и Китаем. Япония проявила активность в отношении ЦА уже в начале 1990-х гг., когда Китай еще не был доминирующей экономической силой в ЦА, а также уже в этот период стала привлекать Китай к сотрудничеству в регионе, в частности, в сфере развития инфраструктуры ЦА в рамках программы CAREC. Курс на балансирование влияния Китая имел место в начале 2000-х гг., однако сегодня политика Японии в ЦА имеет прагматичный характер и нацелена на поиск собственной ниши во взаимодействии с центральноазиатскими странами и экономической выгоды.

Хотя экономическое сотрудничество Японии и стран ЦА часто рассматривается через призму «ресурсной дипломатии», важным, хотя и недооцененным направлением является участие Японии в инфраструктурном развитии региона. Япония внесла значительный вклад в развитие инфраструктуры ЦА, в первую очередь благодаря предоставлению ОПР в

⁴² Abe looking to visit five Central Asia nations in October. (24.07.2015). The Japan Times. Available at: <https://www.japantimes.co.jp/news/2015/07/24/national/politics-diplomacy/abe-looking-visit-five-central-asia-nations-october/#.XOgo84gzbIV> (accessed 22.10.2019).

двустороннем формате, а также через многосторонние институты. Тем не менее, экономические связи Японии и стран региона остаются слабыми. Одновременно с этим усиление экономического влияния Китая в регионе является ключевым трендом в ЦА, что наблюдается и в сфере инфраструктуры. Укреплению связей Китая и стран региона в том числе способствует реализация китайской инициативы ОПОП.

Однако рост влияния Китая в регионе не обязательно представляет угрозу для Японии, для которой ЦА не является приоритетным регионом с точки зрения экономики, политики и безопасности. Вклад Китая в инфраструктурное развитие ЦА может быть выгоден Японии, так как способствует социально-экономическому росту региона и, как следствие, формированию благоприятной среды для ведения бизнеса в ЦА, а также созданию возможностей для инфраструктурного сотрудничества Японии и Китая в регионе.

Список литературы

1. Изимов РЮ, Мураталиева ЗТ. (2018) Центральноазиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски. Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. №3.
2. Мурашкин НЮ. (2018). Эволюция «российского фактора» во внешней политике Японии в Центральной Азии. Вестник СпбГУ. Международные отношения. Т.11. Вып. 4. С.362-375.
3. Панов АН. (2014) Япония: поиски «достойного места» и «влиятельной роли» в новой системе международных отношений после «холодной войны». Япония в поисках новой глобальной роли. Институт Востоковедения РАН, Институт Дальнего Востока РАН, Ассоциация Японоведов. М. Вост. Лит. С.86-109.

4. Помощь развитию Центральной Азии как внешнеполитический инструмент. Мировая экономика и международные отношения, 2018, т. 62, № 7, С. 105-114.

На английском языке:

5. Jaborov S (2018). Chinese Loans in Central Asia: Development Assistance or “Predatory Lending”. China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia. Ed. Laruelle M. The George Washington University, Central Asia Program. P.34-41. Режим

доступа:https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2018/01/OBOR_CAP_2018.pdf (дата обращения: 21.10.2019).

6. Tian H. (2018) China’s Conditional Aid and Its Impact in Central Asia. China’s Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia. Ed. Laruelle M. The George Washington University, Central Asia Program. P. 34-41. Режим

доступа:https://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2018/01/OBOR_CAP_2018.pdf (дата обращения: 21.10.2019).

7. Development Assistance to Central Asia as a Foreign Policy Tool. World Economy and International Relations (2018). 64(7). PP.105-114 [InRussian].

8. Dadabaev T (2016) Japan in Central Asia: Strategies, Initiatives, and Neighboring Powers. Politics and History in Central Asia Series, Palgrave Macmillan US.

9. Feddersen GH, Zucatto GE. Infrastructure in Central Asia: Energy and Transportation Controversies. /UFRGS Model United Nations Journal, vl 1, 2013. P.159-181. Available at: <https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2013/wp-content/uploads/2013/10/Infrastructure-in-Central-Asia-Energy-and-Transportation-Controversies.pdf> (accessed 22.10.2019).

10. Izimov R, Muratalieva Z (2018) The Central-Asian Track of “One Belt, One Road” Initiative: Opportunities and Risks. Vestnik of International Organizations: Education, Science, New Economy №3[InRussian].
11. Laruelle M, Peyrouse S. (2013) Globalizing Central Asia: Geopolitics and the Challenges of Economic Development. Armonk, NY: M.E. Sharpe, P.103.
12. Murashkin N (2018) Not-so-new silk roads: Japan's foreign policies on Asian connectivity infrastructure under the radar, Australian Journal of International Affairs 72(5):455-472.
13. Murashkin N (2019) Japan and Central Asia: Do Diplomacy and Business Go Hand-in-Hand? IFRI. Available at: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/murashkin_japan_central_asia_diplomacy_2019.pdf (accessed 22.10.2019).
14. 1. Paramonov O, Puzanova O (2018) Tokyo’s diplomacy in Eurasia: Successes and failures (1997-2017) // Journal of Eurasian Studies 9(2018), pp.134-142.
15. Pomfret R (2019) The Central Asian Economies in the Twenty-First Century: Paving a New Silk Road. Princeton University Press, P.253.
16. Uyama T (2018) Sino-Russian Coordination in Central Asia and Implications for U.S. and Japanese Policies. Asia Policy 13(1): 26–31.
17. Murashkin N. (2018) The Evolution of “Russian Factor” in the Foreign Policy of Japan in Central Asia. Vestnik of the Saint-Petersburg University. International Affairs. 11(3): 362-375 [In Russian].
18. Panov A. (2014) Japan: The Search for a “Proper Place” and “Influential Role” in the New System of International Relations after the Cold War. Japan in Search of a New Global Role. The Institute of Oriental Studies, The

Institute of Far East, RAS, The Association of Japanese Studies. Moscow,
Eastern Literature. P.86-109 [In Russian].