«Один пояс, два шляхи»: роль Японії в ініціативі КНР

A person holding a sign

Description automatically generated

Фото: creativecommons.org

**Як найамбітніший проект Азії, “Один пояс, один шлях” охоплює усіх найбільших державних і недержавних акторів регіону. Однак, якщо подивитися на карту цієї ініціативи, може здатися, що Японія, третя економіка світу та важливий регіональний гравець, не долучена безпосередньо до цього кластеру проектів, що насправді не повністю відповідає дійсності. Навпаки, як найбільш досвідчений та конкурентоздатний регіональний інвестор, Японія виявляє дедалі більший інтерес до цього перспективного проекту.**

Зацікавленість Токіо геополітичними експериментами Пекіна формується на фоні зміни балансу сил та необхідності розширювати свою сферу впливу. Перспективи участі Токіо в цьому трансконтинентальному проекті слід розглядати, насамперед, через призму китайсько-японських відносин, при цьому зважаючи на міжнародний розклад сил. З огляду на це, можна зрозуміти, **якої лінії поведінки дотримується Японія стосовно ініціативи Сі Цзіньпіна — конкуренції чи інтеграції.**

***Японія як частина ініціативи***

*Чому Японія робить крок назустріч?* Лінія відносин між КНР та Японією як під час Холодної війни, так і в постбіполярному світі формувалася під впливом американського фактора. Злободенні історичні та територіальні питання не дозволяли двом країнам вибудовувати стабільні партнерські відносини. Це призводило до постійної боротьби за право інвестувати в інфраструктурні проекти.

Проте, після декількох зустрічей між Сіндзо Абе та Сі Цзіньпіном протягом кількох останніх років модернізація зовнішньополітичних пріоритетів по обидва боки Східнокитайського моря стає все більш зрозумілою. Сприяла цьому конвергенція економічних інтересів між державами через зміни пріоритетів Вашингтона, оскільки Пекін і Токіо зацікавлені в розвитку вільної торгівлі в Азії. На тлі 40-річного ювілею з дня підписання Договору про мир та дружбу, між Китаєм та Японією збільшилася кількість міждержавних контактів. Після десятиліть «конфронтації з посмішкою», викликаною як конкуренцією, так і територіальними суперечками, економічний компонент відносин між державами починає зазнавати змін. Новою платформою та «тестовим майданчиком» для китайсько-японської економічної співпраці в індо-тихоокеанському регіоні було обрано ініціативу ОПОШ.

У травні 2016 року Абе вперше висловив підтримку китайському проекту й заявив, що він «має потенціал з’єднати Схід і Захід». Такі інтригуючі заяви прем’єра як і символічні контакти на вищому рівні, як-от візит китайського прем’єра до Японії вперше за останні вісім років, свідчили про можливе долучення країни сонця, що сходить, до ініціативи. Під час зустрічі Лі Кецян заявив про створення Ради співпраці, що дозволило Японії інвестувати в китайський проект та стало початком співробітництва країн в рамках ОПОШ.

Варто зауважити, що, долучаючись до ініціативи, Токіо залишав за собою право брати участь лише в тих проектах, у яких увага акцентується на «доброчесній, відкритій та взаємовигідній співпраці, заснованій на певних правилах». Це пояснюється традиційною інвестиційною політикою Японії, яка після корупційного скандалу 1986 року провела низку реформ та отримала репутацію прискіпливого інвестора, що робить акцент на проектах сталого розвитку через ключову державну концепцію «якісної інфраструктури» (*quality infrastructure*), про яку поговоримо далі. На противагу Японії, КНР декілька разів опинялася в центрі корупційних скандалів, пов’язаних з ОПОШ та звинувачувалася в тиску на місцевих партнерів.

*Яким чином Японія бере участь в ініціативі?*

«**Концепція ОПОШ не є чітко визначеною, тому варто звертати увагу на окремі проекти»**

**Сініті Кітаока – президент Японського агентства міжнародного співробітництва**

Для участі Токіо в ОПОШ ключовим став візит японського прем’єра до Китаю, де він зустрівся з Сі, заявив про перехід від «конкуренції до співпраці» та обговорив лінію співробітництва Пекіна й Токіо щодо проектів у третіх країнах. Керуючись девізом «не можеш подолати — приєднуйся», Абе вирішив отримати якомога більше дивідендів від ініціативи, яка виявилася більш вигідною для обох країн, аніж боротьба за інфраструктурні проекти.

Першим «будівельним майданчиком» для співпраці в рамках «Одного поясу, одного шляху» став Таїланд, а саме проект будівництва залізниці, що поєднає найбільші тайські повітряні хаби. Цей проект може стати важливим елементом паназійської залізниці — складової частини ОПОШ. Важливим сигналом стало також досягнення компромісу щодо побудови індонезійської залізниці.

Однією з причин китайсько-японського зближення по лінії ОПОШ є активна підтримка ініціативи японським бізнес-лобі. При будь-якому сценарії відносин між державами Абе розуміє вигоду для японського бізнесу від ініціативи. Спочатку Китай прокладає дороги та залізниці, а потім японські фірми можуть використовувати їх для виходу на ринки, де Китай будує цю інфраструктуру. Прикладом такого симбіозу є діяльність японської логістичної фірми Nippon Express, що співпрацює з казахстанською залізницею для транспортування вантажів до Європи.

Минулого місяця Токіо та Пекін розпочали переговори стосовно покращення зв’язків та подальшого розвитку спільних інфраструктурних проектів. Вони є наслідком домовленостей між двома лідерами, які, однак, керуються різними пріоритетами. Сі Цзіньпін шукає нових партнерів, які могли б сприяти розширенню ініціативи, тоді як Абе намагається збільшити присутність японського бізнесу в регіональних проектах. З цього випливає й вибірковість Токіо, який намагається не інтегруватися в проект, а доповнити власну стратегію розширення японського впливу. Так, назва «Один пояс, один шлях» все частіше замінюється у двосторонніх комюніке словосполученням «співробітництво в третіх країнах», а майданчики для обговорення проектів називаються *Комітет сприяння японсько-китайському співробітництву в третіх країнах* та *Форум ринкової співпраці Японії та Китаю*.

***Японський капітал як альтернатива***

Хоча піднесення Китаю призвело до втрати Японією позиції лідера в Південно-Східній та Південній Азії, країна залишається важливим джерелом державного кредитування та приватних інвестицій у цих регіонах, особливо у зв'язку з розширенням японських компаній по всій Азії. Японські кількісні показники не можуть конкурувати з китайськими, однак Японія надає важливу якісну альтернативу.

****

Ще до декларацій Сі про створення «Одного поясу, одного шляху» Сіндзо Абе виголосив свій план розвитку інфраструктурних інвестицій. У березні 2013 року адміністрація нового прем’єра створила *Консультативну раду для розробки інфраструктурної стратегії та створення нових інструментів підтримки японських експортерів*, унаслідок чого фінансування інфраструктурних проектів у третіх країнах зросло до $200 млрд.

У 2015 році Японія оголосила про свій план «Партнерство заради якісної інфраструктури», у рамках якого японці працюють над першим високошвидкісним залізничним коридором в Індії, розширенням порту в кенійському місті Момбаса та постачанням екологічно чистої електроенергії до сільських районів Танзанії. Доповненням до цього є *Ініціатива з розширення експорту високоякісної інфраструктури*, яка сприяє подальшому трансферу японського капіталу в третіх країнах.

В основі своєї стратегії Абе визначає таку категорію як «якість». «Якісне» інвестування означає врахування широкого кола факторів при прийнятті рішення про інвестування, як-от екологічний та соціальний вплив, відсутність надмірної заборгованості, безпеку та надійність будівництва, а також місцеву зайнятість та професіоналізм. Це пояснює той факт, що Токіо бере участь в обмеженому колі проектів китайської ініціативи. Основним тактичним завданням Абе є не протидія китайському впливу в Азії, а синергія та надання альтернативного джерела для інвестицій для заповнення азійського ***інвестиційного вакууму*** — різниці між рівнями інвестицій та потребами розвитку інфраструктури, що становить $1,7 трлн щорічно.

З метою проведення більш ефективної інвестиційної політики Токіо також намагається диверсифікувати свою співпрацю та експортувати концепцію «якісного інвестування» партнерам. Для цього Абе вибудував стратегічні відносини з Індією на основі концепції Індо-Тихоокеанського регіону, що бере початок з доктрини «Злиття двох морів», яку японський прем’єр виголосив перед індійським парламентом ще в 2007 році. Рівно через 10 років прем’єри двох найбільших азійських демократій підписали спільну заяву про підтримку концепції «якісного інвестування» та декілька меморандумів щодо японських інвестицій. Продуктом партнерства також став «Азіатсько-Африканський коридор зростання» — альтернатива китайським проектам для поглиблення економічних зв’язків між Східною Африкою та Південною Азією.

Кейс Шрі-Ланки демонструє, що Японія готова конкурувати з ОПОШ там, де вона вважає це за потрібне. Китайську ініціативу критикують за те, що великі кредити надаються країнам, які в довгостроковій перспективі не зможуть їх повернути й потрапляють в боргову пастку. Це трапилося й з портом Хамбантота на півдні острова, що в 2017 перейшов під контроль Китаю після того, як Шрі-Ланка не змогла виплатити борги китайським компаніям. Того ж року міністр закордонних справ Японії в супроводі керівників японських корпорацій прибув з візитом до Коломбо для обговорення поглиблення економічних зв’язків та побудови терміналу імпорту природного газу. Не менш символічними були візити міністра до країн Балтії та Балкан — важливих хабів на шляху до Західної Європи. Такі дії демонструють готовність Токіо надавати альтернативу китайським інвестиціям від Джакарти до Белграда.

Отже, Японія намагається «тримати друзів близько, а ворогів ще ближче». Вона чітко бачить пекінську ініціативу як частину безпрограшної стратегії з розширення та поглиблення економічних зв’язків на південному та західному напрямках. Водночас, намагаючись чинити спротив цій експансії, Токіо долучається до проектів ініціативи для того, щоб просувати власні інвестиційні інтереси та принципи та пропонувати альтернативу китайському капіталу. Паралельно з цим, Японія впроваджує в життя інфраструктурні проекти, що конкурують з ініціативою Сі Цзіньпіна там, де це вигідно для японських інтересів. Відмінна від китайської інвестиційна політика Японії підкріплюється престижем та інструментами стратегії «якості». Це надає третій економіці світу можливість вибірково користуватися «Одним поясом, одним шляхом» як інструментом своєї зовнішньої політики, а третім країнам регіону — відкритість інвесторів.