



KONSTANTINAS ANDRIJAUSKAS

Vilniaus universitetas

KINIJA KAIP GLOBALI (INFRA)STRUKTŪRINĖ GALIA: VIDURIO KARALYSTĖS ATGIMIMAS XXI AMŽIUJE

China as a Global (Infra)Structural Power:
The Revival of the Middle Kingdom in the 21st Century

SUMMARY

The article suggests and briefly evaluates a qualitatively new interpretation of China's behaviour in the present-day international area. The article claims that China's governing elite has recently elaborated and launched a complex and effective alternative to the U.S.-led model of economic globalization and development. This alternative's common denominator is an infrastructure that is rapidly becoming the foundation of China's domestic security and economic growth as well as its projection of influence abroad. The analysis of the main motives hidden behind this development model leads to the article's main conclusion: precisely infrastructure is creating the fundamental prerequisites for China's super-power ambitions to truly succeed in the 21st century.

SANTRAUKA

Straipsnyje glaustai įvertinama kokybiškai nauja Kinijos elgesio XXI a. pradžios tarptautinėje erdvėje interpretacija, teigianti, kad šios šalies valdantysis elitas jau yra sukūręs ir pradėjęs įgyvendinti esminius savo vidaus ir užsienio politikos interesus apimančią alternatyvą JAV plėtojamam ekonominės globalizacijos ir plėtros modeliui. Bendrasis šios daugialypės alternatyvos vardiklis yra infrastruktūra, tapusi Kinijos saugumo ir ūkio augimo šalies viduje bei įtakos sklaidos užsienyje pagrindu. Įvertinus svarbiausius kinų infrastruktūra pagrįsto modelio įgyvendinimo motyvus, prieinama pagrindinė išvada, kad būtent ši jos ypatybė sukuria esmines prielaidas globalias supervalstybės ambicijas paversti apčiuopiamais rezultatais.

RAKTAŽODŽIAI: Kinija, infrastruktūra, struktūrinė galia, saugumas, įtaka.

KEY WORDS: China, infrastructure, structural power, security, influence.

IVADAS

Šiandien globaliame viešajame ir akademiame diskurse pripažįstama, kad Kinijos Liaudies Respublika (Kinija), nepaisant kiek sulėtėjusio jos ūkio augimo, yra tapusi ne tik vienu pasaulinės ekonomikos ramsčių, bet vis dar pajėgi ir norinti mesti iššūkį Jungtinių Amerikos Valstijų (JAV) nuo Šaltojo karo pabaigos puoselėjamam vienintelės supervalstybės statusui. Daugiau nei trys beprecedencio ekonominio augimo dešimtmečiai lėmė, kad dabartinė Kinija jau yra didžiausia planetos gamintoja, prekybininkė ir eksportuotoja, bet kartu sparčiausiai kylanti vartojimo rinka. Pasak Tarptautinio valiutos fondo, jos ūkio dydis jau pralenkė JAV perkamosios galios rodikliais. Kalbant apie neekonominius kriterijus, Kinija yra viena iš penkių nuolatinių Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos narių, turinti gausiausias pasaulyje ginkluotąsias pajėgas, antrą pagal dydį gynybos biudžetą bei įspūdingą masinio naikinimo ginklų arsenalą – vadinamąją „branduolinę triadą“ (strateginę aviaciją, tarpžemynines balistines raketas bei jomis apginkluotus povandeninius laivus).

Dėl visų minėtų priežasčių tarptautinių santykių teorijos požiūriu Kinija visiškai pagrįstai gali būti vadinama didžiaja galia, nors supergalios (supervalstybės) statusui ir trūktų JAV prilygstančių sugebėjimų formuoti globalią politinę bei ekonominę darbotvarkę bei ypač sparčiai prireikus perkelti savo karinius pajėgumus į bet kurį planetos tašką. Tačiau šitoks galios kaip statuso suvokimas nėra vienintelis, būdingas šiai disciplinai. Lygiai kaip ir kitose socialinės tikro-

vės srityse, tarptautiniuose santykiuose ji gali būti suprantama glaudžiai su pirmąja susijusia išteklių prasme. Pačių kinų įtakingiausiu jų šalies politikos žinovu užsienyje vadinamas amerikiečių mokslininkas Davidas M. Lamptonas savo iki šiol turbūt išsamiausioje Kinijos galiai skirtoje monografijoje apibrėžia ją kaip gebėjimą išsikelti ir pasiekti savo tikslus bei įvardija tris tarpusavyje susijusius jos „veidus“: prievartos (karinė jėga), apdovanojimo (pinigai) bei idėjinį (protai)¹. Akademiame diskurse iš esmės sutariama, kad šiuo metu labiausiai išreikšta Pekino galios rūšis yra ekonominės prigimties. Iš tiesų būtent poma-oistiniu laikotarpiu šalies lyderio Deng Xiaopingo pradėta reformų ir atvirų durų politika leido Kinijos bendrajam vidaus produktui pusketvirto dešimtmečio augti vidutiniškai dešimtą procentų ir tokiu būdu ne tik laimėti iš kapitalistiniais pagrindais besiplėtojančios ekonominės globalizacijos, bet ir sukurti finansines, technologines bei intelektualines prielaidas plėtoti kitus galios išteklius.

Pirmieji Kinijos svaiginamo ūkio augimo dešimtmečiai neatsitiktinai sutapo su tarptautinės politinės ekonomijos disciplinos įsitvirtinimo laikotarpiu. Viena jos pradininkių britų mokslininkė Susan Strange, bandydama įveikti Šaltojo karo pabaigai vis dar būdingas skirtis aiškinant tarptautinių santykių veikimo principus, savo 1988 m. monografijoje teigė, kad egzistuoja du politinėje ekonomijoje naudojamos galios tipai: santykinė ir struktūrinė. Pirmoji atitinka klasikinę galios apibrėžimą, reiškiantį veikėjo A



Inžinerijos stebuklu pagrįstai vadinama Didžioji kinų siena atliko ne tik gynybinį, bet ir susisiekimo vaidmenį (*autorias asmeninis archyvas*)

pajėgumus priversti veikėją B daryti tai, ko pastarasis paprastai nedarytų. Tačiau Strange teigimu, pasaulinėje sistemoje tarp valstybių ir ekonominių institucijų vykstančiose nuolatinėse varžybose svarbesnis yra struktūrinis jos tipas, apibrėžiantis „galią nustatyti reikalų tvarkymo procedūrą, galią nustatyti tarpvalstybinių, tarpasmeninių santykių ir santykių tarp korporacijų struktūrą“² bei apimančias keturis pirminius jos šaltinius – saugumą, gamybą, finansus ir žinias. Mokslininkė pažymi, kad atsižvelgiant į jos siūlomą modelį, tuometinė JAV vyriausybė ir nuo jos priklausančios korporacijos visai nebuvo praradusios struktūrinės galios sistemoje ir kad niekas neturėtų pasikeisti netolimoje ateityje³.

Šiuo straipsniu kaip tik ir stengiamasi parodyti, kad būtent dabartiniu laiko

tarpiu Strange pripažintai JAV struktūrinės galios viršenybei pirmą kartą yra paruoštas rimtas ir sudėtingas iššūkis. Iš tiesų žlugus SSRS ir dešimtmečiams sustojus Japonijos ekonominiam augimui, Vašingtonas patyrė vadinamąją „vienpolę progą“ pasinaudoti istoriškai beprecedente persvara prieš kitas valstybes kietosios (ekonominės ir ypač karinės) ir minkštosios (kultūrinio ir vertybinio patrauklumo) galios srityse, nors daugelio manymu, ji buvo iššvaistyta jam ištraukus į karines kampanijas Afganistane bei Irake ir vėliau smogus finansų ir ekonomikos krizei. Šie pirmuosius penkiolika XXI a. metų apimančios daugiapolės globalios politinės, ekonominės ir saugumo konfigūracijos, tačiau JAV, pažvelgus atidžiau, vis dar

pavyksta išlaikyti išpūdingą struktūrinės galios persvarą prieš artimiausius varžovus. Beveik visuotiniu sutarimu, mažiausias atotrūkis yra būtent su Kinija, tačiau ji taip pat priversta veikti iš esmės amerikiečių sukurtų bei puoselėjamų tarptautinių reguliavimo mechanizmų sąlygomis ir, tiesą sakant, nemažai iš jų laimi. Šiame straipsnyje siekiama įrodyti, jog tarsi puikiai suprasdamas Vašingtono globalizacijos modelio grėsmes savo nacionaliniam ir/ar režimo saugumui, *Pekinas yra sukūręs ir jau pradėjęs įgyvendinti esminius savo vidaus ir užsienio politikos interesus bei visus keturis Strange apibrėžtus pirminius struktūrinės galios šaltinius apimančią alternatyvą. Šios daugialypės alternatyvos bendras vardiklis yra ypatingas plėtros modelis, paremtas infrastruktūra.*

Visuotinėje lietuvių enciklopedijoje nekarinė infrastruktūra apibrėžiama kaip įrenginių (transporto, ryšių, energijos, šilumos ir vandens tiekimo, statybu)

ir įstaigų (profesionalios mokyklos, ligoninės, vaikų darželiai, kalėjimai, administracinės institucijos), reikalingų normaliai ūkio šakų ir visuomenės veiklai, visuma. Kartu detalizuojama, kad ji apima paslaugas ir institucijas, kurios organizuotai tenkina žmonių poreikius teisės, socialinės apsaugos, lavinimo ir švietimo, kultūros, socialinės globos ir sveikatos apsaugos, gyvenamųjų namų statybos ir kitose srityse⁴. Perskyra tarp įrenginių ir įstaigų atitinka plačiai pripažįstamas „kietosios“ ir „minkštosios“ infrastruktūros sąvokas, šiame darbe ypatingą dėmesį skiriant pirmajai. Straipsnyje nuosekliai nagrinėjami Pekino vidiniai bei išoriniai infrastruktūra paremto plėtros modelio įgyvendinimo motyvai, analizuojami jų sąveikos su nacionaliniu ir globaliu saugumu ypatumai, išvadose pagrindžiamas Kinijos kaip gimstančios (infra)struktūrinės supervalstybės vaidmuo XXI amžiuje.

INFRASTRUKTŪRA KAIP KINIJOS VIDAUS SAUGUMO IR PLĖTROS PAGRINDAS

Infrastruktūrinės prigimties inžineriniai megaprojektai dar neprasidėjus šiuolaikinei epochai buvo pagrįstai laikomi visos kinų civilizacijos pažangos simboliais. Ankstyvuojų imperiniu laikotarpiu šiauriniuose etninių kinų (haniu) gyvenamo arealo pakraščiuose pradėta statyti Didžioji siena tūkstančius metų sėkmingai atliko ne tik gynybinę, bet ir susisiekimo funkciją. Iki šiol naudojamas beveik 1800 km ilgio Didysis kanalas sujungė visos imperijos šerdį nulemiančius Geltonosios ir Jangdzės upių baseinus. Šiuolaikinės transporto, ryšių ir aprūpinimo

infrastruktūros svarba pradėta suvokti Kinijai bandant atsakyti į esminius vidaus ir užsienio iššūkius, XIX a. susidūrus su agresyviais Vakarų imperialistais, tačiau maždaug šimtmetį trukęs politinės suirutės, susiskaldymo ir bendrojo ūkio nuosmukio laikotarpis neleido nuosekliai ir deramai mastais įgyvendinti tokių valstybės socialinei ekonominei modernizacijai gyvybiškai būtinų projektų. Nepaisant kartais pakankamai sparčios kelių, geležinkelių, tiltų ar elektros perdavimo tinklų statybos Mao Zedongo valdymo laikotarpiu, tikrasis infrastruktūros aukso



Kinų šiuolaikinių technologijų simboliu tapęs greitaigis traukinys Džedziango provincijos sostinėje Hangdžou (autoriaus asmeninis archyvas)

amžius šalyje prasideda tik įgyvendinant Dengo ekonomines reformas.

Pomaoistiniu laikotarpiu išryškėjusi Kinijos pažanga tradicinės kietosios infrastruktūros srityje yra neatsiejama nuo jos ekonominio augimo modelio sėkmės. Iš tiesų Pasaulio Banko (PB) duomenys rodo įspūdingą pozityvią dinamiką 1980–2000 m.: geležinkelių tinklui išsiplėtus beveik 9000 km, krovinių bei keleivių pervežimas išaugo atitinkamai 2,2 karto ir 3,2 karto; oro uostais – svaiginamus 32 ir 25 kartus; elektros energijos suvartojimas vienam gyventojui padidėjo 3,5 karto, o fiksuotų telefonų abonentų skaičius – beveik 70 kartų. PB Pasaulio plėtros rodikliai taip pat atskleidžia nepaprastą aukštosiomis technologijomis pagrįstos infrastruktūros poveikį Kinijai XXI a. 2000–2014 m. laikotarpiu mobiliųjų telefonų vartotojų skaičius šimtui gyventojų

išaugo nuo 7 iki 92, o interneto – nuo 2 iki 49. Pabrėžtina, kad 2014 m. šalies oro susisiekimo bendrovės aptarnavo kiek daugiau nei 390 milijonų keleivių (150 kartų daugiau nei 1980 m.)⁵. Tai nėra keista, turint omenyje, kad vien 2011–2015 m. laikotarpiu vyriausybės planas pastatyti 82 naujus oro uostus dar jam nepasibaigus buvo viršytas su kaupu⁶. Vertėtų priminti ir šalies greitųjų geležinkelių (*gaotie*) tinklą, savo ilgiu jau dabar lenkiantį visą pasaulį kartu sudėjus.

Apibendrinant galima sakyti, kad šiandieninės Kinijos peizažai yra kupini senovinių ir ultramodernių infrastruktūros objektų, apimančių tokius „gamtos pavergimo“ paminklus kaip liūdnei pagarsėjusi didžiulė Trijų tarpeklių užtvanka ar tokius technologinio proveržio simbolius kaip „Maglev“ traukinys, įprastu vidutiniu 430 km/h greičiu siejantis post-

modernų Pudongo tarptautinį oro uostą su Šanchajaus priemiesčiais. Ilgiausi pasaulyje tiltai ir metro tinklai, aukščiausios užtvankos bei užimčiausi oro ir jūrų uostai leido šaliai Tarptautinio ekonomikos forumo Globalaus konkurencingumo indekse vos per porą metų pasistūmėti aukštyr iš 69-osios į 46-ąją vietą pagal infrastruktūros kriterijų. Vis dėlto būtina pažymėti, kad tolesnės jos plėtros poreikis išlieka, kadangi Kinija pagal šį rodiklį vis dar smarkiai atsilieka nuo savo bendrojo konkurencingumo indekso įvertinimo (28-oji vieta pasaulyje)⁷.

Vienpartinio režimo motyvai skiriant daugiausia dėmesio infrastruktūrai nėra tokie akivaizdūs, kaip gali pasirodyti iš pirmo žvilgsnio. Žinoma, toks plėtros modelis atitinka bendrąją modernizacijos ir industrinę bei poindustrinę visuomenę logiką. Jokia šiuolaikinė valstybė paprasčiausiai negali sėkmingai funkcionuoti be išplėtotų transporto, ryšių ir aprūpinimo tinklų, o neatsiejama globalios ekonomikos dalimi tapusiai Kinijai šios sąlygos yra gyvybiškai svarbios. Vis dėlto nagrinėjama atvejui būdingi palyginti unikalūs bruožai. Pirmiausia sparti infrastruktūros plėtra gali būti laikoma esmine šalies politinį stabilumą po 1989 m. Tiananmenio krizės lemiančios nerašytos socialinės sutarties dalimi. Kinijos komunistų partijos (KKP) valdžios monopolio pasyvus ar aktyvus palaikymas mainais į kasdien sudėtingėjančios visuomenės gerovės augimą yra tiesiogiai susijęs su infrastruktūros kaip viešosios gėrybės teikimu. Kaip niekada anksčiau savo istorijoje šiandieniai kina gali naudotis į universalumą greitai pretenduosiančia prieiga prie vandens, elektros, šilumos

ar informacinių tinklų bei keliauti toliau, greičiau ir patogiau. Pažangiausi sėkmingai įgyvendinti projektai daugelio kinų gana pagrįstai laikomi nacionaliniu pasididžiavimu, tad dar labiau stiprina vienpartinės plėtros valstybės modelį perėmusio režimo legitimumą.

Be to, infrastruktūros diegimą Kinijos valdžia traktuoja kaip veiksmingą aukšto ūkio augimo palaikymo būdą, net ir finansų, ir ekonomikos krizių akivaizdoje. 1992–2011 m. laikotarpiu ji išleido net 8,5 proc. savo bendrojo vidaus produkto infrastruktūrai, trim nuošimčiais lenkė besivystančių šalių vidurkį⁸. Lyg to būtų negana, 2012 m. vyriausybei pavaldi Nacionalinė plėtros ir reformų komisija patvirtino 55 naujus reikšmingus infrastruktūros projektus, apėmusius geležinkelius (25), greitkelių (13), gamtosaugos (10) bei uostų ir kanalų sritis (7)⁹. Keinstitinis Kinijos valdžios požiūris į finansų krizių suvaldymą tapo daugiau nei akivaizdus įgyvendinant beveik 600 milijardų JAV dolerių 2008–2009 m. ekonomikos stimuliavimo programą, kurios net 36 proc. buvo numatyta skirti infrastruktūrai¹⁰. Galima būtų spekuliuoti, kad toks dėmesys, be kitų dalykų, aiškintinas šalies politinių lyderių biografijomis. Iš tiesų tikrąjį Kinijos valdžios centrą žyminčiame KKP Politbiuro Nuolatiniame komitete ankstesnės kadencijos metu daugumą sudarė inžinerinį išsilavinimą turėję partijos bosai. Nors dabartiniame XVIII šaukimo Nuolatiniame komitete toks politikas tik vienas, bet jis yra svarbiausias – KKP generalinis sekretorius ir šalies prezidentas Xi Jinpingas.

Ekonominė saugumo terpė, Kinijos valdančiųjų manymu, yra tiesiogiai su-

sijusi su tradiciškesnėmis jo apraiškomis. Vienpartinio režimo išlikimą prilyginus pamatiniam nacionalinio saugumo uždaviniui, infrastruktūros vaidmuo atsiskleidžia sprendžiant įsisenėjusias valstybingumo ir separatizmo problemas. XXI a. pradžioje šalyje pradėta įgyvendinti Vakarų plėtros (*xibu dakaiifa*) programa buvo skirta ne tik socialinei ekonominei nelygybei tarp pajūrio ir vidinių provincijų mažinti, bet ir pastarųjų didesnei integracijai į hanių arealą. Tokie sėkmingai įgyvendinti ambicingi susisiekimo infrastruktūros projektai kaip Činghajaus–Tibeto geležinkelis ar

Landžou–Urumčio greitasis geležinkelis jau dabar siejami su atitinkamai Tibete ir Sindziange pastaraisiais metais suaktyvėjusia asimiliacijos politika. Pažymėtina, kad centrinės valdžios sparčiai ir vienašališkai įgyvendinamą „civilizacinę misiją“ remia toli gražu ne visi milžiniškų, didžiąją dalį Kinijos sausumos pasienio sudarančių bei etninėmis mažumomis apgyvendintų autonominių regionų gyventojai. Kaip bus parodyta toliau, tai buvo vienas pagrindinių motyvų Pekinui pradėti savo infrastruktūros projektus plėsti už savo valstybinės sienos ribų.

INFRASTRUKTŪRA KAIP KINIJOS ĮTAKOS SKLAIDOS UŽSIENYJE PAGRINDAS

Nepaisant sunkios ekonominės padėties bei tarptautinės izoliacijos didžiąją dalį Mao valdymo laikotarpio, iki reformų eros pradžios Kinija spėjo įgyvendinti keletą išpūdingų transporto infrastruktūros projektų užsienyje, iš kurių galbūt žinomiausi yra dvi draugiškas Rytų Afrikos valstybes jungiantis Tanzanijos–Zambijos geležinkelis ir Karakorumo plentas¹¹, nusidriekęs aukštikalnėse tarp vakariausio Kinijos miesto Kašgaro ir Hasan Abdalo Pakistane. Pirmaisiais reformų eros dešimtmečiais ekonominei plėtrai reikėjo milžiniškų investicijų į infrastruktūrą šalies viduje, tačiau sparčiai augant jos finansiniams ištekliams, buvo paskelbta vadinamoji „išėjimo“ (*zouchuqu*) į globalias rinkas strategija, patvirtinusi to ilgai laukusių didžiausių savo įmonių investicijų užsienyje gaires¹². Pagalbos plėtrai ir tiesioginių užsienio investicijų pavidalu Kinija XXI a.

pradėjo įgyvendinti gausybę infrastruktūros kūrimo projektų ne tik tiesioginėje savo kaimynystėje, bet ir Afrikoje, Lotynų Amerikoje ir Europoje.

Kokybiškai naujas „infrastruktūrinio išėjimo“ etapas prasidėjo, kai šalies vadovo poste įsitvirtinęs Xi 2013 m. rugsėjo mėn. vizito į Kazachstaną metu pasiūlė kurti skirtingus Eurazijos kraštus jungiančią Šilko kelio ekonominę juostą. Kiek vėliau, viešėdamas Pietryčių Azijoje, jis papildė šią viziją XXI a. šilko kelio jūra idėja, suprantama, taip pat sukėlusia diskusijų bangą vietos auditorijoje ir už jos ribų. Netrukus po to bendroji potencialiai daugumą pasaulio gyventojų bei trečdalį jo ekonominės gerovės apimanči Naujojo šilko kelio programa, dar žinoma Juostos ir kelio koncepcijos pavadinimu, pradėta remti finansinių instrumentų projektais: 40 milijardų JAV dolerių pradinio kapitalo Šilko kelio fondu,



Karakoromo plentas prie Karakulo ežero Sindziango uigūrų autonominiame regione (*autorius asmeninis archyvas*)

Azijos infrastruktūros investicijų banku (AIIB)¹³ bei pagaliau vadinamąsias BRICS formato valstybes (Brazilija, Rusija, Indija, Kinija, Pietų Afrikos Respublika) apimančiu Naujuoju plėtros banku.

Šiuose projektuose glūdi keletas esminių, tarpusavyje susijusių Kinijos motyvų. Pirmiausia jie puikiai atitinka trumpalaikius, vidutinio laikotarpio ir ilgalaikius šalies ekonominius interesus. Globalaus sunkmečio sąlygomis išryškėjęs poreikis mažinti priklausomybę nuo vartojimo prekių eksporto į krizės ištiktas išsivysčiusias valstybes sektoriaus paskatino Kinijos valdžią pabrėžti vidaus vartojimą. Šis uždavinys buvo susietas su poreikiu mažinti socialinę ekonominę nelygybę tarp regionų, miesto ir kaimo bei skirtingų visuomenės grupių. Minėtos nerašytos socialinės sutarties palaikymo pradėta siekti bandymais,

viena vertus, surasti alternatyvias rinkas eksportui ir, kita vertus, daugiau dėmesio skirti augančiai paslaugų ekonomikai. Abiem atvejais logiškai iškyla didžiulį finansinį, žmogiškąjį bei žinių kapitalą, ypač infrastruktūros srityje, per keletą dešimtmečių sukaupusio statybų sektoriaus vaidmuo. Šiuo požiūriu infrastruktūros plėtra kaimyninėse Azijos valstybėse gali būti suprantama kaip Kinijos vidaus ekonominio perbalansavimo politikos tęsinys, turintis ir pamatinę saugumo išraišką.

Iš tiesų po Šaltojo karo šaliai tapus grynąja naftos ir gamtinių dujų importuotoja bei galiausiai didžiausia pasaulyje energijos vartotoja¹⁴, būtent šis saugumo aspektas iškilo pirmiausia. Pabrėžtina, kad didelė dalis Kinijos infrastruktūros projektų tiek kaimynystėje, tiek tolimuose žemynuose yra tiesiogiai susijusi



Pasaulio prekybai itin svarbus Malakos sąsiauris ties Singapūru (autorius asmeninis archyvas)

su energetinių išteklių tiekimo užtikrinimu. Šalies strategai, atrodytų, didžiulį dėmesį skiria vadinamajai „Malakos dilemai“, apibūdinančiai jos priklausomybę nuo jūrinių prekybos kelių, kurie siauriausiose savo atkarpose, tokiose kaip Malakos sąsiauris Pietryčių Azijoje, galėtų būti palyginti lengvai blokuojami Kinijai nedraugiškų valstybių. Šis iššūkis lemia nuoseklius šalies bandymus plėtoti alternatyvius tiekimo kanalus arba aplenkiant tokius sąsiaurius, arba kuriant sausumos tiekimo infrastuktūrą geležinkeliais ir vamzdynais, jungiančiais ją su kaimyninėmis energetinių išteklių turtingomis valstybėmis ir regionais (Rusija, Centrinė Azija, Mianmaras). Įdomu tai, kad pati Kinija jau yra bent du kartus taikiusi susisiekimo ir energetinės infrastuktūros blokadą kaip užsienio politikos įrankį: 2002 m. Mongolijoje viešint Ti-

beto dvasiniam lyderiui Dalai Lamai ir 2003 m. skatinant Šiaurės Korėją sėsti prie jos remtų daugiašalių derybų stalo¹⁵.

Tradicinio saugumo požiūriu Kinijos tiesioginėje kaimynystėje įgyvendinami infrastruktūriniai projektai turi bendrą bandymo ištrūkti iš tariamos JAV strateginės apsupties vardiklį. Kaip jau buvo užsiminta, ypatingą vaidmenį šiame procese turi etninių mažumų gausiai apgyvendinti šalies autonominiai regionai (Sindziangas, Tibetas, Vidinė Mongolija) bei provincijos (Junanis), tapę savotiškomis įtakos sklaidos į besiribojantį užsienį logistinėmis bazėmis. Šiuo atveju tenkinami pamatiniai tiek vidinio, tiek ir išorinio saugumo uždaviniai paverčiant reikšmingą dalį jų gyventojų bei elitų Pekino ekonominės plėtros modelio dalininkais. Pažymėtina, kad tie patys nauji Kiniją su kaimynais siejantys greitkeliai bei gele-

žinkeliai teoriškai gali sparčiai gabenti ne tik vartojimo prekes, naftą ar gamtines dujas, bet ir Liaudies išsivadavimo armijos karius bei ginkluotę. Žinoma, atvirkštinis procesas taip pat įmanomas.

Pagaliau Kinijos visame pasaulyje įgyvendinami infrastruktūros projektai yra skirti ne tik jos kietajai (pirmiausia ekonominei), bet ir švelniajai galiai plėtoti. Nepaisant plačiai paplitusios kritikos dėl skaidrumo ir politinio sąlygiškumo principų trūkumo investuojant bei teikiant pagalbą, Kinija iš tikrųjų yra reikšmingai padėjusi daugeliui besivystančių šalių tokiose švelniosios infrastruktūros srityse kaip medicina ar išsilavinimas bei net labiau diegiant kietuosius jos pagrindus¹⁶. Įdomu tai, kad kinų ekonominės pagalbos ir investicijų modelio, dažnai vadinamo „Pekino konsensusu“, pasirodymas globaliu mastu sutapo su prasidėjusia Vakarų plėtros programų („Vašingtono konsensuso“) krize. Iš tikrųjų mažai teprisidėję prie geresnio valdymo ir atskaitomybės vertybių diegimo besivystančiose šalyse, laiku ir neviršijant pradinio biudžeto įgyvendinti projektai paliko daug kelių, tiltų, telekomunikacijų ir susisiekimo tinklų, kurie paprasčiausiai nebūtų įgyvendinti be Kinijos kapitalo ir žinių¹⁷.

Nors tokia pagalba paprastai ir būna „pririšta“ prie kinų tiekėjų ir statybos įmonių, pusiau privačių telekomunikacijų korporacijų (Huawei, ZTE) bei jų atsivežtos darbo jėgos ir dažniausiai teikiama būtent toms valstybėms, kurios turi Pekinui reikalingų naudingųjų išteklių, atrodytų, jam pavyksta įtikinti daugumą vietos visuomenių ir ypač elitų savo dosnumu bei gerais, abipuse nauda ir „globaliųjų Pietų“ solidarumu paremtais ketinimais¹⁸. Galiausiai reikia pažymėti, kad infrastruktūrinis Kinijos patrauklumas neaplenkia ir Vakarų valstybių bei JAV sąjungininkų Azijoje, o tai daugiau negu aiškiai rodo AIIB steigėjų sąrašas¹⁹. Vadinasi, šiandieninė šalies vadovybė Pekine jau yra išmokusi sumaniai naudotis simboliniais naratyvais, apeliuojančiais tiek į Kinijos buvusią didybę, tiek ir į jos tariamai taikią prigimtį („Šilko kelias“), bei paremti juos pakankamai konkrečiu, vieną esminių dabartinio pasaulio poreikių pabrėžiančiu įtakos sklaidos mechanizmu, kuriam nesugeba atsispirti net labiausiai ja nepasitikintys kaimynai. Labai tikėtina, kad Kinijos (ne)sėkmė šiame megaprojekte nulems jos supervalstybės ambicijas bei visos Eurazijos socialinės ekonominės bei politinės plėtros trajektoriją šiame amžiuje.

IŠVADOS

Šiame straipsnyje buvo pasiūlyta ir glaustai įvertinta kokybiškai nauja Kinijos elgesio XXI a. pradžios tarptautinėje erdvyje interpretacija. Pasak jos, Pekino vienpartinis politinis režimas šiandien yra sukūręs ir jau pradėjęs įgyvendinti esminius savo vidaus ir užsienio politikos interesus apimančią alternatyvą JAV plėto-

jamam globalizacijos modeliui. Bendrasis šios daugialypės alternatyvos vardiklis yra infrastruktūra (ypač „kietoji“), tapusi Kinijos saugumo ir plėtros šalies viduje bei įtakos sklaidos užsienyje pagrindu. Įvertinus svarbiausius kinų infrastruktūra pagrįsto modelio įgyvendinimo motyvus, galima priėti prie šių išvadų.

Pirmiausia *nagrinėjamas socialinės ekonominės plėtros modelis remiasi visais keturiais Susan Strange nurodytais pirminiais struktūriniais galios šaltiniais: saugumu, gamyba, finansais ir žiniomis*. Iš tiesų būtent infrastruktūros plėtra leidžia Kinijai išnaudoti svarbiausius savo „planinės rinkos ekonomikos“ teikiamus lyginamuosius pranašumus. Daugiau nei trijų nenutrūkstamo ūkio augimo dešimtmečių sąlygomis šioje srityje, kaip turbūt jokioje kitoje, buvo pasiekta išpūdinga technologinė pažanga, pagrįsta žmogiškuoju ir finansiniu kapitalu, bei dideliai šaliai būdingu masto ekonomijos poveikiu. Nors pati Strange infrastruktūrą regėjo kaip geriausiu atveju antrinį struktūrinės galios šaltinį, Kinija, regis, sugebėjo praktiškai patobulinti mokslininkės teorines įžvalgas. Pabrėžtina, kad Pekino sėkmės receptas susijęs ir su šalies geostrategine padėtimi. Ji tiesiogiai ribojasi su visais esminiais Azijos–Ramiojo vandenyno erdvės subregionais ir turi reikšmingą prekybinių ir kultūrinių kontaktų su vakariniiais Eurazijos pakraščiais (Vidurio Rytai ir Europa) patirtį, tapusią svarbiu jos diskurso bruožu.

Kitaip tariant, *Kinijos infrastruktūriniai pajėgumai lemia jos struktūrinės galios įsitvirtinimą vis globalesniu mastu*. Būtent jie šiandien pagrindžia šalies bandymus

įtvirtinti naujus tarptautinius reguliavimo mechanizmus alternatyvių plėtros bankų bei kitomis dvišalių ir daugiašalių ekonominio bendradarbiavimo iniciatyvomis. Saugumo, energijos išteklių ir naujų rinkų savo prekėms ir paslaugoms poreikiai yra aprėpiami įvairiais infrastruktūros projektais, kuriems nepajėgia atsispirti net ir Kinija tradiciškai nepasitikinčios šalys. Globaliu mastu tai reiškia bene pirmą po Šaltojo karo nuoseklų ir rimtą bandymą mesti iššūkį JAV struktūrinės galios viršenybei, t. y. iš esmės jos supervalstybės statusui. Eurazijos mastu tai atrodo kaip *Kinijos pagaliau surasta formulė postmodernioje epochoje įtvirtinti savo tūkstantmečiais puoselėtą vidurio karalystės viziją*. XXI a. Kinija iš tikrųjų pretenduoja sugrįžti į centrinę padėtį tarptautinėje sistemoje, tik šį kartą jos statusas bus paremtas ne tik ekonomikos dydžiu ir kultūriniu pranašumu, bet ir konkretesniais greitųjų geležinkelių, naftotiekių ar elektros perdavimo tinklais. Nepaisant dažnų technogeninių katastrofų šalies viduje ar pastebimo nepasitenkinimo jos teikiamos pagalbos užsienyje būdais, Kinijos kaip supervalstybės vizija yra neatsiejama nuo jos infrastruktūrinės galios tiek tiesiogine, tiek ir perkeltine prasmėmis.

Literatūra ir nuorodos

- David M. Lampton, *Three Faces of Chinese Power: Might, Money, and Minds*. Berkeley, Los Angeles & London: Berkeley University Press, 2008, p. 10–11.
- Susan Strange, *Valybės ir rinkos*. Vertė K. Maniokas. Vilnius: Eugrimas, 1998, p. 45.
- Ten pat, p. 49.
- Visuotinė lietuvių enciklopedija*, t. VIII. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2005, p. 128 (įrašo autorius Eugenijus Kisinas).

- Pasaulio Bankas, Pasaulio plėtros rodiklių (*World Development Indicators*) duomenų bazė. <<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>>
- The Economist*, Aerotropolitan ambitions: China's frenzied building of airports includes work on city-sized projects, 2015 m. kovo 14 d. <<http://www.economist.com/news/china/21646245-chinas-frenzied-building-airports-includes>>

- work-city-sized-projects-aerotropolitan-ambitions>
- ⁷ Klaus Schwab (sud.), *The Global Competitiveness Report 2014–2015*. Ženeva: Tarptautinis ekonomikos forumas, p. 154.
- ⁸ Chen Yougang, Chinese infrastructure: The big picture, *McKinsey Quarterly*, June 2013. <http://www.mckinsey.com/insights/winning_in_emerging_markets/chinese_infrastructure_the_big_picture>
- ⁹ Stephen Ip ir Peter Fung, *Infrastructure in China: sustaining quality growth*. Hong Kong: KPMG, 2013, p. 7–8.
- ¹⁰ Albert Schweinberger, State Capitalism, Entrepreneurship, and Networks: China's Rise to a Superpower, *Journal of Economic Issues* 48 (1), 2014, p. 169–180, 177.
- ¹¹ David Shambaugh, *China Goes Global: The Partial Power*. New York: Oxford University Press, 2013, p. 202.
- ¹² Lampton, p. 101.
- ¹³ Colin Mackerras, Xinjiang in China's Foreign Relations: Part of a New Silk Road or Central Asian Zone of Conflict? *East Asia* 32, 2015, p. 25–42, 27.
- ¹⁴ Karen Smith Stegen ir Julia Kuszniur, Outcomes and strategies in the 'New Great Game': China and the Caspian states emerge as winners, *Journal of Eurasia Studies* 6, 2015, p. 91–106, 101.
- ¹⁵ Lampton, p. 110.
- ¹⁶ Shambaugh, p. 202.
- ¹⁷ Stefan Halper, *The Beijing Consensus: How China's Authoritarian Model Will Dominate the Twenty-First Century*. New York: Basic Books, 2010, p. 36.
- ¹⁸ Ana Cristina Alves, China's 'win-win' cooperation: Unpacking the impact of infrastructure-for-resources deals in Africa, *South African Journals of International Affairs* 20 (2), 2013, p. 207–226, 207.
- ¹⁹ Liu Ming, Northeast Asia Order after WWII: Continuity, Compliance, Power Transition, and Challenges, *The Korean Journal of Defence Analysis* 27 (2), 2015, p. 163–186, 179.