САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

СЕМЕНОВА Надежда Владимировна

«Реализация инициативы «Пояс и путь» в странах Юго-Восточной Азии»

**The implementation of the Belt and Road initiative in Southeast Asian countries**

Уровень образования: магистратура

Направление 41.03.05 *«Международные отношения»*

*Основная образовательная программа ВМ.5560 «Исследования Тихоокеанского региона»*

Научный руководитель:

доктор политических наук,

профессор кафедры американских исследований

Я.В. Лексютина

Рецензент:

кандидат исторических наук

С.В. Кривохиж

Студент:

Научный руководитель:

Работа предоставлена на кафедру

«\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 г.

Заведующий кафедрой:

Санкт-Петербург

2020

**Оглавление**

**Введение………………………………………………………………….………………………3**

**Глава 1.Содержание и цели в контексте отношений Китая со странами ЮВА**…..….11

1.1Идейное содержание проекта «Пояс и путь»……………………………….……………. 11

1.2Цели Китая в ЮВА в рамках инициативы «Пояс и путь»……………………….……… 26

1.3Значимость инициативы «Пояс и путь» для стран ЮВА………………….………..…....34

**Глава 2. Ход и промежуточные результаты реализации инициативы «Пояс и путь» в странах ЮВА**……………………………………………………………………….……….....43

2.1Реализация инициативы «Пояс и путь» со странами «примыкания» на примере Камбоджи, Лаоса и Мьянмы…………………………………………………………………...43

2.2Проекты инициативы «Пояс и путь» со странами «балансирования»: Вьетнам и Индонезия……………………………………………………………………………………….53

**Глава 3.Основные проблемы и препятствия на пути реализации проекта «Пояс и путь» в ЮВА**………………………………………………………………………………….. 60

3.1Сложности в процессе реализации инициативы «Пояс и путь» в ЮВА…………….….60

3.2Влияние территориальных споров в Южно-Китайском море на реализацию инициативы «Пояс и путь»……………………..…………………………………………….. 76

**Заключение**…………………………………………………………………………………….83

**Список источников и литературы**………………………………………………………….86

**Введение**

За 40 лет проведения политики реформ и открытости в Китае произошли колоссальные по своим масштабам изменения, касающиеся места и роли страны в мировой политике и экономике. Добившись мирового лидерства по ряду позиций, Китай начинает следовать линии поведения, которая подтверждает имидж ответственной великой державы, пользующейся доверием, отказывающейся от политики изоляции, активно участвующей в глобальном управлении и строительстве международной системы. В этом плане выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином инициатива строительства сухопутного и морского «Пояса и пути» представляет собой один из векторов в продвижении страны к новой глобальной роли.

Инициатива «Пояс и путь» стала одной из самых крупномасштабных проектов, формирующих новую парадигму экономического и геостратегического развития в мире. «Пояс и путь» занял весомое место во внешнеэкономическом и внешнеполитическом курсе Китая и демонстрирует новый активный подход председателя Си Цзиньпина к иностранным делам, который резко контрастирует с «избегающим риска» стилем его предшественника, Председателя КНР Ху Цзиньтао. В то же время, инициатива верна целям китайской внешней политики, заложенным еще Дэн Сяопином, о том, что необходимо «создать стабильную внешнюю среду для внутреннего экономического роста Китая». Для этого «Пояс и путь» направлен на развитие совместного экономического развития, стимулирование регионального взаимодействия, укрепление взаимопонимания между различными культурами стран и поддержание мира и всеобщего развития.

Участие стран Юго-Восточной Азии (ЮВА) имеет решающее значение для успеха или провала амбициозного проекта Китая. Субрегион воспринимается Китаем в качестве «первой линии» интересов благодаря своему географическому положению, где сосредоточены стратегически важные коммуникации и значительный экономический потенциал. Китайский капитал и инвестиции в рамках инициативы «Пояс и путь» позиционируется как своеобразная панацея по решению таких насущных проблем стран ЮВА, как неразвитость инфраструктуры и отставание в уровнях промышленного развития. Создание инфраструктурной связанности стран ЮВА будет способствовать экономическому росту и углублению торговой, инвестиционной и финансовой интеграции в субрегионе.

Однако с 2017г. стало звучать все больше опасений по поводу того, что инициатива «Пояс и путь» является инструментом расширения Китаем своих экономических и стратегических интересов в ЮВА, особенно в отношении территориального спора в Южно-Китайском море (ЮКМ). В свою очередь китайский проект увеличивает риски дефолта в развивающихся странах с нестабильной экономикой, создает новые сложности для конкурентных позиций стран Юго-Восточной Азии, которые существенно уступают Пекину по размеру территории и масштабу внешнеполитического влияния. Пострадавшие местные жители, общины и неправительственные организации по всей ЮВА начали выступать против китайских проектов и критиковать его за вредные экологические, социальные и экономические последствия.

В силу этого, с момента провозглашения и развертывания инициативы «Пояс и путь» Китаем в Юго-Восточной Азии, страны субрегиона значительно изменили свое представление о потенциальном успехе проекта или, наоборот, о его возможных негативных последствиях, поэтому анализ реализации данной инициативы является важной и актуальной темой исследования.

**Объект и предмет исследования:**

Объектом данного исследования является инициатива КНР «Пояс и путь».

Предметом данного исследования является реализация данного проекта в Юго-Восточной Азии.

**Цель и задачи исследования:**

Настоящее исследование ставит целью определения особенностей взаимодействия Китая со странами ЮВА в рамках китайской инициативы «Пояс и путь». Для достижения поставленной цели предполагается решить ряд исследовательских задач, сгруппированных в три блока в соответствии с общей логикой исследования:

1. Дать краткую характеристику инициативы «Пояс и путь», обозначив теоретическую основу, процесс институционализации и итоги двух форумов международного сотрудничества «Пояс и путь»;
2. Обозначить экономическую и стратегическую значимость инициативы для Китая и показать значение этой инициативы для стран ЮВА;
3. Объяснить, почему Камбоджа, Лаос и Мьянма относятся к странам «примыкания», а Вьетнам и Индонезия к странам «балансирования» в рамках «Пояса и пути» и рассмотреть основные проекты «Пояса и пути», которые завершены или находятся в стадии реализации.
4. Показать основные проблемы и сложности, с которыми сталкиваются страны ЮВА при реализации китайского проекта «Пояс и путь» и как Китай использует инициативу в качестве эффективного инструмента экономической дипломатии на примере территориального конфликта в Южно-Китайском море.

**Хронологические рамки:**

Выпускная квалификационная работа охватывает период с момента объявления данной инициативы в 2013 г. действующим руководителем КНР с Си Цзиньпином, до настоящего времени.

**Методология исследования:**

В выпускной квалификационной работе основополагающими методами исследования являются сравнительный анализ, для обозначения общих черт и различий между странами Юго-Восточной Азии. В свою очередь, данный метод был применен для выявления изменений в восприятии Китая странами Юго-Восточной Азии. При анализе политических факторов, влияющих на формирование позиции стран к инициативе «Пояс и путь», был использован системный подход, который предусматривает рассмотрение объекта исследования во взаимосвязи всех его элементов и в его внешних связях. Для характеристики поведения стран ЮВА в отношении китайской инициативе были использованы стратегии балансирования и примыкания теории реализма, которые напрямую влияют на успешность реализации «Пояса и пути» и сохраняют свою значимость как базовые архетипы поведения государств в современной международной среде и в процессах региональной интеграции.

**Источниковая база исследования:**

В данной работе было использовано несколько групп источников:

1. Тексты совместных заявлений, договоров и деклараций по итогам встреч на высшем уровне[[1]](#footnote-2);
2. Официальные заявления, речи и выступления политических деятелей и руководителей КНР и стран ЮВА «Пояса и пути» (Си Цзиньпина[[2]](#footnote-3), Ван И, Махатхир Мохаммад[[3]](#footnote-4), Хун Сен[[4]](#footnote-5), Аун Сан Су Чжи[[5]](#footnote-6), Джоко Видодо, Нгуен Фу Чонгом, Родриго Роа Дутерте).
3. Статистические отчеты ведущих исследовательских центров и организаций: Silk Road Briefing - предназначен для мониторинга инвестиционного и инфраструктурного развития и потенциальных возможностей участия в китайской инициативе «Пояс и путь»; Центр стратегических и международных исследований (The Center for Strategic and International Studies, CSIS) - некоммерческая научно-исследовательская организация, которая предоставляет стратегический анализ политических, экономических вопросов и вопросов безопасности; Comparative Connections - является всеобъемлющим источником анализа по показателям двусторонних отношений стран в АТР; Reconnecting Asia, Trends in Southeast Asia, Geopolitical Monitor, China Development Institute, Nikkei Asian Review, Center for Global Development, East Asia Forum – это платформа, является совместной инициативой двух академических научно-исследовательских центров: Восточно-Азиатского бюро экономических исследований (EABER) и Южно-Азиатского бюро экономических исследований; Belt and Road News Network (BRN) - это новая международная платформа, где публикуется статистика по поводу реализации инициативы «Пояс и путь».
4. Материалы СМИ на русском языке (ТАСС, ИА REGNUM, Ведомости, Комерсантъ, Независимая газета), на английском - The New York Times, South China Morning Post, The Economist, The Diplomat, Singapore Press, ASEAN Times и Southeast Asian Affairs, китайские газеты (Жэньминь Жибао, China Daily, Xinhuanet), СМИ Камбоджи (Khmer Times), СМИ Мьянмы (FRONTIER, The Malaysian Reserve), СМИ Индонезии (Jakarta Globe, The Jakarta Post) СМИ Вьетнама (Vietnam Net ), малазийская ежедневная газета (The Straits Times).

**Степень научной разработанности темы:**

Рассматриваемая проблема выпускной квалификационной работы совмещает различные по тематике работы специалистов ведущих зарубежных и российских экспертно-аналитических центров, работающих в области востоковедения и международных исследований, по вопросам реализации китайской инициативы «Пояс и путь» в Юго-Восточной Азии. Можно выделить три группы исследователей в соответствии с их сферой научной деятельности.

К первой группе относится специалисты в области внутренней и внешней политики КНР на современном этапе: Лузянин С.Г.[[6]](#footnote-7), Лексютина Я.В.[[7]](#footnote-8), Румянцев Е.Н.[[8]](#footnote-9), Горбунова М.Л. [[9]](#footnote-10), Киреева А.А.[[10]](#footnote-11), Сафронова Е.И.[[11]](#footnote-12), Афонасьева А.В.[[12]](#footnote-13), Комаров И.Д.[[13]](#footnote-14), Денисов И.Е.[[14]](#footnote-15), Игнатьев С.В.[[15]](#footnote-16) , Чубаров И.[[16]](#footnote-17), Jonathan Hillman[[17]](#footnote-18), Robert G. Sutter[[18]](#footnote-19).

Ко второй группе относятся исследователи, которые занимаются изучением современных международных отношений в Юго-Восточной Азии, текущей политической и экономической ситуацией в субрегионе: работы доктора исторических наук, Канаева Е.А.[[19]](#footnote-20); исследования Комиссиной И.Н.[[20]](#footnote-21) по геополитическим и геоэкономическим процессам в АТР, организации АСЕАН, социально-экономическим и культурным проблемами развития в ЮВА; Кокарева К. А. [[21]](#footnote-22) - анализ современной ситуации в Юго-Восточной Азии как сферы противодействия США и КНР; Специалисты по территориальному спору в Южно-Китайском море: Г.М. Локшин[[22]](#footnote-23), И. Мишин[[23]](#footnote-24), Б.Н. Мельниченко[[24]](#footnote-25), Adam Greer[[25]](#footnote-26); Работы исследователей, которые фокусируются на вопросах политики и безопасности в ЮВА: старший советник в Центре стратегических и международных исследований (CSIS) Scott Kennedy[[26]](#footnote-27), директор азиатской инициативы по обеспечению транспарентности в ЮВА Gregory B. Poling [[27]](#footnote-28), Prashanth Parameswaran[[28]](#footnote-29).

К третьей группе относятся исследователи, занимающиеся отдельно странами Юго-Восточной Азии и их внутренней и внешней политикой. Основными специалистами по СРМ являются: научный сотрудник Центра Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона РИСИ М.С.Зеленкова[[29]](#footnote-30), кандидат экономических наук П. Козьма[[30]](#footnote-31), Г. Ивашенцов[[31]](#footnote-32), Amara Thiha [[32]](#footnote-33),Nyi Nyi Kyaw[[33]](#footnote-34); Специалисты по Лаосу: Л.Н. Морев[[34]](#footnote-35); исследователи по Индонезии: Петрова О.Л.[[35]](#footnote-36); специалисты по Малайзии: Francis E. Hutchinson[[36]](#footnote-37); Исследователи Вьетнама: Г.Ф. Мурашева[[37]](#footnote-38), Le Hong Hie[[38]](#footnote-39); Тенденциями и проблемами развития Филиппин занимается научный сотрудник Центра изучения Юго-Восточной Азии Д.С. Панарина[[39]](#footnote-40), Renato Cruz De Castro[[40]](#footnote-41), Alvin A. Camba[[41]](#footnote-42).

**Научная новизна:**

Новизна исследовательской работы определяется необходимостью систематизации последствий сотрудничества Китая и определенных стран Юго-Восточной Азии в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» с 2013г.

**Структура работы:**

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, 3 глав, 7 параграфов, заключения и списка использованных источников и литературы.

**Глава 1. Содержание и цели в контексте отношений Китая со странами ЮВА**

**1.1 Идейное содержание проекта «Пояс и путь»**

В сентябре 2013 г. в рамках визита в Центральную Азию в университете Казахстана Председатель КНР Си Цзиньпин предложил инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) как возрождения древнего Шелкового пути, связывающего Китай со странами Евразии, Среднего и Ближнего Востока. Крупномасштабный сухопутный коридор протянется от Синьцзян-Уйгурского автономного района до Балтийского моря. В 2015 г. были обозначены основные маршруты ЭПШ, в ЮВА был обозначен южный сухопутный коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма», который соединит страны ЮВА с Китаем, Южной Азией и Индийским океаном[[42]](#footnote-43).

В октябре 2013г., обращаясь к парламенту Индонезии, Председатель КНР Си Цзиньпин предложил возродить морской путь и объявил о концепции совместного строительства Морского Шелкового пути XXIв. (МШП XXIв.)[[43]](#footnote-44). В рамках МШП XXIв. будут созданы новые механизмы экономического развития, которые будут способствовать более эффективному распределению ресурсов в АТР и укреплению рыночной интеграции между государствами Европы, Азии и Африки. Место для выступления было выбрано не случайно, поскольку Индонезия является самой крупной страной в Юго-Восточной Азии, и ее решение присоединиться к этой инициативе или нет, в значительной степени определяет успех или неудачу китайской инициативы[[44]](#footnote-45). МШП XXIв. в ЮВА предусматривает создание трех «голубых экономических коридоров»: «Китай - Индийский океан - Африка - Средиземное море» и «Китай - Океания - южная часть Тихого океана», ключевую роль в которых отводится Южно-Китайскому морю (ЮКМ) [[45]](#footnote-46).

Важно выделить основные группы интересов и сторонников участвующих в процессе утверждения инициативы «Пояс и путь» как внешней стратегии государства для того, чтобы дать оценки внутренних и глобальных последствий реализации китайского проекта. Согласно статье И.Е. Денисова, старшего научного сотрудника Центра исследований Восточной Азии и ШОС Института международных исследований МГИМО(У) МИД России, основными лоббистами строительства Шелково пути выступали окрепшие за годы реформ крупные нефтегазовые, строительные, логистические и промышленные корпорации, которые стали все больше влиять на процесс принятия решений. Они восприняли тогда еще аморфную инициативу как возможность закрепиться на зарубежных рынках под «зонтиком» государственной программы. Более того, китайские государственные предприятия в последние годы они резко поднялись вверх по мировым рейтингам. В 2017 г. в список Fortune Global вошли 107 китайских фирм, из которых 75 были государственными. В 2017 г. семь из десяти крупнейших строительных компаний в мире, по выручке, были китайскими. По мере того как китайские компании будут становиться глобальными игроками, китайские судоходные конгломераты потенциально могут взять долю управления международными перевозками в рамках МШП XXIв[[46]](#footnote-47). Вторыми важными лоббистами выступили партийные руководители далекие от побережья внутренние провинций и автономные районы КНР. Подобные проекты не только способствуют общему социально-экономическому подъему регионов, но и повышают политический вес их руководителей. Третьим «мотором» проекта выступил сам Си Цзиньпин. После прихода к власти основные усилия он сосредоточил на внутренней политике – прежде всего консолидации власти, борьбе с коррупцией и разработке нового пакета экономических реформ[[47]](#footnote-48).

Таким образом, МШП XXIв. и ЭПШ в совокупности образуют инициативу «Пояс и путь» (ИПП) или «Один пояс – один путь» (ОПОП)[[48]](#footnote-49), которая после включения в 2017 г. на XIX съезде КПК ИПП в обновленный Устав КПК и в план на 13-ую пятилетку на сессии ВСНП (2016-2020 гг.), стала одной из главных составляющих китайской внешнеполитической и внешнеэкономической доктрины Китая[[49]](#footnote-50). В результате Председатель КНР Си Цзиньпин вступил на свой второй срок со стратегией международного взаимодействия, которая свяжет 65%[[50]](#footnote-51) населения мира и создаст крупнейшие в мире сети транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры, связывающей Европу, Африку и Азию.[[51]](#footnote-52)

Согласно официальным документам ([«Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»](http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html), обнародованного в марте 2015 г. на ежегодном экономическом форуме в Боао[[52]](#footnote-53) и «Концепция морского сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь», разработанной для теоретического оформления МШП XXIв.[[53]](#footnote-54)), основная цель крупномасштабного проекта заключается в формировании общего пространства соразвития, которое отражает идеалы и ценности всего человеческого сообщества и подразумевает создание таких механизмов взаимодействия, при которых выиграют все участники. В качестве пяти приоритетов сотрудничества указывается: политическая координация, взаимосвязанность инфраструктуры, свободная торговля, финансовая интеграция и свободное передвижение капитала, гуманитарные обмены. Теоретические основы, на которых базируются главные положения концепции, согласуются с основными целями Устава ООН и пятью принципами мирного сосуществования. Также в документах подчеркивается, что инициатива создает значительную инклюзивную платформу для участия всех членов международного сообщества и не ограничивается территорией, исторически относящейся к древнему Шелковому пути.

Важной составляющей инициативы является создание автомобильной, железнодорожной и портовой инфраструктуры, коммуникационной инфраструктуры (например, волоконно-оптические кабели), энергетической инфраструктуры (газо- и нефтепроводы) с целью усиления экономического сотрудничества и торговли. В свою очередь реализация «Пояса и пути» будет способствовать модернизации уже существующей инфраструктуры, улучшению логистики и обеспечению открытого потока товаров и информации за счет создания свободных экономических зон для торгового сотрудничества, промышленных и технологических парков и т.д. [[54]](#footnote-55). Таким образом, инициатива внесет больший вклад в мир и развитие человечества и поможет странам-участницам расширить процессы гуманитарных обменов и взаимообогащения культур во имя большего взаимодоверия и взаимоуважения, международной гармонии, спокойствия и достатка[[55]](#footnote-56).

Для реализации проекта «Пояса и пути» в 2015г. была создана малая руководящая группа по продвижению строительства ИПП, заместителем главы которой стал Ван Хунин – именно ему приписывают авторство концепций двух предыдущих генсеков – Цзян Цзэминя и Ху Цзиньтао, а также концепции «китайской мечты» Си Цзиньпина. Цель руководящей группы по продвижению инициативы заключается в координации деятельности как государственных (центрального правительства и руководства, высшей бюрократии, местных властей, государственных компаний), так и негосударственных акторов (бизнеса, исследователей и экспертов) в Китае. Важно отметить, что в условиях растущей централизацией власти, нынешний председатель КНР Си Цзиньпин контролирует экономическую сферу, в том числе и внешнеэкономическую политику и занимает пост главы руководящей группы по всестороннему углублению реформ[[56]](#footnote-57).

Существует несколько способов финансирования строительства инициативы «Пояс и путь» и, следует отметить, что многие проекты включают в себя все упомянутые ниже инструменты финансирования.

Во-первых, это предоставление средств в виде безвозмездной помощи, но он невелик – около 7 млрд долл США каждый год и только половина из средств идет в страны-участниц «Пояс и пути». Наиболее распространенным методом является предоставления льготных кредитов Экспортно-импортным банком Китая (Export-Import Bank of China (CEXIM)), которые оцениваются в среднем примерно в 10 млрд долл США в год. Кредит предоставляется сроком до 20 лет и обычно его величина может достигать 85% от стоимости проекта, а годовая процентная ставка, как правило, составляет около 2%. В рамках финансирование развития годовая процентная ставка составляет около 3-4%, а срок действия может достигать до 20 лет[[57]](#footnote-58). Учитывая трудности, с которыми сталкиваются китайские фирмы при получении внутренних займов для инвестирования за рубежом, кредиты обычно предоставляются правительствам или под их гарантии крупным госкомпаниям для конкретных инфраструктурных проектов. Основными условиями выделения кредитов являются участие китайских компаний в выполнении подрядных работ, приобретение китайского оборудования, техники, технологий и т.д. Также нередко китайские субподрядные компании получают льготы по налогообложению и уплате таможенных пошлин.

Помимо этого, Китай подписал более 10 международных соглашений о финансовом сотрудничестве со странами и международными организациями и создании двусторонних и многосторонних фондов, совместно спонсируемые китайским правительством и другими правительствами (например, Фонд инвестиционного сотрудничества Китай – АСЕАН (CAF)). Однако они по существу финансируются совместно только номинально, основными спонсорами остаются государственные банки Китая. Среди специальных фондов благосостояния можно выделить Китайскую инвестиционную корпорацию, Национальный Фонд социального обеспечения и созданный в 2014 г. инвестиционный Фонд Шелкового пути с уставным капиталом в размере 40 млрд долл. США[[58]](#footnote-59). На долю Государственного управления **иностранной** валюты (SAFE), Китайской инвестиционной корпорации, Экспортно-импортного банка Китая и Китайского банка развития приходится 65%, 15%, 15% и 5% соответственно от общего капитала. Основная задача Фонда Шелково пути заключается в содействии развитию инфраструктурных связей, освоению природных ресурсов, промышленной кооперации и финансовому сотрудничеству в странах, расположенных вдоль «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXIв.»[[59]](#footnote-60). В мае 2017 г. Фонд Шелкового пути получил от китайского правительства дополнительные 100 млрд юаней (≈14,7 млрд долл США) капитала. К концу 2018 г. Фонд Шелкового пути выделил 11 млрд долл США на 30 проектов инициативы «Пояс и путь»[[60]](#footnote-61).

Стоит отметить, что, хотя во многих исследованиях «Пояса и пути» большое внимание уделяется Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) , однако многосторонний банк развития, инициированный Китаем, не был создан исключительно для оказания финансовой поддержки инициативы «Пояс и путь», хотя большинство проектов, на которые он предоставляет кредиты, осуществляются в странах и регионах, расположенных вдоль китайской инициативы.

Более того, АБИИ и Фонд Шелкового пути они не являются основными источниками кредитов для строительства «Пояса и пути», как обычно указано во многих исследованиях и научных статьях. На долю государственных политических банков (Экспортно-импортный банк Китая и Китайский банк развития) и государственных коммерческих банков (Промышленно-коммерческий банк Китая (ICBC), Китайский строительный банк (CCB), Сельскохозяйственный банк Китая (ABC) и банк Китая (BOC)) приходится около 81% от общего объема финансирования «Пояса и пути». Китайский банк развития является крупнейшим источником финансирования «Пояса и пути» и к концу 2018 г. предоставил на сумму около 196 млрд долл США кредитов, что составляет 26% от общего объема финансирования. Экспортно-импортный банк Китая предоставил более 145 млрд долл США, что составляет 19% от общего объема финансирования. Четыре крупных государственных коммерческих банка обеспечили в общей сложности 227,2 млрд долл США к концу 2018 г. и среди них Промышленно-коммерческий банк Китая и банк Китая предоставил большинство кредитов. Остальные 13% финансирования «Пояса и пути» обеспечиваются за счет акционерного финансирования предприятий на китайских рынках капитала (9%), многосторонних финансовых институтов (2%) и Фонда Шелкового пути (2%)[[61]](#footnote-62). Также к 2018 г. объем китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в странах-участницах инициативы «Пояс и путь» составил 173 млрд долл США, что составляет лишь 8,7% от общего объема вывозимых ПИИ Китая. При этом около 55% были выпущены еще до объявления о создании «Пояса и пути» в 2013 году. Таким образом, согласно данным IFC (International Finance Corporation), где говорится о том, что доля финансирования частными источниками, составляет менее 10% от общего объема финансирования, именно китайские государственные структуры обеспечивают большую часть финансирования[[62]](#footnote-63).

Чтобы способствовать либерализации и упрощению процедур инвестирования в рамках инициативы и повысить глобальное доверие к многостороннему торгово-экономическому сотрудничеству Китай ускорил процесс совершенствования внутренней системы. Так, Главное таможенное управление Китая планирует "упорядочить процедуры для более плавной торговли между странами", в частности, работая с другими странами над интеграцией региональных процедур таможенного оформления.[[63]](#footnote-64) Государственная налоговая администрация Китая готовит новую налоговую систему и расширяет свои услуги для поддержки МШП.[[64]](#footnote-65)Помимо этого, наконец-то, Китай создает межведомственные органы и ведущие группы.[[65]](#footnote-66)Равным образом для создания более прозрачных условий работы зарубежных компаний и привлечения иностранного участия в проектах Китай принял новый закон, вступивший в силу с 1 января 2020 г. об иностранных инвестициях. В настоящее время более 60% контрактов на закупку, выданных китайскими финансистами, приходится на китайских подрядчиков и поставщиков. Так Китай обещает относиться к иностранным инвесторам так же, как и к китайским компаниям, когда речь заходит о закупках. Новый закон призывает к участию в проекте иностранных инвесторов, которые могут гарантировать повышение стандартов и более эффективную операционную работу. Также закон запрещает передачу технологий и незаконное «вмешательство» правительства в деятельность иностранных компаний[[66]](#footnote-67).

Для успешной реализации инициативы «Пояс и путь» в исследуемых нами странах ЮВА формируется политическая поддержка за счет интеграции инициативы с ранее институциональными механизмами регионального сотрудничества, дискуссий на официальных и неофициальных многосторонних форумах, подписания меморандумов о взаимопонимании, двусторонних соглашений о взаимодействии на уровне лидеров и министров, разработки совместных дорожных карт, запуска двусторонних пилотных проектов и национальных планов развития[[67]](#footnote-68). Среди таких механизмов можно выделить зону экономического роста «Великий Меконг», зону свободной торговли Китай – АСЕАН, а также формат сотрудничества Ланчанг-Меконг, запущенный в марте 2016 года, он охватывает Китай, Таиланд, Камбоджу, Лаос, Мьянму и Вьетнам. Под эгидой формата Ланчанг-Меконг Китай может осуществлять не только финансирование инфраструктурных проектов в странах-партнерах, но и поставлять их предприятиям собственное оборудование и технологические решения. Равно Китай подписал соглашения о взаимодополняемости «Пояса и пути» с местными планами развития в Лаосе, Камбодже и Мьянме[[68]](#footnote-69).

Кроме того, китайская инициатива поддерживает существующие многосторонние и региональные проекты асеановского сообщества, таких как «Видение 2025 г.» и Генеральный план по обеспечению подключения к сети АСЕАН до 2025 г.[[69]](#footnote-70) Так 2020г. объявлен годом цифровой экономики Китая – АСЕАН, что дает возможность расширить сотрудничество и по направлению «Цифрового Шелкового пути» [[70]](#footnote-71). Однако, хотя Китай придает большое значение осуществлению диалога через многосторонние платформы и механизмов, но многие проекты «Пояса и пути»[[71]](#footnote-72) свидетельствуют о том, что Китай рассматривает двусторонний диалог как «основной канал коммуникации» со странами ЮВА. Данный подход критикуется АСЕАН, так как он предоставляет преимущества Китаю, который может ослабить нынешний режим возглавляемого АСЕАН регионализма и со временем привести к региональной экономической интеграции, ориентированной на Китай[[72]](#footnote-73). Особая роль в развитии инициативы отводится международным выставкам и форумам. Так Китай и страны АСЕАН проводили дискуссии по поводу инициативы на официальных и неофициальных многосторонних форумах, например, 10-й Восточноазиатский саммит 2015 года, 48-я встреча министров иностранных дел АСЕАН в 2015 году и 15-я встреча министров транспорта АСЕАН и Китая в 2016 г.[[73]](#footnote-74).

Создание «народной поддержки» китайской инициативе «Пояс и путь» включает любое сотрудничество между народами. Это может быть, например, поддерживаемые правительством проекты «международной помощи и развития» или гуманитарные меры реагирования, а также обмены между студентами, сотрудниками аналитических, культурных центров, спортивных и религиозных учреждений. Равным образом это пропаганда связанной с деятельностью в рамках инициативы «Пояс и путь» через средства массовой информации[[74]](#footnote-75).

Важнейшими этапами продвижения инициативы «Пояса и пути» стали два Форума международного сотрудничества в мае 2017г. и в апреле 2019г.

Проведенный за несколько месяцев до важнейшего события пятилетия – XIX съезда Компартии Китая – I Форум международного сотрудничества, на котором присутствовали представители более 100 государств, в том числе 30 глав государств, продемонстрировал существенный интерес мировой общественности к китайскому проекту и подвел промежуточные итоги. Из стран ЮВА приняли участие премьер-министры Камбоджи, Малайзии, государственный советник Мьянмы, президенты Филиппин, Вьетнама, Индонезии и Лаоса[[75]](#footnote-76). В то время как Сингапур и Таиланд были представлены на уровне министров (Сингапур представлял министр национального развития и второй министр финансов, Тайланд – министр иностранных дел, министр транспорта, министр торговли, министр цифровой экономики и общества и министр науки и технологий)[[76]](#footnote-77).

В контексте хороших связей между Таиландом и Китаем отсутствие премьер-министра Таиланда Праюта Чан-Оча на саммите вызвало удивление среди политических аналитиков, средств массовой информации и представителей общественности. Некоторые политологи считают, что отсутствие премьер-министра связано с незначительным участием страны в проекте «Пояса и пути». Однако Таиланд является важной частью Индокитайского экономического коридора – одного из шести основных коридоров китайской инициативы, который свяжет юго-западные провинции Китая с Сингапуром. Также в то время МИД Таиланда заявили, что отсутствие премьер-министра не имеет никаких политических последствий.

Существуют две возможные причины для исключения премьер-министра на мероприятии. Во-первых, это задержка в проекте высокоскоростной железной дороги Китай – Таиланд, который стартовал в 2012 г., но из-за решения парламента в виду жестких условий Китая, который потребовал права на землепользование и привлечение китайских рабочих, что противоречит тайским законам и правилам, строительство было прервано. Таиланд объявил, что проект будет финансироваться страной, а не за счет Китая, хотя ему были предоставлены концессии на строительство железных дорог и эксплуатацию поездов. Однако после проведения Форума «Пояса и путь» кабинет министров Таиланда в июле 2017 г. одобрил строительство первого этапа проекта высокоскоростной железной дороги Китай – Таиланд стоимостью 5,5 млрд длл США и его планируется закончить в 2021г.

Вторая причина может быть связана с тем, что Прают Чан-Оча принял приглашение президента США Дональда Трампа посетить Белый дом в конце 2017г. и своими действиями Пекин, возможно, хочет дать понять Бангкоку, что он не потерпит, чтобы его рассматривали как «второй выбор» в дипломатических отношениях Таиланда с США и Китаем. Аналогичным образом, отсутствие сингапурского лидера также вызвано из-за недовольства Пекина стратегической позицией города-государства в пользу Вашингтона[[77]](#footnote-78).

Для Китая главными целями Форума было, во-первых, пригласив глав зарубежных государств и правительств, руководителей крупных международных организаций, продемонстрировать широкую поддержку Си Цзиньпина накануне XIX съезда КПК, на котором будут подтверждено, что команда нынешнего лидера остается на следующий срок и существенно обновится состав Постоянного комитета Политбюро ЦК КПК. Во-вторых, проведение крупномасштабного мероприятия закрепило позиции страны как влиятельного актора мировой политики, который способен предложить всему миру крупномасштабную внешнеполитическую инициативу[[78]](#footnote-79), в основе которой закреплены принципы «справедливости» и «инклюзивности», в отличие от эгоистичной западной модели глобализации.

В своем выступлении на Форуме Председатель КНР Си Цзиньпин сказал о необходимости сопряжения национальных стратегий развития стран-участниц с инициативой «Пояс и путь»; было подчеркнуто достижение взаимодополняемости между планами развития Китая и Лаоса, Камбоджи, Мьянмы и Венгрии; поддержал принципы свободной торговли, дальнейшую либерализацию мировой торговли и выступил против протекционизма[[79]](#footnote-80). Также Си Цзиньпин анонсировал текущие проекты на сумму 900 млрд долл США, увеличение финансовой поддержки инициативы в размере 113 млрд долл США и поддержки развивающимся странам. Однако, по мнению Лексютиной Я.В., заявление об увеличении финансирования — имиджевый ход. Так за четыре года строительства «Пояса и пути» Фонд Шелкового пути направил лишь десятую часть (4 млрд долл.) на инвестирование соответствующих проектов, а 100-миллиардный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, изначально призванный служить дополнительным источником финансирования «Пояса и пути», выделил лишь 1,7 млрд долл. на реализацию девяти проектов в странах – участницах инициативы[[80]](#footnote-81).

 Более того, среди объявленных 270 конкретных результатов реализации инициативы, было всего несколько окончательных: Китайско-пакистанский экономический коридор, финансирование высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг, проект железной дороги Аддис-Абеба-Джибути, реконструкция Венгерско-сербской и Китайско-лаосской железных дорог, портов Гвадар в Пакистане и Пирей в Греции. С 11 странами-участниками мероприятия были подписаны меморандумы о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках «Пояса и пути», документы о сотрудничестве с 9 международными организациями и рамочные соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве с 30 государствами.

Таким образом, I Форум «Пояса и пути» подвел итог первому этапу выдвижения китайской инициативы и показал, что, во-первых, по существу, инициатива «Пояса и пути» мало чем отличается от той внешнеэкономической политики, которую Китай стал осуществлять еще с середины первого десятилетия XXI в. Во-вторых, многие проекты, которые на форуме были ребрендированы в проекты «Пояса и пути», были разработаны, а некоторые – частично реализованы еще до обнародования инициативы в 2013 г. В-третьих, в концептуальном плане Шелковый путь стал ответом на вызовы, стоящий перед Китаем в его восхождении к статусу мирового лидера.

На II Форуме инициативы «Пояс и путь» в апреле 2019 г. приняли участие 37 глав государств, правительств и международных организаций. В ответ на впечатляющее число лидеров из стран ЮВА, представленных на форуме многие заявили об успехе политики Китая в ЮВА. Однако согласно списку, опубликованному министром иностранных дел Китая Ван И, из 10 государств-членов АСЕАН только 9 высших руководителей приняло участие. Индонезия не была включена в список поскольку страну представлял вице-президент страны, Юсуф Калла. Многие связывают это с тем, что мероприятие совпало с недавним переизбранием президента Джоко Видодо, а не с намеренным пренебрежением Джакартой Форума из-за сохраняющихся трений в Южно-Китайском море[[81]](#footnote-82). Страны ЮВА, которые первоначально игнорировали результаты инициативы, признали некоторые прагматические достижения и влияние проектов. В частности, на II Форум присутствовали Таиланд и Сингапур, которые отсутствовали в ходе первого форума.

В ходе трехдневного саммита были подписаны соглашения на общую сумму 64 млрд долл США. Лидеры также выпустили совместное коммюнике, в котором выразили свою общую приверженность продвижению вперед высококачественного, устойчивого и инклюзивного сотрудничества по линии пояса и пути.

Однако если проведение I Форума было направлено на подведение итогов первого этапа выдвижения китайской инициативы, когда руководство «прощупывало» настроение мировой общественности в отношении глобальной идеи, и ее реализации, то проведение II Форума необходимо было для восстановления имиджа китайской инициативы, который за шесть лет был омрачен скандалами по поводу долговых обязательств проектов «Пояса и пути», коррупции[[82]](#footnote-83), воздействия финансируемых Китаем проектов на окружающую среду. Особенное беспокойство было вызвано из-за проектов в Шри-Ланке, Малайзии и Черногории[[83]](#footnote-84), осуществление которых не приводит к «беспроигрышным» результатам и ставит под сомнение истинные цели реализации «Пояса и пути» [[84]](#footnote-85). Так, в ответ на подмеченные премьер-министром Малайзии Махатхир Мохаммадом проблемы недостаточной транспарентности и инклюзивности проектов «Пояса и пути», лидер Китая признал критические замечания и продемонстрировал готовность работать над улучшением содержания инициативы со странами-участницам [[85]](#footnote-86). Председатель КНР подчеркнул, что Китай будет придерживаться принципов консультаций, совместного вклада и общих выгод, поддерживая тесную связь и координацию со всеми сторонами. Он пообещал, что в рамках инициативы Китай будет более тесно сотрудничать с многосторонними банками развития, примет международную передовую практику, касающихся разработки проектов, осуществления операций, закупок и проведения торгов, а также усилит контроль над соблюдением прав интеллектуальной собственности.

 В свою очередь, министр финансов Китая Лю Кунь представил план по оценке долговой нагрузки на страны-участницы «Пояса и пути», подготовленный на основе стандартов Международного валютного фонда (МВФ) и Всемирного банка. Отныне желающие получить китайский кредит страны будут после оценки получать статус высоко-, средне- или низко-надежных заемщиков[[86]](#footnote-87). Реагируя на жалобы, что китайские проекты часто приносят вред окружающей среде, Си Цзиньпин пообещал «приступить к реализации зеленых инфраструктурных проектов, осуществить зеленые инвестиции и обеспечить зеленое финансирование» [[87]](#footnote-88). В то время как международные финансовые институты (к ним присоединились японские и южнокорейские банки) проводят политику ограничения своей подверженности угольным энергетическим проектам, прекращая их финансирование или подвергая их специальным комитетам по пересмотру, малазийские и китайские банки продолжают финансировать эти проекты – в рамках инициативы Китай финансирует более четверти угольных электростанций с генерирующей мощностью 399 гигаватт[[88]](#footnote-89).

Так, несмотря на то, что Пекин выразил твердую приверженность использовать экологически чистые источники, большинство «энергетических» инвестиций и контрактов были связаны с ископаемым топливом. В период с 2014 по 2017 г. предоставляемые шестью крупнейшими китайскими банками инвестиции в энергетическом секторе составили 91% в угольные проекты в Индонезии, и на Филиппинах[[89]](#footnote-90).

Таким образом, главным итогом II Форума стало обсуждение  накопившихся проблем реализации китайской инициативы на официальном уровне. Китай продемонстрировал усилия по решению ряда возникших проблем в реализации инициативы, что привело к мысли о появлении «Пояса и пути 2.0»[[90]](#footnote-91). Однако данные изменения и корректировки в реализации напрямую связаны с серьезными расходами и последствиями для самого Китая. Так для того, чтобы проекты приносили больше выгод для стран-участниц, необходимо будет нанимать больше местных работников, в ущерб китайским. Также привлечение большего числа зарубежных партнеров может означать снижение Китаем контроля над проектом. Повышение прозрачности затруднит оказание поддержки китайским фирмам и компаниям. В целом, хотя Китай готов официально обсуждать и решать сопутствующие проблемы реализации «Пояса и пути», новые потребуют большего, чем подписание символических документов.

В то же время, два проведенных Форума «Пояса и пути» показали, что до сих пор существует достаточно много неопределенностей в отношении фактического содержания инициативы, ее целей и осуществимости.

«Пояс и путь» - это инклюзивная инициатива, которая открыта для всех заинтересованных стран и регионов, однако в настоящие время не существует открытого списка проектов, и фактически многие проекты, как было показано на I Форуме многостороннего сотрудничества «Пояс и путь», квалифицируется как проекты китайской инициативы. В настоящее время во многих академических исследованиях и в официальных новостных сообщениях говорится о 64 стран-участниц, подавляющее большинство которых подписало меморандумы о сотрудничестве с Китаем [[91]](#footnote-92), однако существует расширенный список стран, подписавших меморандумы о сотрудничестве или опубликовавшие совместные заявления с Китаем по поводу реализации «Пояса и пути». Так к августу 2019 г., список включает около 136 стран. В данный список входит упомянутые выше 64 страны Шелкового пути и 50 стран Африки, более 30 стран Латинской Америки и южной части Тихого океана, которые называются странами, совместно строящими «Пояс и путь». В свою очередь трудно оценить фактические масштабы инициативы – нет официального отчета о том, какие именно проекты и инвестиции подпадают под категорию «Пояс и путь», а какие нет, что в дальнейшем создало определенные сложности в исследовании. Многие рассматривают проекты в широком смысле и включают в «Пояс и путь» все связанные с Китаем проекты, которые инвестируются или финансируются Пекином. В то время, другие рассматривают проекты в узком смысле и включают только те проекты, которые были разработаны или включены в сотрудничество/диалог между Китаем и странами-участницами «Пояса и пути»[[92]](#footnote-93). Также, если посмотреть на то, что Министерство иностранных дел Китая официально охарактеризовало как «283 конкретных результата в шести категориях» в заявлении, опубликованном после II Форума, то видно, что некоторые из этих результатов фактически являются подтверждением или переупаковкой ранее достигнутых договоренностей[[93]](#footnote-94). Хотя многие не видят в этом весомой проблемой, но этот факт, говорит о том, что инициатива все больше похожа на «мешанину мер», а не на стратегический план[[94]](#footnote-95).

Отсутствие координации и четких данных можно также увидеть в заявлениях о масштабах финансирования инициативы «Пояс и путь». Комиссия по надзору и управлению государственными активами утверждала, что за пять лет государственные предприятия «осуществили в общей сложности 3116 проектов в 185 странах вдоль маршрута и подписали контракты на строительные проекты на сумму более 500 милрд долл США»[[95]](#footnote-96). Для сравнения, ведущий китайский аналитик определяет около 350 млрд долл США в непогашенных кредитах в проекты 64 стран[[96]](#footnote-97), в то время как Всемирный банк предполагает, что общая сумма составляет 292 млрд долл США кредитов, а другие отчеты определяют до 739 млрд долл США только в проектах «Пояса и пути» в странах АСЕАН[[97]](#footnote-98). Помимо отражения фрагментарной внутренней политики, эти различные цифры подчеркивают неоднозначность в отношении того, что именно представляет собой китайская инициатива.

Большинство объявленных концепций и планов развития ЭПШ и МШП XXIв. являются рамочными, так как не проясняют конкретные цели и средства, которые будут использованы для строительства «Пояса и пути». Также стоит отметить, что страны «присоединяются» к проекту, когда правительство подписывает меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках «Пояса и пути». Однако, даже если правительство не подписало данный меморандум, местные государственные учреждения, компании и некоммерческие организации могут обозначать свою деятельность как «деятельность в рамках Пояса и пути». Более того, часто считается, что если проект осуществляется в рамках бренда «Пояса и пути», то он имеет поддержку со стороны китайского правительства. Однако, это не обязательно именно так, и китайское правительство может даже не знать о существовании проекта, не говоря уже о его продвижении[[98]](#footnote-99).

Таким образом, выдвинутая инициатива «Пояс и путь» с двумя ее составляющими — сухопутным «Экономическим поясом Шелкового пути» и Морским Шелковым путем XXI в. прошла с 2013г. путь всесторонней институционализации, концептуальной эволюции и внедрения ее на практике. В основе инициативы лежат принципы открытости и инклюзивности, совместного строительства и общих выгод. Согласно официальным документам строительство «Пояса и пути» будет способствовать экономическому развитию стран-участниц, стимулировать региональное взаимодействие, укреплять взаимопонимание между различными культурами стран и будет поддерживать мир и всеобщее процветание. Однако проведенные два масштабных Форума международного сотрудничества «Пояс и путь» показали, что, во-первых, инициатива в целом направлена на повышение роли Китая как глобального лидера. Во-вторых, при реализации проектов выявилось немало проблем связанных с выдачей китайских кредитов, экологической устойчивостью и внутренней безопасностью стран-участниц, что ухудшило доверие к этому масштабному проекту. В свою очередь «Пояс и путь» до сих пор не приобрел системности и, несмотря на быстро растущее внимание к проекту, понимание целей, механизмов, условий и финансирования проектов остается ограниченным. Также действия Китая по поводу приглашенных участников на форумы «Пояса и пути» могут свидетельствовать о том, что Пекин сменяет свою стратегию «наступательного очарования» и готов более открыто оказывать политическое давление, когда его интересы страны даже косвенно затрагиваются.

**1.2 Цели Китая в ЮВА в рамках инициативы «Пояс и путь»**

Можно выделить три взаимосвязанные группы целей Китая в реализации инициативы «Пояса и пути»: собственного экономического развития страны, внешнеэкономические и геополитические.

Во-первых, китайская инициатива будет играть важную роль в обеспечении устойчивого развития китайской экономики, которая в последние время сталкивается с такими проблемами, как замедление роста, избыток производственных мощностей и несбалансированное развитие в различных регионах.

В результате «политики реформ и открытости» конца 1970-х гг. и стратегии «идти вовне» модель развития Китая базировалась на экспортной ориентации и привлечении иностранных инвестиций при низком внутреннем спросе. Государство поощряло китайские компании инвестировать за рубеж, в особенности в добывающую промышленность, тем самым обеспечивая быстрорастущую экономику необходимым сырьем. После смены руководства на 18-м Всекитайском съезде в 2012 г. в условиях замедления динамики экономического роста и серьезных структурных проблем начался переход к устойчивому экономическому росту. Так, если в 2001—2007 гг. темпы прироста ВВП выросли с 8,3 до 14,2%, то в 2010— 2015 гг. снизились с 10,6 до 6,9%. При Си Цзиньпине была разработана концепция «новой нормальности», в основе которой лежит положение о том, что снижение темпов экономического роста является закономерным процессом, обусловленным объективными причинами. Основной акцент необходимо делать на обеспечении качественного развития экономики, предполагающее структурные изменения в экономике и становление инновационной сферы. Так, в настоящее время происходит усиление ведущей роли инноваций, разработан и запущен план реализации программ научно-технического развития до 2030 года, внедряется комплексная программа «Сделано в Китае — 2025».

Еще одной проблемой из-за стимулирующей политики и ускоренного развития инфраструктурных проектов стал раскрученный маховик перепроизводства и избыточных производственных мощностей в ряде секторов экономики, связанных с инфраструктурным строительством (перепроизводство стали, алюминия, цемента и угля), тяжелой промышленности, производстве стройматериалов, транспортного и энергетического машиностроения. Во время мирового финансового кризиса 2008 г. политика государства привела к чрезмерным инвестициям, начиная от сталелитейных заводов и заканчивая цементными, лишь увеличив избыток производственных мощностей и подорвав производительность Китая. Согласно официальным данным, опубликованным на сайтах соответствующих ведомств КНР, в 2013 г. в стране было произведено 779 млн тонн стали и 2 млрд 414 млн тонн цемента. Экологический ущерб огромен, а эксплуатация автомагистралей, аэропортов и многих других объектов – убыточна[[99]](#footnote-100).

В этой связи Китай намерен найти новые и внутренние, и внешние источники роста с целью увеличения конкурентоспособности своей экономической модели в развивающихся странах ЮВА. Так реализация инициативы в субрегионе придаст стимулы экономическому развитию в период структурной трансформации его социально-экономической модели за счет загрузки производственных мощностей, а также стимулирования инновационного развития для осуществления перехода на интенсивную модель развития. Китай, который в последние три десятилетия реформ и открытости лишь привлекал иностранный капитал, сможет сместить фокус своей экономической стратегии и начать экспорт «избыточных мощностей», товаров и услуг с более высокой добавленной стоимостью, включая электронные компоненты, потребительские товары, оборудование для тяжелой промышленности, строительные и инженерные услуги.[[100]](#footnote-101) Так быстроразвивающиеся страны ЮВА являются перспективными рынками сбыта китайской продукции, а также аутсорсинга производственных мощностей, а именно выноса энергоемких, трудоемких и «грязных» производств, особенно в секторах с низкой квалификацией рабочих, вроде текстильной промышленности. Предпринятые меры позволят сосредоточиться Китаю на развитии инновационных отраслей промышленности. При этом инвестиции в инфраструктурные проекты в странах ЮВА будут стимулировать высокотехнологичное производство в Китае, т.к. проекты будут базироваться на использовании китайского сырья и материалов, оборудования, услуг и китайской рабочей силы[[101]](#footnote-102).

В свою очередь за счет активизации сотрудничества между городами в области инфраструктуры, развития индустриальных парков в рамках «Пояса и пути» предоставляется возможность дальнейшего экономического развития приморских регионов Китая и решения проблемы диверсификации торгово­экономических связей, за счет создания новых маршрутов поставок минеральных ресурсов.

В вопросах сухопутного сообщения между Китаем и ЮВА важную роль играют провинции Юньнань и Гуанси-Чжуанский АР, граничащие с Вьетнамом, Лаосом и Мьянмой, равно как Гуанси-Чжуанский АР вместе с провинцией Фуцзянь рассматриваются в качестве «центральных районов «МШП XXI века»[[102]](#footnote-103). Цюаньчжоу, портовый город в провинции Фуцзянь, уже признан ЮНЕСКО одной из двух ключевых отправных точек (другая-Нинбо в провинции Чжэцзян) древнего морского Шелкового пути в Китае. В 2006г. в Гуанси была образована экономическая зона залива Пань – Бэйбу, соединяющая провинции [Гуандун](http://www.chinapro.ru/rubrics/1/2806/), [Юньнань](http://www.chinapro.ru/rubrics/1/2806/) и Гуанси с северной частью полуострова Индокитай – Вьетнамом, Сингапуром, Малайзией, Индонезией, Филиппинами и Брунеем. В настоящее время АСЕАН является крупнейшим торговым партнером Гуанси. В Гуандуне, и на Хайнане ежегодно проводятся международные выставки и другие регулярные мероприятия по развитию торговли и инвестиций с иностранными партнерами. [[103]](#footnote-104)

Особое значение имеет одна из наиболее отсталых провинций Юньнань на юго-востоке страны, обращенная к реке Меконг и Бенгальскому заливу Индийского океана, но не имеющая выхода к морю. Юньнань должна стать центром развития за счет строительства экономического коридора «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма»[[104]](#footnote-105) и Паназиатской железнодорожной магистрали, призванной соединить Китай с Лаосом, Таиландом, Вьетнамом, Малайзией и Сингапуром. За счет строительства железных дорог в рамках этих проектов, Китай будет иметь запасной выход в Бенгальский залив и Индийский океан[[105]](#footnote-106).

Также Куньмин, столица провинции Юньнань, связана с городом Чаупхью, где в 2016 г. дочерние компании китайской корпорации CITIC Group, в том числе China Harbor Engineering Company, выиграли контракты на строительство глубоководного порта и создание промышленной зоны в особой экономической зоне (ОЭЗ).[[106]](#footnote-107) Равно как Чаупхью является конечной точкой построенного нефте- и газо- провода в 2014г. идущего в Куньмин, который является дополнительным маршрутом доставки энергоносителей в Китай. Пекин намерен за счет строительства глубоководного порта и создания промышленной зоны не только способствовать развитию внутренних провинции, но и обеспечить бесперебойную доставку нефти и газа через провинцию Юньнань. Однако, очевидно, что нефтепровод не может стать полноценной альтернативой морскому пути в силу его относительно малой мощности[[107]](#footnote-108).

Во-вторых, выдвижение инициативы отражает изменение приоритетов внешней политики 5-го поколения китайских руководителей, в которой акцент переносится на соседние страны.

 Китай нацелен на формирование нового типа региональной интеграции, подразумевающего создание азиатского сообщества на базе не только торговых, энергетических и инфраструктурных связей, но и сходства исторических и культурных факторов. Ключевой опорой данной интеграции выступает концепция «Сообщества с единой судьбой и общих интересов»[[108]](#footnote-109), которая была произнесена Си Цзиньпином во время визита в Индонезию в октябре 2013 г. Данная концепция, акцентируя внимание на соразвитии и взаимовыгодной ситуации (win-win situation) для всех участников, выступает основной «мягкосиловой» опоры инициативы «Один пояс, один путь», укрепляя доверия между Китаем и его соседями в ЮВА и формируя «пояс добрососедства» по периметру китайских границ[[109]](#footnote-110).

Создание и поддержание имиджа мирно развивающегося государства, усиление которого не провоцирует региональные конфликты, а, наоборот, способствует конвергентному экономического развитию всего региона необходимо Китаю в условиях роста недоверия стран ЮВА к Китаю из-за территориальных споров в Южно-Китайском море (ЮКМ) и стремительного роста военного потенциала с 2013г. В этом отношении Шелковый путь стал ярким примером «новой дипломатии», которая помогает Китаю с помощью экономических рычагов «мягкой силы» не только восстановить «репутацию» в ЮВА, а также снизит мотивацию стран ЮВА искать защиты у США и создавать антикитайский политико-экономический «фронт». Так, после начала реализации инициативы наметилось значительное снижение напряжённости в Южно-Китайском море. Вопросы решаются более рационально, поскольку все стороны конфликта стремятся не допустить, чтобы территориальный вопрос мешал реализации инициативы. Например, на встрече АСЕАН в Маниле на вопрос о территориальных претензиях в Южно-Китайском море лидеры Ассоциации государств Юго-Восточной Азии одобрили коммюнике с более мягкими формулировками, подтверждая важность безопасности и свободы морского судоходства и полетов, без провокационных ссылок на милитаризацию или мелиорацию. [[110]](#footnote-111) В свою очередь произошли существенные сдвиги в направлении согласования положений «Кодекса поведения сторон в морском и воздушном пространстве ЮКМ», которые прорабатываются АСЕАН и КНР. В 2019г. июле досрочно завершили первое чтение единого проекта Кодекса поведения в Южно-Китайском море, что ознаменовало собой значительный прогресс в консультациях. На 35-й саммите АСЕАН в Бангкоке страны-участницы в совместном заявлении пообещали завершить работу над проектом к 2022 г.[[111]](#footnote-112)

В-третьих, хотя нет никакого официального политического документа, связывающего «Пояс и путь» с интересами безопасности Китая в ЮВА, и большинство китайских экспертов делают акцент на исключительно экономическом характере данной инициативы, за счет проекта Китай расширяет стратегическое пространство безопасности.

Китай граничит с четырьмя морями — Бохайским морем, Желтым морем, Восточно-Китайским морем и ЮКМ, - он окружен Корейским полуостровом, Японией, Филиппинами и Вьетнамом. Это резко контрастирует с морским пространством, например, США, которые имеют открытый доступ, как на Атлантической, так и на Тихоокеанской стороне, и с Европейским союзом. В отличие от Атлантики и Тихого океана, или наиболее стратегических пространств Центральной и Южной Азии, пересекаемых поясом, ЮКМ и Индийский океан являются более сложными и спорными пространствами безопасности. Китая в значительной степени зависит от морских поставок и безопасности морских транспортных коридоров. Морская экономика Китая занимает около 90 % всей внешней торговли страны, причем, является крупнейшим импортёром энергоресурсов в мире, водным транспортом импортируется около 60 % потребляемой нефти, значительная часть которой перевозится танкерами.[[112]](#footnote-113)

В результате для китайского руководства во главе угла стоит цель обеспечить экономическую безопасность за счет диверсификации источников импорта энергоносителей и создания альтернативных сухопутных и морских транспортных коридоров в рамках инициативы «Пояс и путь». Так китайские инвестиции в инфраструктуру ключевых государствах ЮВА создадут новые альтернативные транспортные коридоры в стороне от рискованных маршрутов. Примером тому служат нефте- и газопроводы, идущие от порта Кяукпхью в Мьянме до китайской провинции Юньнань.[[113]](#footnote-114)

В этом случае в условиях напряженности отношений с США, Китай сможет разрешить «Малаккскую дилемму», сформулированную предыдущим председателем КНР Ху Цзиньтао, которая подразумевает возможность перекрытия Америкой совместно с ее союзниками Малаккского пролива, по которому в КНР осуществляется более 85% поставок нефти и нефтепродуктов. Пекин всерьез опасается, что США и ее союзники могут ввести военно-морскую блокаду с целью ослабления экономического и политического потенциалов Китая. Несмотря на заверение западных авторов об отсутствии у США прямых интересов в ЮКМ, Америка неоднократно выражала намерение твёрдо защищать позиции стран АСЕАН в «морских спорах» с КНР, тем самым создавая противовес Китаю в регионе. Однако, в действительности ни Вашингтон, ни Пекин не готовы к вооружённому конфликту в ЮКМ, в первую из-за взаимозависимости экономик двух стран. Китай – крупнейший держатель американских гособлигаций и один из главных торговых партнёров США. Сдерживающим фактором также служат связи Китая с Россией. Кроме того, страны АСЕАН всё чаще действуют вразрез с линией Вашингтона и больше склонны договариваться с китайцами. [[114]](#footnote-115)

В свою очередь за счет объединения логистических, энергетических, культурно-гуманитарных проектов, Китай будет иметь доступ к природным и биологическим ресурсам стран ЮВА.

Так, Малайзия – ведущий мировой экспортёр каучука и обладает статусом важнейшей транспортной артерии, Индонезия богата древесиной ценных пород и пальмовых продуктов, а экономика Брунея целиком выстроена вокруг экспорта нефти и газа. Республика Союз Мьянма (РСМ) играет важную геополитическую роль в китайском проекте из-за своего расположения между Южной и Юго-Восточной Азией и наличия месторождений нефти, газа, природных и минеральных ресурсов, главным образом драгоценными камнями и золотом[[115]](#footnote-116).

В-четвертых, с выдвижением инициативы все чаще возникают вопросы относительно геополитических задач, стоящих за предложениями Китая в рамках инициативы «Пояс и путь».

За 40 лет успехи экономического развития Китая и усиление международного влияния привели к колоссальным изменениям, касающиеся места и роли страны в мировой политике. Возросшее влияние Китая потребовало от руководства страны создать внешнеполитическую концепцию «крупного государства» [[116]](#footnote-117), которое отходит от восьми постулатов участия в международной жизни Дэн Сяопина: «...хладнокровно наблюдать, укреплять позиции, уверенно реагировать на изменения, скрывать свои возможности, выигрывая время, не привлекать к себе внимания, никогда не становиться лидером, делать конкретные дела» [[117]](#footnote-118).

Инициатива «Пояс и путь» рассматривается в качестве одного из аспектов национальной идеи осуществления «китайской мечты». Данная концепция выражена в реализации двух «целей столетия»: к столетию КПК в 2021 г. завершить строительство общества средней зажиточности (сяокан), а в середине века к столетию образования КНР в 2049 г. – построить «богатое, сильное, демократическое, цивилизованное и гармоничное модернизированное социалистическое государство. Так, создание новых экономических, межцивилизационных и социокультурных связей в рамках ИПП может рассматриваться как системный подход к возвращению Китаем статуса великой державы, которое существовало на протяжении веков, и, следовательно, повышению его авторитета в мире[[118]](#footnote-119).

В связи с этим китайская инициатива выступает долгосрочной стратегией по достижению геополитического влияния Китая в ЮВА посредством строительства инфраструктуры для улучшения торговых взаимосвязей, предоставления финансирования, улучшения возможностей для гуманитарных обменов[[119]](#footnote-120). На фоне выхода США из соглашения о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП), протекционистских настроений ведущих стран и напряженностей в глобальной торговле Китай создаст новую региональную экономическую интеграцию в ЮВА, где Пекин будет выступать как ответственная великая держава, отказывающаяся от политики изоляции и активно участвующая в строительстве международной системы[[120]](#footnote-121).Также, возглавив торгово-экономического сотрудничество со странами ЮВА, Китай сможет не только продвигать интересы китайского бизнеса за рубежом, но и повысить значимость страны в ключевых механизмах глобального управления, что приведет к трансформации характера современных международных отношений, от международной системы, в которой доминирует Америка, к более многополярному международному порядку, в котором Китай будет иметь влияние[[121]](#footnote-122).

Таким образом, заявленная Китаем инициатива «Пояса и пути», в основе которой лежат принципы «общего выигрыша» и «совместного строительства и развития» для всех его участников, в первую очередь направлена на решение проблем стоящих перед руководством Китая. Инициатива призвана, во-первых, решить внутренние проблемы связанные с поддержанием темпов экономического роста в период «новой нормальности», перераспределением излишних производственных мощностей, переносом менее эффективных производств за пределы территории страны и развитием прибрежных регионов. Во-вторых, укрепить национальную безопасность страны за счет формирования «пояса добрососедства» в ЮВА и создания торговых маршрутов для бесперебойного обеспечения ресурсных поставок и экспорта китайской продукции. В-третьих, «Пояс и путь» будет способствовать формированию платформы для продвижения Китая к новой глобальной роли при помощи комплекса институтов и проектов, составляющих инициативу.

**1.3 Значимость инициативы «Пояс и путь» для стран ЮВА**

Субрегион ЮВА является центром региональной политико-экономической архитектуры и эффективным инструментом продвижения мира и стабильности в АТР. На страны ЮВА сегодня приходится более 630 млн чел., более 3 % мирового промышленного производства и около 7 % международной торговли. Темпы роста ВВП составляют порядка 5 % в год, а 24 % всего товарооборота приходится на взаимную торговлю – это третий в мире показатель после ЕС и НАФТА[[122]](#footnote-123). За счет роста доходов населения стран ЮВА формируется средний класс, что повышает самодостаточность и устойчивость национальных экономик. Вместе с тем для дальнейшего стабильного развития и поддержания устойчивых темпов экономического роста растёт потребность в улучшении транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры. Так, до сих пор развитие инфраструктуры в ЮВА является насущной проблемой для большинства стран субрегиона[[123]](#footnote-124), которые сильно отличаются друг от друга по экономическим возможностям и особенностям политического устройства. Так, по оценкам Азиатского банка развития (АБР), общие потребности в инвестициях в инфраструктуру в период с 2016 по 2030 г. составят от 2,8 трлн долл США до 3,4 трлн долл США[[124]](#footnote-125). В свою очередь АБР для поддержки строительства и развития инфраструктуры предоставляет займы, гранты и техническую помощь своим развивающимся странам-членам, частному сектору и в рамках государственно-частного партнерства. Однако расходы на данную сферу с 2014г. выросли незначительно: с $14 млрд в 2014 г.до $20 млрд в 2020 г.[[125]](#footnote-126).Сами **с**траны в свою очередь не располагают достаточными финансовыми ресурсами для инвестирования в проекты и осознают, что нуждаются в иностранном капитале. Всемирный банк также признал, что его фонд глобальной инфраструктуры ограничен. Более того, в самих странах ЮВА существуют серьезные внутренние проблемы, которые требуют проведение внутренних реформ[[126]](#footnote-127).

Весомую помощь продолжает оказывать Япония, торгово-экономические связи которой со странами Юго-Восточной Азии продолжают носить относительно сбалансированный характер. Япония предоставляет Официальную помощь развитию (ОПР) странам ЮВА с целью на выравнивания уровней социально-экономического развития стран субрегиона в целях ускорения процессов региональной интеграции. Среди стран ЮВА основными получателями ОПР являются Вьетнам, Камбоджа, Лаос и Мьянма. В частности, Вьетнам является лидером по получению японской ОПР (в 2016 г. он получил 16,6 % суммарной японской ОПР, составившей 7 млрд долл.). При этом масштабное содействие развитию Вьетнама отражает скрытый коммерческий характер ОПР — японская сторона готова предоставляет правительственные займы, чтобы получать там контракты и закрепляться в различных нишах динамично развивающегося вьетнамского рынка.

 Также со второй половины 2010-х годов зафиксирована тенденция увеличения притока японских ПИИ в страны ЮВА. Основные реципиенты японских ПИИ — Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур, Вьетнам, Таиланд. В свою очередь активизировались японские инвестиции в менее развитые страны субрегиона — Лаос, Мьянму и Камбоджу. Так, в 2017 г. возросли объёмы японских капиталовложений в экономику Мьянмы — они достигли рекордных показателей — 1,48 млрд долл США. В 2015 г. Япония была 3-м крупнейшим инвестором в в экономику Камбоджи после Китая и Южной Кореи. Однако развитие более динамичных отношений наблюдается с экономически более развитыми или успешно развивающимися государствами ЮВА. Основные торговые партнёры Японии по Ассоциации — это Индонезия, Малайзия, Сингапур, Филиппины, Таиланд, Вьетнам, тогда как торговля с Брунеем (за исключением поставок энергоресурсов), Лаосом, Мьянмой и Камбоджей развита заметно слабее и характеризуется значительно меньшими количественными показателями[[127]](#footnote-128).

Китай в свою очередь за время реализации политики реформ и открытости накопил огромный опыт в сфере инфраструктурного строительства и аккумулировал значительные финансовые ресурсы для решения проблем развития стран ЮВА. В рамках инициативы «Пояс и путь» Пекин готов содействовать в координации политических усилий, предоставить средства на строительство портовой, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры и модернизацию ряд уже существующих инфраструктурных проектов.

С целью содействия инфраструктурному строительству в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» в странах ЮВА китайская помощь осуществляется посредством кредитов и прямых иностранных инвестиций. Строительство обычно осуществляется одним предприятием или его дочерними компаниями, либо консорциумом, образованным несколькими отечественными центральными предприятиями, либо совместно заключенными контрактами с отечественными и зарубежными предприятиями.

Государственные предприятия являются основной движущей силой китайского проекта в ЮВА. Данные компании обычно инвестируют в соответствующие предприятия и проекты в странах ЮВА посредством долевого инвестирования. Государственные предприятия покупают акции соответствующих проектов или предприятий через офисы, местные или зарубежные дочерние компании и фонды долевого инвестирования. В ЮВА фонд инвестиционного сотрудничества Китай – АСЕАН является крупным инвестиционным фондом акционерного капитала, который финансируется государственными предприятиями, включая Экспортно-импортный банк Китая, Банк Китая, китайской инвестиционной корпорацией. Как правило, выигравшие тендер государственные компании несут ответственность за финансирование проекта и после его реализации получают доход, который распределяется в соответствии с долей принадлежащих акций. Также отдельные компании или консорциумы, образованные государственными предприятиями, могут создавать совместные со странами ЮВА для осуществления инвестиций и сотрудничества, что способствует большей адаптации предприятия в субрегионе и снижению операционных издержек. Например, китайский консорциум, возглавляемый China Railway Construction Corporation (CRCC), создал китайско-индонезийское совместное предприятие с индонезийским консорциумом SOE для осуществления строительства и эксплуатации проекта высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг, где 60% акций принадлежит Индонезии, а 40% - Китаю.

В отношении участия частных предприятий в проектах«Пояса и пути», их деятельность в основном включает управление контрактами по проектам, трудовую кооперацию и коллективные инвестиции в зарубежные проекты через создание индустриальных парков. Частные предприятия сотрудничают с местными предприятиями для осуществления долевых инвестиций в проекты, создают зарубежные инжиниринговые компании через консорциум или совместные предприятия с зарубежными предприятиями[[128]](#footnote-129).

Согласно исследованию, проведенному в 2018 г. оксфордским экономическим и исследовательским институтом CIMB ASEAN Research Institute, Китай участвовал в разработке более 4000 предприятий в странах ЮВА в рамках инициативы[[129]](#footnote-130). В общей сложности на проекты в ЮВА приходится около 35% всех проектов «Пояса и пути» в период с 2014 по 2018 г.[[130]](#footnote-131). Согласно данным Belt and Road News, который курируется крупнейшей китайской газетой – The People’s Daily, китайские инвестиционные и строительные контракты в ЮВА удвоились до 11 млрд долл США в первой половине 2019г., с 5,6 млрд долл США во второй половине прошлого года[[131]](#footnote-132). В 2018г. Индонезия была страной с самым высоким общим объемом инвестиций «Пояса и пути» в размере 171 млрд. долл США, за ней следовал Вьетнам (152 млрд долл США), Камбоджа (104 млрд долл США), Малайзия (98,5 млрд долл США), Сингапур (70,1 млрд долл США), Лаос (48 млрд долл США), Бруней (36 млрд долл США), Мьянма (27,2 млрд долл США), Таиланд (24 млрд. долл. США) и Филиппины (9,4 млрд долл США)[[132]](#footnote-133).

Большая часть новых проектов и контрактов «Пояса и пути» пришлась на железнодорожную и автомобильную инфраструктуру в основном в Индонезии, Камбодже, Сингапуре и Вьетнаме. Так, если по данным Heritage Foundation, в 2014 г. китайские инвестиции были направлены на развитие энергетики - 395,9 млрд долл США, тогда как в сферу транспорта составили лишь 134,7 млрд долл США, то в 2018г. инвестиции были направлены на модернизацию или строительство железнодорожной и автомобильной инфраструктуры (70%). Увеличение инвестиций в железнодорожную и автомобильную инфраструктуру связано с географической особенностью субрегиона: наличие континентальных и множество островных государств, в виду чего очень сложно создать единую транспортную сеть. В автомобильной инфраструктуре лидируют Индонезия, Камбоджа, Филиппины, в железнодорожной – Индонезия, Таиланд, Мьянма и Филиппины. Около 10% приходится на аэропорты (Индонезия, Филиппины, Мьянма), остальное направлено на строительство промышленных зон, водоснабжения (дамбы, плотины) и другие проекты[[133]](#footnote-134).

Китая является главным инвестором в страны ЮВА, занимая третье место по объёму инвестиций в их экономики и вытесняя Соединенные Штаты, Японию и Европейский Союз[[134]](#footnote-135). Также согласно данным Belt and Road News, объем китайских инвестиций в страны ЮВА растет и демонстрируют признаки восстановления, поскольку торговая война между США и Китаем подталкивает китайские компании к перемещению производственных мощностей[[135]](#footnote-136).

Успешная инвестиционная деятельность Китая связана с условиями финансирования, которые более гибкие. Так, если международные инвесторы, считают проекты в развивающихся странах «рискованными» и требуют доход от 25% до 40%, то китайские компании требуют около 10%.[[136]](#footnote-137) Кроме того, китайские строительные компании предлагают более низкие затраты на рабочую силу и материалы, а также предъявляют менее жесткие требования к выполнению социальных и экологических гарантий. Китайские фирмы импортируют все необходимые строительные материалы, рабочую силу и специалистов в области строительства железных дорог или другой инфраструктуры. Равно как Китай нейтрален и в отношении внутренних дел стран, в которые он инвестирует. Это особенно стало актуально, например, для Мьянмы, в которой проживает дискриминируемое правительством мусульманское меньшинство в штате Ракхайн[[137]](#footnote-138).

Существенное положительное воздействие на развитие торговых отношений также оказывает зона свободной торговли Китай – АСЕАН (China-ASEAN Free Trade Area, CAFTA), которую подписали в 2010г. Несмотря на опасения стран АСЕАН, что растущий торговый дефицит и чрезмерная зависимость от Китая в области финансирования торговли и инфраструктуры скажутся на их внутренней экономике и внешнеполитической автономии[[138]](#footnote-139), в ноябре 2018 г. вступило в силу соглашение о совершенствовании режима действующей между государствами зоны свободной торговли.[[139]](#footnote-140) В свою очередь в принятом в видении стратегического партнерства Китай – АСЕАН на период до 2030 г. обе стороны договорились реализовать цель в размере 1 трлн долл США в двусторонней торговле и 150 млрд долл США в инвестициях к 2020 г. [[140]](#footnote-141).

Таким образом, создание хорошо функционирующей и эффективной инфраструктуры за счет участия в проекте «Пояс и путь» предоставит услуги домохозяйствам и различным отраслям промышленности. Также будут созданы новые рабочие места, улучшится качество жизни домашних хозяйств за счет доступа к базовым услугам – транспорт, электричество, вода и санитария. Равно как в сфере промышленности будут созданы основные физические системы бизнеса для последующего экономического развития, роста ВВП и процветания стран ЮВА. Кроме того, развитие инфраструктуры также может помочь стране решить проблемы изменения климата и снизить уязвимость от потрясений и стихийных бедствий. В свою очередь Китай финансирует научно-исследовательские и опытно-конструкторские центры (НИОКР), научно-технические парки, промышленные и специальные экономические зоны (ОЭЗ) [[141]](#footnote-142).

Важной составляющей МШП XXIв. является развитие морской портовой и береговой инфраструктуры, которая составляет важную часть в обеспечении связи водных и железнодорожных путей и в создании бесперебойных и высокоэффективных морских транспортных маршрутов с узловыми точками в важнейших портах, что приведет к сокращению барьеров для торговли и логистических издержек между прибрежными и внутренними районами. Снижение расходов на перевозки морским транспортом, будет способствовать как активизации региональной и международной торговли в ЮВА, удовлетворяя растущий спрос азиатских рынков и способствуя ускорению интеграционных процессов, так и накоплению экспортных доходов и укреплению экономик азиатских государств.

В крупнейшем островном государстве в мире, в Индонезии, портовая инфраструктура сильно пострадала за последние годы из-за недостаточного внимания и финансовых трудностей. Портовые сооружения находятся в плохом состоянии, что создает задержки при погрузке и выгрузке товаров, снижает доходы от таможенных сборов, затягивает оформление документов, затрудняя внутреннюю и внешнюю морскую торговлю. Также недостаток инфраструктуры уже давно называют «ахиллесовой пятой» экономического развития Филиппин. Согласно данным Глобального индекса конкурентоспособности за 2017–2018 гг., по практически всем показателям развития инфраструктуры у Филиппин самые низкие показатели среди развивающихся стран региона. [[142]](#footnote-143) По оценкам Азиатского банка развития, к 2020 г. недостаток инвестиций в портовые мощности может составить 52 % от необходимых, в аэропортовые – 59 %[[143]](#footnote-144).

Особое внимание уделяется проекту Malacca Gateway в Малайзии и развитию глубоководного порта Мьянмы в Кьяукпью, ключевого стратегического пункта, ведущего в Индийский океан. Создание портовой инфраструктуры позволит странам ЮВА не только увеличить масштабы внутрирегиональной торговли, но и выйти на глобальные рынки, увеличив количество морских маршрутов, улучшив логистику между прибрежными и внутренними районами. Также это будет способствовать предотвращению разбойных действий пиратов, более половины глобальных инцидентов которых произошло в Юго-Восточной Азии в 2014 г. [[144]](#footnote-145). В свою очередь в рамках проекта «Пояс и путь» подразумевается не только инфраструктурно-экономическое измерение, но и вопросы освоения природных ресурсов, активизации гуманитарных обменов, защиты окружающей среды, финансового и экономического сотрудничества[[145]](#footnote-146).

Также инициатива способствует расту импорта товаров из Китая в страны ЮВА. Согласно данным, обнародованным Главным таможенным управлением КНР, для стран ЮВА КНР с 2013 г. является крупнейшим торговым партнером, став в первой половине 2019г. вторым, обогнав Соединенные Штаты впервые с 1997 г. Так, за первую половину 2019 г. объем товарооборота между Китаем и странами ЮВА достиг 291,85 млрд долл США, увеличившись на 4,2% в годовом исчислении. На фоне замедления глобального роста и растущего торгового протекционизма объем торговли между АСЕАН и Китаем объем двустороннего товарооборота в 2018 г. достиг 587 млрд долл США, что в процентном отношении дает рост более чем на 14%. в 2019 г.[[146]](#footnote-147) За прошедшие годы Китай расширил свой экспорт электронной продукции, строительных материалов (химические продукты, изделия из стекла, железо, сталь и связанные с ними изделия, медь и изделия из нее, инструменты, металлические изделия и т.д), энергетического оборудования, строительных машин, а также технологий в области новой энергетики, высокоскоростных поездов и сельского хозяйства в страны ЮВА. Наибольшая зависимость от внешней торговли с Китаем наблюдается в экспорте и импорте Мьянмы и Лаоса, китайский импорт наиболее преобладает в Камбодже. В свою очередь Китай уже 10-й год подряд является крупнейшим торговым партнером Малайзии благодаря импорту китайской нефти. За первые шесть месяцев 2019 г. товарооборот Малайзии с Китаем вырос на 10,7 процента и составил 57,35 миллиарда долларов, согласно последним статистическим данным из Китая. В 2018 году Китай был крупнейшим торговым партнером Филиппин и импортным источником и четвертым по величине экспортным рынком[[147]](#footnote-148).

Импорт товаров, предназначенных для строительства проектов в рамках ИПП, будет еще больше способствовать дисбалансу в пользу Китая, однако, многие эксперты говорят, что после завершения строительства проектов «Пояса и пути», ожидается сокращение разрыва между экспортом стран ЮВА в Китай и его импортом из Китая. Также государства ЮВА смогут увеличить инвестиции в сектор логистики, и может возрасти экспорт транспортных и туристических услуг, особенно в сфере туризма. Это поможет АСЕАН решить проблему дисбаланса в торговле товарами между АСЕАН и Китаем[[148]](#footnote-149).

Таким образом, инициатива «Пояс и путь» способна решить экономические проблемы стран ЮВА. Во-первых, строительство и модернизация инфраструктурных объектов и расширения двусторонней торговли в рамках инициативы станет ключевым механизмом сохранения устойчивых темпов экономического роста и факторов стабильного и долгосрочного развития для стран ЮВА. Во-вторых, «Пояс и путь» будет способствовать созданию более тесной региональной интеграции, за счет экономического сотрудничества, включая финансовые аспекты, тесное взаимодействие по совместным инфраструктурным проектам, а по экологическим вопросам. Однако между Китаем и странами ЮВА по прежнему существуют проблемы доверия связанные с растущим торговым дефицитом и чрезмерной зависимости от Китая в области финансирования торговли и инфраструктуры, что в будущем может сказаться на внутренней экономике и внешнеполитической автономии.

**Глава 2. Ход и промежуточные результаты реализации инициативы «Пояс и путь» в странах ЮВА**

**2.1 Реализация инициативы «Пояс и путь» со странами «примыкания» на примере Камбоджи, Лаоса и Мьянмы**

В контексте теории реализма, которая формулировалась в контексте конфронтационной многополюсной модели мира, были обозначены две основные модели поведения государств – балансирование (balancing) и примыкание (bandwagoning), содержание которых постепенно менялось в научной среде с течением времени. Все чаще они предполагали невоенный внешнеполитический инструментарий распространения или, наоборот, сдерживания влияния[[149]](#footnote-150).

В данной работе мы относим такие страны ЮВА, как, Камбоджа, Лаос и Мьянма к странам «примыкания», которые, принимая все издержки, мотивированы преследованием внутренних, чаще всего экономических интересов от интеграции. Так инициатива «Пояс и путь», добилась больше поддержки в отношении стран ЮВА, которые располагают невысоким экономическим потенциалом в сравнении с региональными лидерами, где высшее руководство в отличие, например, от Вьетнама и Индонезии, отдает приоритет экономическим выгодам, а не геополитическим соображениям безопасности при реагировании на предложения Китая в рамках инициативы. Эти страны нуждаются в развитии экономики и инфраструктуры, за счет привлечения китайских инвестиций и кредитов, при этом правительства стран все чаще игнорируют недовольство общества по поводу китайских инвестиций и проектов. В свою очередь мотивами примыкания может оказываться противодействие внешним угрозам или близость экономических и политических систем, а также историческая общность народов. Так для Камбоджи в стратегическом плане поддержка Китая даёт правительству Хун Сена преимущества для урегулирования пограничных споров с Таиландом (в 2008 г., 2009 г.) и Вьетнамом. В Лаосе, как и в Китае единолично руководит страной одна партия. Для правительства Мьянмы необходим проект «Пояса и пути» в условиях экономической изоляцией и ухудшения отношений со странами Запада.

Наиболее ближайшим союзником Китая в континентальной части ЮВА является Камбоджа, в которой Пекин продолжает сохранять позиции крупнейшего иностранного инвестора и торгового партнера.

С момента объявления «Пояса и пути» в 2013 г. Камбоджа приняла эту инициативу в надежде получить потенциальные выгоды, объединив проект с национальными программами развития. В настоящее время Камбоджа имеет недостаточный инфраструктурный потенциал и значительно более низкие показатели в области логистики, чем другие страны региона, что приводит к более высоким издержкам, которые впоследствии влияют на экономическую конкурентоспособность.

Китайские инвестиции за период 2012-16 гг. составили более 4 млрд долл США - более чем в 30 раз больше, чем из США. В 2016г. было подписано 31 экономическое соглашение между двумя странами, в том числе Китай обещал выделить 237 миллионов долл США, избавил страну от необходимости брать деньги у Азиатского банка развития (АБР) для строительства железной дороги, связывающей страну с Вьетнамом. Также в рамках визита Китай обещал списать примерно 89 миллионов долл США долга[[150]](#footnote-151).

Китай оказывает помощь в развитии транспортной инфраструктуры Камбоджи, включая мосты, автомагистрали, железные дороги и порты. К 2020 г. в Камбодже планируется строительство 850 км скоростных автомагистралей, общий объем инвестиций в которые составит более 9 млрд долл США[[151]](#footnote-152).

В 2020г. была открыта Национальная автодорога №55 с общей протяженностью 182,16 км. Строительством занимались китайские компании China Road And Bridge Corporation под техническим контролем Guangzhou Wanan Construction Supervision Co, которые также отвечают за строительство Национальной дороги № 10 с декабря 2019 года. Китаем была профинансирована Национальная дорога № 214 и мост Дружбы Камбоджа-Китай на севере страны.

 С 2017г. китайская государственная строительная компания China Communications Construction Company (CCCC) строит скоростную автомагистраль Пномпень-Сиануквиль протяженностью 190 км и стоимостью 1,8 млрд долл США. Автомагистраль станет самой крупной в Камбодже после введения ее в эксплуатацию в 2023 г. Проект имеет большой потенциал для улучшения связи и логистики в Камбодже, которая дополнит существующую национальную дорогу, соединяющую Пномпень и порт Сиануквиль. В соответствии с концессионным соглашением с правительством CCCC будет взимать плату за проезд по дороге через свою дочернюю компанию China Road and Bridge Corporation (CRBC), чтобы окупить свои инвестиции[[152]](#footnote-153).

В рамках инициативы завершается строительство особой экономической зоны Сиануквиля (ССЭЗ). Создание ССЭЗ способствовало получению дохода населению, содействуя социальной и экономической интеграции жителей из Сиануквиля и других близлежащих провинций. Около 90% из 110 компаний, действующих в настоящее время в этой зоне, являются китайскими, которые нанимают камбоджийских рабочих для производства одежды, текстиля, сумок, кожаных изделий, машин, деревянных изделий и других легких производственных продуктов на экспорт. После завершения второго этапа развития зона сможет принять до 300 предприятий, на которых будет занято до 100 000 камбоджийских рабочих[[153]](#footnote-154). Однако продолжающийся массовый приток китайцев в прибрежный город вызывает неоднозначную реакцию среди местных жителей[[154]](#footnote-155).

Китай финансирует портовую инфраструктуру страны, например, южный портовый город Сиануквиль  — единственным глубоководным портом Камбоджи, через который проходит около 70 % всей торговли страны. Из 1,3 млрд долл США иностранных инвестиций, поступивших в Сиануквиль в 2017 году, 1,1 млрд долл США пришло из Китая. Также Камбоджа предоставила в аренду в размере 1 миллиона долл США в год частной китайской компании Union Development Group 45 000 гектаров своей главной недвижимости в провинции Кох-Конг – это около 20% своей береговой линии для развития туризма[[155]](#footnote-156).

В свою очередь Лаос, в котором с 1975г. единолично руководит Лаосская Народно-Революционная партия, упорно стремится к тому, чтобы к 2020 г. «отделиться» от наименее развитых стран. Для этого необходимо более быстрое развитие инфраструктуры и стать страной, имеющей выход к морю[[156]](#footnote-157). В рамках инициативы «Пояс и путь» он смог существенно продвинуться вперед.

Большинство китайских инвестиций идет на развитие железных дорог и решающее значение имеет китайско-лаосская железная дорога стоимостью 5,9 млрд долл США, которая должна стать частью планируемой Паназиатской железной дороги и предоставить стране выход к морю и портам Таиланда, Малайзии и Сингапура[[157]](#footnote-158). Строительство развернулось в 2016-2017 гг. с привлечением шести китайских подрядчиков из China Railway Group. На апрель 2020г. проложены пути в юго-западной части провинции Юньнань для того, чтобы к 2021г. связать их с участком железной дороги в Лаосе[[158]](#footnote-159).

В 2015г. началось строительство железнодорожной магистрали Вьентьяне-Ботен, общей протяженностью 414 км. Китайская железнодорожная инженерная компания China Railway Guangzhou Engineering Group (CREC-GZ) пробурила три тоннеля железной дороги Китай — Лаос в 2019г — тоннель Muangxay №1, Nam Nouan №2 и Ban Thin №1.[[159]](#footnote-160) Компания, выступающая строительным подрядчиком и оператором железной дороги Laos-China Railway планирует по плану открыть движение по новой дороге в декабре 2021 г.[[160]](#footnote-161)

Также с 2016г. Лаос является вторым по величине направлением в Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) для китайских инвесторов. Только за первые три месяца 2017 года Китай инвестировал около 335 млрд долл США. Китайские компании инвестируют в строительство специальных экономически зон Лаоса. Самая крупная зона находится в Чампасаке, в южной провинции на границе с Камбоджей. Проект площадью 10 000 гектаров, стоимостью 10 млрд долл США, включает в себя планы по созданию более 30 пятизвездочных отелей и комплексных развлекательных курортов. Строительство планируется закончить в 2025г. Планируется строительство и аренда сроком на 90 лет специальной экономической зоны Ботен на границе в северной части Лаоса, которая примыкает к китайской южной провинцией Юньнань. Согласно соглашению, Китай будет осуществлять инвестиции в отели, торговые центры, рестораны и развлекательные центры, предназначенные для обслуживания растущего китайского туристического рынка[[161]](#footnote-162).

В 2019г. был запущен первый энергоблок гидроэлектростанции реки Нам Оу, строительством которой занимается китайская компания Power Construction Corporation of China (PowerChina). Запуск второго этапа проекта намечено на 2020 г. Проект разрабатывается в два этапа, с общей установленной мощностью 1,272 млн. киловатт и среднегодовой генерирующей мощностью около 5,064 млрд. киловатт-часов. После завершения строительства он может гарантировать 12 процентов электроснабжения в Лаосе. Государственная компания Powerchina Resources строит гидроэнергетический проект Pak Lay стоимостью 2,1 млрд долл США на реке Меконг. Около 1,7 млрд долл США финансирования приходится на экспортно-импортный банк Китая[[162]](#footnote-163).

Правительство Республики Союз Мьянма (РСМ) несмотря на активизацию связей с Индией[[163]](#footnote-164), продолжает поддерживать «Пояс и путь» и заключать контракты по строительству и развитию инфраструктуры. Во многом позиция Мьянмы определяется международной изоляцией, в которую она попала из-за обвинений вооруженных сил страны в «военных преступлениях» и «преступлениях против человечности» по отношению к мусульманскому бенгальскому населению штата Ракхайн на западе страны[[164]](#footnote-165). Ситуация с рохинджа приостановила принятые демократические процедуры после проведения первых за последние полвека свободных всеобщих выборов в ноябре 2015 г.[[165]](#footnote-166), и фактически вернула страну в авторитаризм с доминированием военных.

Для Пекина, раскол между правительством Мьянмы и международным сообществом способствовали оттепели в китайско-мьянманских отношениях, предоставив китайскому правительству возможность восстановить тесные связи со своими коллегами в Мьянме. В отличие от стран Запада, военный режим не является препятствием для Китая, и он остаётся едва ли не единственным торговым партнёром, не считая Индии и нескольких стран АСЕАН. Воспользовавшись ситуацией, Китай сосредоточился на отношениях с правительством НЛД и деловыми кругами Мьянмы, оказав поддержку своему соседу в Совете Безопасности ООН, когда Запад настаивал на более решительном международном ответе на действия вооруженных сил [[166]](#footnote-167). Потенциально вернув свои симпатии, Пекин предложил в рамках инициативы «Пояс и путь» предоставить Мьянме инвестиции и помочь в строительстве и модернизации глубоководных портов, гидроэлектростанций и экономических зон.

Правительство Мьянмы в условиях экономической изоляцией и ухудшения отношений со странами Запада официально поддерживает проект «Пояса и пути» и готово наращивать сотрудничество с северо-восточным соседом для экономического роста районов за счет строительства инфраструктуры, новых электростанций и появления новых рабочих мест. В свою очередь китайская инициатива будет способствовать проведению политических и экономических реформ для перехода от аграрного к индустриальному типу экономики[[167]](#footnote-168). Более того, Китай не ставит условий по поводу внутренней политики Мьянмы, в частности в вопросах соблюдения прав человека и демократических принципов. В период столь пристального внимания к проблеме рохинджа, Китай придерживается принципу, что сепаратистки движения внутреннее дело каждого отдельного государства, в связи с тем, что поддержка легитимировала бы сепаратизм внутри КНР — прежде всего, в Тибетском и Синьцзян-Уйгурском автономных районах[[168]](#footnote-169).

Такая линия китайского руководства стала решающим фактором в формировании отношений с развивающейся страной на современном этапе. В августе 2016 г. Китай стал первым государством за пределами АСЕАН, куда направилась государственный советник и министр иностранных дел Мьянмы Аун Сан Су Чжи, после победы ее партии «Национальная лига за демократию» (НЛД) в 2015 г. Во время визита Аун Сан Су Чжи встретилась с президентом Азиатского банка инфраструктурных инвестиций Цзинь Лицюнем, а сопровождавшие ее министры вели переговоры с главами китайских корпораций в сфере энергетики, транспорта и связи. Также для содействия проекта в декабре 2018 г. был сформирован Руководящий комитет по инициативе «Пояс и путь», председателем которого стала сама Аун Сан Су Чжи[[169]](#footnote-170). Китай беспрепятственно продвигает свои интересы в Мьянме так как в руководстве партии НЛД есть люди, имеющие контакты в КНР, и бизнесмены, ориентированные на сотрудничество с Китаем[[170]](#footnote-171).

В начале 2020 г. председатель КНР Си Цзиньпин посетил Мьянму и подписал соглашение по продвижению экономического коридора Китай-Мьянма и одобрил финансирование портовых, железнодорожных и энергетических проектов, а также нового города, расположенного недалеко от коммерческой столицы Янгона. В свою очередь удалось пересмотреть стоимость запланированного китайцами глубоководного порта Кьяукпью в Бенгальском заливе с примерно 9 млрд долл США до всего лишь 1 млрд долл США. Китай согласился предоставить помощь в целях развития в размере 4 млрд юаней в течение трех лет. Оба правительства также объявили 2020 годом культуры и туризма Мьянмы и Китая[[171]](#footnote-172).

В настоящий момент в Мьянме в рамках «Пояса и пути» осуществляется огромный комплекс проектов, основными из которых являются:

1. Экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия - Мьянма», о строительстве которого было объявлено в 2013 г. на встрече премьеров КНР и Индии[[172]](#footnote-173). Согласно предварительным договорённостям, экономический коридор должен был состоять из двух маршрутов – сухопутного и морского. Однако, несмотря на подписание соглашения официальными лицами всех четырёх стран, и очевидную заинтересованность, которую регулярно высказывают их лидеры в рамках международных встреч, обсуждение длится уже более пяти лет из-за пограничных проблем между Мьянмой и Бангладеш и позиции Индии, которая не принимает участие в китайской инициативе. Также в Мьянме не прекращаются боевые действия между правительственными войсками и тремя вооруженными этническими группировками, что является наиболее проблемным звеном коридора[[173]](#footnote-174).
2. Китайско-мьянманский экономический коридор (China - Myanmar Economic Corridor (CMEC), который был предложен Мьянме министром иностранных дел Китая Ван И вместо коридора «Бангладеш – Китай – Индия - Мьянма». Китайско-мьянманский экономический коридор проходит от китайского города Куньмин до морского порта Кяукпю в мьянманском штате Ракхайн. Проект был запущен в рамках экономического подхода китайского правительства к урегулированию конфликтов в Мьянме. В рамках коридора подразумевается создание связанной инфраструктуры, включающей логистические и транспортные сети для перемещения энергоресурсов, людей и товаров в КНР через штат Качин и китайских товаров к морским портам, создав кратчайший путь к Индийскому океану, что особенно важно в условиях нестабильной ситуации на альтернативном направлении – через Южно-Китайское море и Малаккский пролив.[[174]](#footnote-175) На II Форуме «Пояс и путь» Мьянма подписала план сотрудничества по CMEC на 2019-2030 г. с Китаем[[175]](#footnote-176).
3. Проект Паназиатской железнодорожной сети (ПАС). Проект поднимался еще на 19-м совещании субрегиональной экономической зоны Большого Меконга в 2013г. Мьянма надеется, что с помощью китайских компаний проект возобновится[[176]](#footnote-177). В Лаосе был принят план развития этого субрегиона на 2013–2022 гг. и утверждено создание Железнодорожного союза. Тогда китайские компании в надежде превратить ПАС в часть инфраструктуры «Морского шёлкового пути XXI века» предложили инвестиции в инфраструктуру маршрута в размере более 75 млрд долл США. Столь щедрые меры Китая объясняются возможностью получить дополнительный маршрут к ЮКМ и Малаккскому проливу и превратить юго-западную провинцию КНР Юньнань в торговый хаб, осуществляющий экспорт китайских товаров на рынки Юго-Восточной Азии. Когда проект будет выполнен полностью, высокоскоростная железная дорога соединит Мьянму с Китаем, Вьетнамом, Лаосом, Таиландом, Камбоджей, Малайзией и Сингапуром[[177]](#footnote-178).
4. Высокоскоростная железная дорога от китайской провинции Юньнань до мьянманского города Мандалай. На данный момент идет обсуждение участка Muse - Mandalay, который обойдется примерно в 9 млрд долл США. В 2018г. руководители компании Chinese SOE China-Railway Group (CREC),[[178]](#footnote-179) которая входит в список Fortune 500 с годовым доходом в 112 млрд долл США (почти в два раза больше ВВП Мьянмы). В 2019г. воспользовавшись временным прекращением огня в северном штате Шан, CREC завершила технико-экономическое исследование для оценки экологических и социальных последствий строительства железной дороги[[179]](#footnote-180). Как только маршрут железной дороги будет определен, проект будет открыт для международного тендера. CREC, со своей стороны, лоббирует свои интересы, чтобы получить эксклюзивное соглашение, как это было ранее в 2004 - 2011 гг. Однако, из-за рельефа местности Мьянмы и из-за того, что железная дорога проходит в зоне военного конфликта повстанческой группировки «Армия национального освобождения Та-ан» (TNLA) и правительственных сил Мьянмы[[180]](#footnote-181), безопасность вдоль предлагаемой линии остается ключевой проблемой для завершения строительства[[181]](#footnote-182).
5. «Новый город» (New Yangon City) Янгон. Крупнейшая китайская компания по строительству инфраструктуры China Communications Construction Company (CCCC) планируется освоить более 1500 км2 земли с ожидаемой стоимостью 1,5 млрд долл США[[182]](#footnote-183). Первый этап строительства «Нового города», площадь которого в два раза больше Сингапура, был недавно одобрен региональным парламентом. В 2018г. китайская государственная China Communications Construction Co Ltd предложила потратить 1,68 млрд долл США на строительство двух мостов для соединения «Нового города» с центром Янгона, а также систем водоснабжения и канализации[[183]](#footnote-184).
6. Развитие трех пограничных с Китаем зон экономического сотрудничества в Шане и Качине. План строительства был согласован соответствующими министерствами торговли двух стран в ходе визита Аун Сан Су Чжи в Пекин для участия в форуме в 2017 г.[[184]](#footnote-185).
7. Строительство глубоководного порта и китайской особой экономической зоны (ОЭЗ) в Кяукпхю, как ожидается, будет стимулировать развитие в китайской провинции Юньнань и предоставит Китаю прямой доступ к Индийскому океану[[185]](#footnote-186).
8. Проект «Китайско-мьянманская сеть». Если десять лет назад китайские энергетические компании рассматривали Мьянму с ее обширными речными сетями как потенциального поставщика электроэнергии в Китай посредством строительства гидроэлектростанций, то сейчас на юго-западе Китая наблюдается массовый переизбыток электроэнергии. Теперь китайские энергетические компании и в особенности правительство провинции Юньнань рассматривают Мьянму уже в качестве потенциального потребителя избыточной электроэнергии. В 2014 году в рамках ИПП китайская энергетическая и строительная компания China Southern Power Grid (CSG) начала лоббировать правительства Мьянмы и Китая для подключения электросетей двух стран и обеспечения возможности продажи китайской электроэнергии в Мьянму. В 2017г. была сформирована рабочая группа во главе с CSG для продвижения проекта. За три года CSG удалось заручиться политической поддержкой этого проекта, как в Мьянме, так и в Китае и продать СРМ 1000 МВт электроэнергии. Также проект включает строительство нескольких линий электропередач через штат Качин и Шан, что позволит увеличить объем продаж, но и обеспечит альтернативные маршруты в случае повреждения линий электропередачи в результате конфликта. В штате Качин строительство уже завершено на одном участке линии электропередач. Проект в штате Шан все еще находится в стадии рассмотрения из-за конфликта в северной части[[186]](#footnote-187).

Отдельно необходимо затронуть проект Мьитсонской ГЭС в верховьях главной мьянманской реки Иравади в штате Качин, который показывает, правительство Мьянмы поддерживает китайские инвестиции в рамках «Пояса и пути» несмотря на общественное недовольство [[187]](#footnote-188).

Строительство пятнадцатой по масштабам гидроэлектростанции в мире было приостановлено после волны общественных протестов при правительстве Тейн Сейна, которое демонстрировало свою «прозападность». Основными аргументами были негативное влияние на экосистему, а также относительно большие площади затопления, которые повлекли бы за собой переселение около 12 тыс. человек. То, что стало известно как «шок Миицоне» отразилось на отношениях двух стран и привело к существенному переосмыслению политики и инвестиций.

После выборов 2015г. Китай часто оказывал давление на Мьянму, чтобы продолжить строительство. Так китайский посол в Мьянме, сопровождаемый высокопоставленными представителями Китайской государственной энергетической инвестиционной корпорации, совершил поездку на место предполагаемого строительства плотины и встречался с местными жителями[[188]](#footnote-189). Итогом стало согласие нового руководства Мьянмы поднять столь острый в обществе проект, и в 2016г. перед самым визитом Аун Сан Су Чжи в Китай президент Мьянмы Тхин Чжо создал комиссию  из 20 человек, которая должна принять решение о судьбе Мьитсонской плотины. Существует вероятность того, что этот проект возобновится по крайней мере до тех пор, пока не пройдут всеобщие выборы, намеченные на ноябрь 2020 года.[[189]](#footnote-190).

Таким образом, политические элиты Камбоджи, Лаоса и Мьянмы поддерживают инициативу «Пояс и путь» и выражают готовность дальше продвигать проекты для выхода из статуса наименее развитых стран. В данных странах правовая и политическая основа регулирования иностранных инвестиций является слабой и в основном приносит пользу местным элитам и компаниям. Пример с Мьянмой также показал, что для Китая в гораздо большей степени интересуют действия стран ЮВА в экономике и внешней политике, чем их внутриполитическое развитие.

**2.2 Проекты инициативы «Пояс и путь» со странами «балансирования»: Вьетнам и Индонезия**

Балансирование Вьетнама и Индонезии в отношении «Пояса и пути» рассматривается не как противодействие инициативе, а как совмещение перед лицом значительно превосходящего их игрока экономических выгод от участия в проекте с обеспечением гарантий собственного суверенитета и безопасности. Так, с одной стороны, Вьетнам и Индонезия выступают как сторонники китайской инициативы «Пояс и путь», получая от нее практическую выгоду. С другой – постоянное развитие интеграции и углубление связей в рамках проекта приносит все меньше выгод и больше проблем, одновременно угрожая их стратегическим устремлениям в ЮВА.

Снижение интенсивности примыкания связано с «точкой конфликтности», где расходятся цели Вьетнама и Индонезии с Китаем. Так, Индонезия, крупнейшая страна ЮВА и один из важнейших транспортно-логистических и торговых узлов, продолжает занимать дрейфующее положение в отношении Пекина и его инициативы «Пояса и пути», так как с подозрением относится к «видению Си Цзиньпина будущего региона ЮВА», где в качестве его центра выступает Китай и китайские институты, играющие все большую роль в азиатских экономиках» благодаря продвижению инициативы[[190]](#footnote-191). Бантарто Бандоро из индонезийского университета обороны заявил, что «в гонке между Китаем и США за влияние в регионе, Индонезия должна оставаться очень бдительной и не позволять Китаю использовать себя для того, чтобы убедить других членов АСЕАН сотрудничать»[[191]](#footnote-192). В виду этого Джакарта поддержала вместе с Таиландом новое объединение, которое появилось после выхода США их Транстихоокеанского партнёрства, – Всеобъемлющее и прогрессивное соглашение по Транстихоокеанскому партнёрству (CPTPP), известное как TPP-11 (Австралия, Бруней, Вьетнам, Канада, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, Чили, Япония).

Озабоченность Индонезии по поводу китайских инвестиций в инфраструктуру в рамках инициативы «Пояса и пути» усилилась после событий в Малайзии. Учитывая, что в стране достаточно много своих внутренних проблем, таких как коррупция и внешний долг, который достиг 387,6 млрд долл США в первом квартале 2019 г., правительство Джакарты намерено предотвратить негативные последствия для индонезийской экономики[[192]](#footnote-193).

В свою очередь индонезийское правительство официально не признает финансируемые Китаем проекты, находящиеся под «брендом» Шелкового пути, оно признает некоторую «взаимодополняемость» между ИПП и собственным видением Джоко Видодо развития инфраструктуры страны - доктрина «Индонезия – морская ось мира» (ИМОМ)[[193]](#footnote-194).

ИМОМ призван превратить страну в «Глобальную морскую ось» (Global Maritime Fulcrum), т.е. в морскую державу за счет строительства портов и развития морского транспорта. Доктрина органично увязывается с китайской инициативой МШП, так как будет проходить через территориальные воды Индонезии из Яванского моря по Зондскому проливу между Явой и Суматрой в Индийский океан.[[194]](#footnote-195) Также многие индонезийские специалисты отмечают, что масштабы выдвинутого президентом Видодо проекта таковы, что у Индонезии нет возможностей реализовать их в короткие сроки самостоятельно[[195]](#footnote-196).

На данном этапе Индонезия испытывает сравнительно большой спрос на железнодорожное строительство из глубинных районов островов к морским портам, так как сухопутная территория Индонезии состоит из пяти крупных островов – Суматра, Ява, Калимантан (Борнео), Сулавеси (Целебес), Папуа (западная часть острова Новая Гвинея) и более 17 тысяч мелких островов. Многие острова не имеют никаких связей с соседними и, и в первую очередь провинции Малуку и Северное Малуку (Молуккские острова). Это болезненно сказывается на жизни всех индонезийцев, принимая во внимание тот факт, что около 60% населения страны живет вдоль береговой линии[[196]](#footnote-197) .

Индонезия несмотря на стратегию хеджирования, привлекая другие крупные державы в экономику[[197]](#footnote-198), до сих пор сохраняет тесное взаимодействие с Китаем с целью получения выгод из китайского проекта[[198]](#footnote-199). Так, Китай входит в тройку крупнейших инвесторов в Индонезии, участвует в сооружении 24 морских портов и 15 аэропортов, а также в строительстве 1000 км шоссейных дорог, прокладке 8700 км железнодорожных путей и сооружении электростанции мощностью 35 тыс. МВт.[[199]](#footnote-200).

Успешными проектами пока являются железная дорога Чиребон-Кройя, сеть мощных электростанций Sumsel (SS-5), в свою очередь китайские инвестиции были предоставлены индонезийской компании PT Sulawesi Mining Investment, которая занимается строительством первого завода по производству никеля в Индонезии, мощностью 300 тонн в год с инвестиционной стоимостью 636 млн длл США. Кроме этого, в соответствии с подписанными меморандумами между китайской компанией Tsingshan Group и индонезийскими компаниями Bintang Delapan и Delong Group, в индонезийском промышленном парке Моровали (Morowali Industrial Park Industrial Steel and Power), который получил коммерческое финансирование со стороны государственного банка развития Китая, планируется строительство электростанции мощностью 700 МВт и завода по производству углеродистой стали мощностью 3,5 млн тонн. Компания Anhui Conch построит пять горнообогатительных комбинатов и один шлифовальный завод в Южном Калимантане, Бантене, Северном Сулавеси, Южном Сулавеси и Западном Папуа. Китайская компания Gezhouba Group выразила заинтересованность в инвестировании в сектор электроэнергетики в Северном Калимантане и строительстве промышленной зоны и международного порта Мангкупади, Булунганский район. Госкорпорация «Китайская компания коммуникаций и строительства» (China Communications Constructions Company Ltd. сокращ. CCCC), специализирующаяся на строительстве транспортной инфраструктуры, также примет участие в сотрудничестве в области развития промышленной недвижимости за пределами острова Ява[[200]](#footnote-201).

Проблемы возникли в строительстве высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг, которая должна соединить два крупных города Индонезии – Джакарту и Бандунг на Западной Яве. Проектом занимается совместная индонезийско-китайская фирма Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), которая подписала 50-летний контракт на инженерные закупки и строительство. После задержек, связанных с начала с отсутствием официального разрешения на строительство путей, потом с финансовыми препятствиями, закупками земель и изменениями в конструкции, строительство началось в 2016 г. Было закуплено только 60% от общей площади земли, необходимой для реализации проекта. Как ожидается, будет завершен в соответствии с планом в декабре 2021 г. Однако индонезийская общественность продолжает обвинять президента Джоко Видодо в излишней поспешности с решением строительства железной дороги[[201]](#footnote-202).

Наиболее осторожную позицию в отношении инициативы «Пояса и пути» и стратегических намерений Китая, занимает Вьетнам. Многие эксперты отмечают, что антикитайские настроения были намного сильнее при премьер-министре Нгуен Тан Зунге, который поддерживал проамериканское направление, и с избранием прокитайских северян во главе с Генеральным секретарем Нгуен Фу Чонгом[[202]](#footnote-203), Вьетнам пошел на поводу у Китая и начал укреплять с ним партнерство. Однако эта небольшая «корректировка» отношений может быть вызвана из-за перехода власти и неопределенностью со стороны администрации Трампа[[203]](#footnote-204).

Тем не менее, для Ханоя «точкой конфликтности» всегда будет оставаться проблема Южно-Китайского моря, которая будет тормозить привлечение китайских инвестиций в развитие инфраструктуры страны.

В отношении китайской инициативы «Пояс и путь», с одной стороны, Вьетнам оказывает имиджевую поддержку, что является необходимым дипломатическим шагом для Вьетнама, учитывая статус проекта как внешнеполитической инициативы председателя Си Цзиньпина. В свою очередь сохраняющийся дефицит бюджета скоро приведет к падению государственных инвестиций в инфраструктурные проекты, в которых нуждается страна. Так, по данным Global Infrastructure Outlook, на период 2016 – 2040 гг. сумма, необходимая СРВ на инфраструктуру, составит 605 млрд долл США, причем на долю секторов электроэнергетики и автомобильных дорог приходится соответственно 43,8% и 22,1%, в то время, как имеющиеся ресурсы Вьетнама – лишь 503 млрд долл.[[204]](#footnote-205) В виду этого, Ханой на официальном уровне не упускает случая выразить готовность сотрудничать с Пекином. Высшее руководство СРВ принимало участие в саммите «Пояса и Пути» в мае 2017 г., где выразили, что Ханой поддерживает «китайскую инициативу Пояса и Пути направленную на укрепление региональной взаимосвязанности»[[205]](#footnote-206). Также в ноябре 2017 г. Си Цзиньпин посетил Вьетнам и подписал меморандум о сопряжении ИПП с вьетнамо-китайской концепцией развития приграничных торгово-экономических связей «Два экономических коридора – один пояс» (The Two Corridors, One Belt). Первый коридор – китайский г. Куньмин провинции Юньнань, вьетнамская провинция Лаокай, Ханой, Хайфон и провинция Куангнинь; второй – китайский г. Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района, Лангшон, Ханой, Хайфон. «Тонкинский экономический пояс» включает в себя 14 северо-вьетнамских провинций и три китайские административные единицы – Гуанси-Чжуанский АР, провинцию Гуандун и островную провинцию Хайнань. Вьетнам рассчитывает, что развитие совместно с китайскими партнерами транспортной инфраструктуры на севере сделает эти регионы основными «воротами» для расширение сотрудничества между Китаем и странами ЮВА и придаст мощный импульс динамичному росту местной экономики[[206]](#footnote-207).

Вместе с тем, реакция СРВ на инициативу при этом остается неоднозначной. Вьетнам до сих пор не взял на себя обязательств по мегапроектам транспортной инфраструктуры «Пояса и пути», например, строительство Трансазиатской железной дороги. Такая позиция выстраивается из-за сложных политических, экономических и стратегических отношений между двумя странами. Во-первых, существуют опасениями по поводу стратегических последствий этой инициативы в контексте споров в ЮКМ. Так Вьетнам очень скептически настроен по отношению к «Поясу и пути», так как опасается, что инициатива может изменить статус-кво в ЮКМ, где Ханой занимает большее число островов и рифов, и привести к уступкам, как в случае с Филиппинами. Во-вторых, опасения связаны с непривлекательными коммерческими условиями китайских займов (обязательное условие использования китайских технологий и оборудование) и слабая защита китайскими компаниями прав трудящихся, негативное воздействие на окружающую среду, непрозрачный механизм решения споров[[207]](#footnote-208). В-третьих, у Вьетнама есть доступ к другим вариантам финансирования. Так, хоть страна приобрела статус страны со средним уровнем дохода (middle-income country status), что привело к сокращению притока официальной помощи в целях развития (ОПР), кредиты поставляются от международных финансовых институтов, которые обычно имеют меньше условий и нет требований об использовании подрядчиков или оборудования из какой-либо конкретной страны. В то же время, хотя займы по линии ОПР из Японии действительно требуют от Вьетнама использования японских услуг и оборудования в большинстве случаев, японские подрядчики и технологии по-прежнему воспринимаются вьетнамской общественностью как более надежные, чем китайские[[208]](#footnote-209).

Также отношения с США позволяют Ханою снизить доминирование Китая. На США приходится около 20 % всего вьетнамского экспорта, и они участвуют в 862 инвестиционных проектах во Вьетнаме, занимая девятое место среди стран и территорий, инвестирующих во вьетнамскую экономику. Одним из ключевых направлений является диалог с США по вопросам политики, безопасности и обороны. После официального визита Д. Трампа в Ханой в ноябре 2017 г. началось динамичное развитие вьетнамско-американских военно-технических связей, которые строятся на антикитайской основе в субрегионе. Так в том же году был согласован план трёхлетнего развития военного сотрудничества между странами на период с 2018 по 2020 г. и во Вьетнам начались поставки военной техники в рамках программы помощи на средства, выделенные Министерством обороны США по соглашению 2015 г. Вьетнаму необходима поддержка Вашингтона так как несмотря на то, что сам Ханой вкладывает большие средства в развитие ВМС и модернизацию своих вооружённых сил, в случае военного столкновения с Китаем у Вьетнама мало шансов на победу.[[209]](#footnote-210).

Таким образом, на примере Индонезии и Вьетнама было показано, как страны ЮВА склонны занимать позицию равноудаленности в отношении инициативы «Пояс и путь». Страны поддерживают тесные контакты с Пекином и подключаются к инициативе «Пояс и путь» до тех пор, пока инициатива не несет негативных последствий для их суверенитета и национальных интересов в ЮВА.

**Глава 3.Основные проблемы и препятствия на пути реализации проекта «Пояс и путь» в ЮВА**

**3.1Сложности в процессе реализации инициативы «Пояс и путь» в ЮВА**

Хотя в рамках инициативы «Пояс и путь» предлагает за счет проектов дать мощный стимул для экономического развития странам ЮВА, с середины 2017г. все чаще стали говорить о трудностях и проблемах в различных областях сопряженных с реализацией инициативы «Пояс и путь». Далее были выделены основные сложности, выявленные в процессе реализации инициативы «Пояс и путь» в ЮВА.

На процесс реализации инициативы «Пояс и путь» оказывает влияние внутренние политические изменения в странах-участниц. На примере Малайзии и Филиппин, где произошла смена власти, необходимо показать, как поменялось отношение стран к инициативе «Пояса и пути».

На Филиппинах до выборов 2016г. при администрации Бениньо Акино III отношения с Китаем были напряженными из-за споров в ЮКМ, где он бросал вызов китайскому экспансионизму, из-за углубления партнерства с Вашингтоном на антикитайской основе и приобретения американской военной техники, а также из-за содействия стратегическому партнерству с Японией.

После избрания нового популистского президента Родриго Роа Дутерте в июне 2016 г. Филиппины отошли от внешнеполитической программы предшественника и морские споры в ЮКМ были приуменьшены в пользу развития в рамках «Пояса и пути». Менее чем через 3 месяца после вступления в должность и после того, как постоянный Арбитражный суд вынес знаковое решение в территориальном споре, Р.Дутерте начал способствовать более тесным экономическим и дипломатическим отношениям с Китаем. В результате [китайские ПИИ возвращаются](https://z5h64q92x9.net/proxy_u/en-ru.ru/pcij.org/stories/dutertes-china-deals-dissected/) в стратегические секторы транспорта, энергетики и инфраструктуры[[210]](#footnote-211). В октябре 2017 г. Китай и Филиппины приняли 24 соглашения, а также подписали меморандумы о взаимопонимании с компаниями на сумму 15 млрд долл США и договорились о кредите в размере 9 млрд долл США для строительства филиппинской национальной железной дороги Bicol Express, которая соединит южные провинции Лусон с Манилой [[211]](#footnote-212). В свою очередь в 2018г. в ходе визита Р.Дутерте было подписано соглашений на сумму 24 млрд долл США в виде прямых китайских инвестиций для финансирования амбициозной пятилетней программы Р. Дутерте по строительству инфраструктуры Филиппин. В 2018 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером Филиппин, импортным источником и четвертым по величине экспортным рынком[[212]](#footnote-213).

Многие эксперты отмечают, что вряд ли договоренности о крупных инвестициях в филиппинскую инфраструктуру, достигнутые во время визита Р.Дутерте в Пекин через три месяца после гаагского решения, и стремление руководства Манилы дистанцироваться от противоречий с Китаем по проблеме ЮКМ были случайным совпадением. Для Манилы налаживание отношений с Китаем означает, кроме экономической выгоды, снижение градуса противостояния вокруг остовов в ЮКМ, что в свою очередь выгодно для Китая, после скандального разбирательства в Гаагском суде[[213]](#footnote-214).

Однако через три года после вступления в должность Р. Дутерте значительная часть выделенных Китаем средств не поступило на развитие инфраструктурных проектов. По словам министра финансов Филиппин, медленный приток китайских инвестиций в государственный сектор связан с такими «препятствиями», как коррупция и бюрократия. Согласно исследованию А. Камбы из Университета Джона Хопкинса в Вашингтоне, из 24 млрд долл США, 15 млрд долл США были согласованы между частными предпринимателями, которые в конечном итоге были изменены или отменены. Также официальные лица Манилы связывают остановку реализации проектов с отсутствием опыта у страны в строительстве железных дорог и ирригационных плотин[[214]](#footnote-215).

В свою очередь стоит отметить, что, несмотря на провокационные заявления президента Р. Дутерте, филиппино-американский альянс остается «нетронутым» и стороны продолжают проводить совместные военные учения в ЮКМ. Манила также укрепила партнерство в области безопасности с Японией, традиционным соперником Китая в Восточной Азии.

Малайзия является ярким примером страны, которая после смены высшего руководства, продемонстрировала иную позицию в отношении китайской инициативы «Пояс и путь».

Так до выборов в 2018г. Малайзия при бывшем премьер-министре Наджибе Разаке не только всецело поддерживала «Пояс и путь» Китая, но и активно продвигала его через серию совещаний и конференций. На Азиатском форуме в Боао в 2015 г. Наджиб Разак поддержал китайский проект, делая акцент о необходимости в стране начать строительство портов, железных дорог и развивать авиационный сектор.

Однако отношения с крупнейшим торговым партнером и инвестором были омрачены после прихода к власти в 2018г. возглавляемой Махатхиром Мохамадом коалиции. На фоне обострения риторики вокруг Южно-Китайского моря и беспорядков среди этнического Малайского большинства последовали обвинения против бывшего правительства, во-первых, что за время правления Наджиба Разака общий долг страны вырос до $252 млрд длл США при ВВП страны 364 млрд длл США. Во-вторых, что партия ставила личные интересы выше национальных, оказывая поддержку Китаю[[215]](#footnote-216).

В оппозиции Махатхир резко критиковал проекты «Пояса и пути», за которыми скрывались теневые сделки Barisan Nasional, обременяющие малазийский народ неприемлемым долгом. Ответными мерами стала заморозка трех масштабных проектов на сумму 35 млрд долл США – скоростной железной дороги Восточного побережья, Транссабахского газопровода и многоцелевого нефтепровода из порта Диксон (в 100 км от г. Куала Лумпур) до г. Джитра на севере страны на неопределенный срок[[216]](#footnote-217). Премьер-министр сослался на невозможность их реализации в сложившихся бюджетных условиях и существует вероятность того, что страна столкнется с китайской долговой ловушкой по примеру Шри-Ланки[[217]](#footnote-218).

«Железная дорога Восточного побережья» должна была стать ключевой частью крупной транспортной сети в рамках инициативы в Юго-Восточной Азии, которая проходила бы от юго-западных районов Китая через Лаос, Таиланд и в итоге выходила бы в Малайзию, к порту Кланг, расположенному на восточном побережье страны около Малаккского пролива, через который в Китай проходит около 60% торговли и до 80% импорта углеводородов. Однако после выборов выяснилось, что контракт на строительство был заключен без проведения тендера (в отличие, например, от практики реализации проектов городского транспорта) с компанией China Communications Construction Co Ltd. За счет этого стоимость проекта была слишком завышена и могла бы быть гораздо ниже, если бы проводился открытый тендер. Так изначально железная дорога обходилась Куала-Лумпуру в 13,6 млрд долл США, но благодаря разным дополнительным соглашениям стоимость выросла до 16,5 млрд долл США. Более того, если учесть все проценты, которые страна должна будет выплатить китайскому ExIm Bank (на 85% финансирование проекта — его кредит), то сумма вырастает до 20 млрд долл США. Однако после длительных переговоров китайским властям удалось договориться о возобновлении строительства крупного железнодорожного проекта «Железная дорога Восточного побережья», но только после того, как Малайзия добилась снижения стоимости проекта на 5 млрд длл США, до 10,7 млрд длл США. По условиям соглашения 85% расходов по проекту покроет кредит от Экспортно-импортного банка Китая. [[218]](#footnote-219)

Вопросы относительно осуществимости инициативы и его экономической целесообразности возникли и по поводу строительства нового глубоководного порта в Малаккском проливе – «Ворота Малаки» (Melaka Gateway), стоимостью около 10 млрд долл США.

Во время пребывания у власти Наджиба Разака, в 2016 г. консорциум трёх китайских компаний (Power China International, Shenzhen Yantian Port Group и Rizhao Port Group), имеющих большой опыт в строительстве и эксплуатации портов, подписал с малайзийским партнёром контракт на оказание помощи в строительстве. Проект «Ворота Малаки» включает целый ряд портовых сооружений, специализированных экономических парков и туристических достопримечательностей, направлен на стимулирование двусторонней торговли, судоходства и логистики вдоль Шелкового пути. Так на четырех островах, два из которых будут мелиорированы, планируется организовать морской парк высоких технологий, зону свободной торговли[[219]](#footnote-220).

После выборов Махатхир Мохамад заявил, что «стране не нужна никакая дополнительная гавань» [[220]](#footnote-221), так как в настоящее время в Малайзии в портовом секторе наблюдается избыточная пропускная способность и замедление роста контейнерных перевозок через страну. В докладе Всемирного банка говорится, что благодаря расширению пропускной способности, улучшению связи и хорошему планированию нынешняя сеть из восьми приоритетных портов страны сможет удовлетворить прогнозируемые потребности до 2040 г. Три крупнейших порта Кланг, Танджунг Пелепас и Пенанг обрабатывают 70% текущей пропускной способности. В научно-исследовательской работе Сингапурского института ИСЕАС Юсоф Исхак отмечает, что мелиорация земель и строительство шлюза идет с отставанием от графика. Также задержки связанны с отзывом лицензии на эксплуатацию порта и круизного терминала и судейного разбирательства.[[221]](#footnote-222) В 2019г. правительство объявило, что проект «Ворота Малаки» продолжится и будет завершен к 2025 г., если руководство возглавит местная компания, и будут предоставлены экономические возможности населению штата[[222]](#footnote-223).

Однако, хотя возглавляемая Махатхиром Малайзия придерживается «эгоистичного подхода» в отношении крупных держав, особенно в отношении «непредсказуемых» Соединенных Штатов, продвигая региональные форумы, которые дают больший голос малым странам, к началу 2020г. в китайско–малайзийских отношений наметился относительно тонкий позитивный сдвиг. Во многом он связан с смягчением разногласий по поводу ЮКМ и снижения опасений по поводу отношения Китая к синьцзянским мусульманам[[223]](#footnote-224). Этому свидетельствуют также резкий рост ПИИ в Малайзию во второй половине 2018 г., способствующий 48% скачку ПИИ во всей экономике, и пересмотр договора о железнодорожном сообщении на восточном побережье в рамках инициативы «Пояс и путь».

Таким образом, на примере Малайзии и Филиппин, показали, как внутренние политические изменения, могут повлиять на отношение стран ЮВА к инициативе «Пояс и путь» либо в положительную, либо в отрицательную сторону. На Филиппинах Китаю удалось повлиять на внутреннюю и внешнюю политику страны в 2016 г., оторвав ее от главного стратегического союзника и изменив ее отношение к морской экспансии Китая в ЮКМ. Внутриполитические изменения в Малайзии, наоборот, привели к тому, что страна резко изменила свое отношение к инициативе «Пояс и путь». Хотя сотрудничество между двумя государствами не прекращено, Малайзия стала первой страной в ЮВА, которая начала пересматривать и приостанавливать условия китайских проектов. Для Китая пример Малайзии свидетельствует о том, что для прогресса проекта в регионе Пекину придется пересмотреть методы его осуществления.

В свою очередь в странах ЮВА растет тревожная тенденция, что китайская инициатива «Пояс и путь» будет способствовать еще большему увеличению отрицательного сальдо в торговле с Китаем. Существует мнение, что асимметричная экономическая взаимозависимость позволит Китаю сформировать доминирующий «китаецентричный» порядок в субрегионе. С 2013 значение Китая как торгового партнера росло. В 2018 г. доля Китая в общем объеме экспорта стран Юго-Восточной Азии составляла 13,9% : Китай был крупнейшим национальным экспортным рынком для Индонезии, Мьянмы, Сингапура и Таиланда; и вторым по величине для Лаоса, Малайзии (после Сингапура) и Вьетнама (после США). В прошлом году Китай был третьим по величине национальным экспортным рынком для Филиппин. В 2018г. в общем объеме импорта АСЕАН Китай составлял 20,2% и был крупнейшим источником импорта для 9 из 10 стран ЮВА[[224]](#footnote-225).

Кроме этого, беспокойство государств ЮВА связано с тем, что Пекин превратит свою экономическую мощь в политическую силу, тем самым сможет повлиять на экономику и независимость суверенных стран. Например, в Камбодже китайская торговля и инвестиции вытеснили некоторые местные отрасли. Так Китай доминирует в энергетическом секторе страны, тратя миллиарды долларов на инвестиции и помощь в местные системы производства и распределения электроэнергии. Китай несет ответственность за финансирование и строительство, по меньшей мере, шести плотин по всей стране[[225]](#footnote-226). Также большая часть китайских инвестиций была направлена на крупные сельскохозяйственные проекты благодаря разрешению арендовать землю сроком до 99 лет в сельскохозяйственных целях и получить концессию до 10 000 гектаров под агропромышленные плантации и перерабатывающие предприятия. В соответствии с официальными данными, из 273 концессий, которые были предоставлены до 2018 года, 15% были зарегистрированы на китайские компании[[226]](#footnote-227).

Особую озабоченность вызывает усиление угрозы «долговой ловушки», особенно после случая с портом Хамбантота в Шри-Ланке, когда местное правительство было вынуждено передать его в аренду на 99 лет в пользование КНР после того, как страна не смогла выплатить кредит[[227]](#footnote-228). «Дипломатия долговой ловушки» заключается в том, что Китай предоставляет кредиты для строительства, в основном, стратегически значимых проектов. Если страна-получатель не в состоянии выполнять свои долговые обязательства, то кредит аннулируется в обмен на стратегические выгоды Китаю и исполнение условий, которые очень часто не раскрывается общественности и затрагивают суверенитет страны-получателя кредита. Столь жесткие условия обычно ставятся *развивающим* странам, которые не имеют, как например, Сингапур столь хорошую финансовую и правовую инфраструктуру в соответствии с международными стандартами[[228]](#footnote-229).

Так, угроза долговой ловушки нависла над Лаосом, который согласно исследованию Центра глобального развития, находится в «риске долгового кризиса». Страна взяла кредит в размере 5,9 млрд долл США от Экспортно-импортного банка Китая на строительство железной дороги в течение пяти лет до 2021 г. Стоимость проекта составляет почти половину ВВП страны, а Лаос владеет только 30% компании, которая была создана для осуществления проекта. Из-за безоговорочного согласия на строительство экономического коридора и условий, на которых заключалось соглашение, Мьянма имеет все шансы попасть в долговую зависимость от Китая как в случае с Шри-Ланкой, так как для смягчения финансовых рисков мьянманские власти готовы использовать долгосрочную аренду земли в качестве своего рода капитала для китайских проектов[[229]](#footnote-230). При этом в самой РСМ ситуацию видят несколько иначе, полагая, что в условиях стагнации экономики и сокращения прямых иностранных инвестиций в 2018 г. данный коридор должен инициировать приток в страну новых капиталов[[230]](#footnote-231). Также согласно исследованию Грегория Полинга, член программы Юго-Восточной Азии в CSIS, есть опасения по поводу того, что Китай получит потенциальный экономический рычаг давления на Мьянму, особенно если правительство Нейпьидо обратиться к китайским кредитам для финансирования порта в Кьяукпью и особой экономической зоны (ОЭЗ), общая стоимость которых должна была составить до 10 млрд долл США.[[231]](#footnote-232) Китайская компания CITIC уже контролирует 70% акций и будет управлять портом в течение 50 лет в соответствии с соглашением. Опасения по поводу долга и условий побудили власти Мьянмы провести переговоры о снижении на 80% стоимости, сократив проект с более чем 7 млрд долл США до 1,3 млрд долл США[[232]](#footnote-233). Существует вероятность, что Индонезия столкнется с китайской долговой ловушкой. Особую озабоченность проявляет правительство страны, поскольку на ряду с собственными проблемами внешний долг уже достиг 387,6 млрд долл США по состоянию на первый квартал 2019 года[[233]](#footnote-234). Вьетнам постоянно высказывается о том, что «Пояс и путь» имеет «последствия, выходящие за рамки экономики». На международной конференции, состоявшейся в Ханое в октябре 2017 г., посвященной возможностям и вызовам, которые представляет ИПП, вьетнамские исследователи предупредили, что участие Вьетнама в этой инициативе может привести к его «чрезмерной зависимости» от Китая и даже нанести ущерб его территориальным и морским претензиям в Южно-Китайском море.

По мнению аналитиков из Камбоджи, Лаоса, Мьянмы, Филиппин и Вьетнама, процентные ставки по кредитам из Китая не являются такими низкими, как представляется. Филиппинские аналитики, на фоне поддержки Р. Дутерте китайского финансирования инфраструктурных проектов, часто высказывают опасения по поводу высоких процентных ставок. В свою очередь поддерживаемые китайские инвестиции в портовую инфраструктуру, которая представляет стратегическую и экономическую ценность, может создать напряженность вокруг суверенитета страны на море из-за слабого потенциала и недостаточного бюджета Военно-морского флота страны[[234]](#footnote-235).

При этом некоторые китайские инвестиции в крупномасштабные инфраструктурные в ЮВА «лишены разумности» и нет экономической отдачи. Например, развитие железнодорожной инфраструктуры в Лаосе может оказаться неэффективным из-за недостаточного пассажиропотока[[235]](#footnote-236). В Малайзии поддержка Китаем строительства и модернизации портовой отрасли также может привести к избыточным мощностям портов[[236]](#footnote-237).

Из-за непрозрачности заключения сделок трудно проследить следуют ли финансовые учреждения и компании передовой международной практике в области предотвращения коррупции и кумовства. Слабая нормативно-правовая среда в развивающихся странах ЮВА создает почву для коррупции китайских фирм, ищущих с помощью взяток механизмы поддержки их деятельности. Более тщательный анализ упомянутых проектов в Мьянме, выявил большую степень лоббирования со стороны китайских государственных предприятий и правительства провинции Юньнань при поддержке правительства для продвижения проектов. В Малайзии был случай по отмыванию денег в рамках соглашения об ослаблении финансового давления на скандально известную малазийскую правительственную компанию, с которой предыдущий премьер-министр был тесно связан. Также на пути к сотрудничеству Китая и Филиппин стоят трудности с ведением бизнеса из-за коррупции. Китайская компания была отстранена Всемирным банком на восемь лет из-за мошенничества и коррупции в одном дорожном проекте[[237]](#footnote-238).

Непрозрачные сделки в свою очередь увеличивают вероятность того, что проект будет расширяться за пределы приемлемого или даже законного, при этом не вызывая общественного сопротивления. Это видно на примере Камбоджи, где земельная концессия Китая (China’s land concession) более чем в три раза превышает лимит, установленный камбоджийским законодательством[[238]](#footnote-239).

Необходимо отметить и внутренние проблемы в самом Китае, который страдает от плохого управления и отсутствия транспарентности[[239]](#footnote-240). Так большую тревогу вызывают оценки результатов инициативы китайскими лидерами и должностными лицами, которые часто бывают необъективными[[240]](#footnote-241). Представители различных китайских ведомств, министерств и местных органов власти в попытках продемонстрировать политическую лояльность высшему руководству намеренно или непреднамеренно способствовали «раздуванию» инициативы, что привело к подписанию всевозможных меморандумов о взаимопонимании со странами ЮВА. Например, в Индонезии за последнее десятилетие с китайским правительством было подписано более 100 меморандумов о взаимопонимании (связанных с морским сотрудничеством и другими вопросами) на различных уровнях, но большинство из них не были полностью реализованы. Также механизмы межправительственного сотрудничества между Китаем и государствами ЮВА в рамках инициативы не работают эффективно. На межорганизационном уровне, хотя Китай и создал руководящую группу «Пояса и пути» при Государственном совете, он не создал эффективной Центральной руководящей структуры для координации деятельности. Различные правительственные ведомства не смогли предложить единой стратегии реализации предложений инициативы за рубежом. Например, Министерство торговли в первую очередь заинтересовано в двусторонней торговле и инвестициях, в то время как Национальная комиссия по развитию и реформам в основном занимается проектами строительства межрегиональной инфраструктуры. Аналогичным образом, конкуренция существует также между провинциальными регионами за ресурсы. Особенно это касается Юньнань и Гуанси, двух провинций, которые обе претендуют на роль ворот Китая в ЮВА. Например, по данным интервью автора с вьетнамскими учеными, прогресс китайско-вьетнамского трансграничного экономического сотрудничества был медленным из-за конфликта интересов между Министерство торговли и провинцией Гуанси. Вьетнам отдает предпочтение сотрудничеству с провинцией из-за ее размера и длительного опыта сотрудничества. Однако ограниченная автономия правительства Гуанси и ее сомнительная руководящая роль создают определенные проблемы для сотрудничества[[241]](#footnote-242).

В свою очередь жизнеспособность проектов зависит от целого ряда проблем в области безопасности в таких странах, как Мьянма, Филиппины, Индонезия, где активно действуют сепаратистские организации, представляющие интересы различных этнических групп. Так большинство проектов «Пояса и пути» в Мьянме проходят через штаты Качин, Ракхайн и Шан, в которых бушуют межэтнические и религиозные конфликты, препятствующие реализации проекта экономического коридора Китай-Мьянма[[242]](#footnote-243). Также проект строительства китайско-мьянманской железной дороги будет проходить через штат Ракхайн, что, по мнению экспертов, может оказать негативное воздействие на отношения между этническими вооруженными организациями и на усилия правительства по содействию миру и примирению. Сложные взаимоотношения между инвестиционными проектами и конфликтом и мирным процессом ярко проявились в 2019 г., когда китайская компания Eryuan Engineering Group (CREEG) воспользовалась односторонним прекращением огня для проведения технико-экономического обоснования строительства высокоскоростной железной дороги в Мандалае. Кроме того, китайские инвестиции в инфраструктуру, вероятно, приведут к росту милитаризации в стране, это особенно касается проведения дорогостоящих линий электропередач и гидроэлектростанций, которые уже защищаются армией Мьянмы, ЕАО, местными ополченческими группами, формально находящиеся под контролем армии Мьянмы, и частными охранными фирмами[[243]](#footnote-244).

Дополнительный осложняющий фактор – это негативное представление о Китае и о его намереньях в ЮВА. Например, поддержка Китаем активной роли китайской диаспоры в реализации «Пояса и пути» вызвала настороженность группы большинства стран ЮВА. В Мьянме недоверие к Китаю проистекает из исторической поддержки Китаем бирманских коммунистических движений. Интервью с бывшим сотрудником Центра национального примирения и мира показало, что бирманцы по-прежнему считают, что Китай тайно поддерживает этнические повстанческие группы (такие как армия Национального Демократического альянса Мьянмы во главе с этническими китайцами).

Также особое беспокойство у стран ЮВА и нерегиональных игроков вызывают китайские предложения по инвестированию в морскую инфраструктуру, а именно в проекты развития глубоководных портов, в рамках инициативы МШП XXIв.[[244]](#footnote-245).

В докладе американской исследовательской группы C4ADS были проанализированы 15 финансируемых Китаем портовых проектов, за счет которых Китай через привлечение китайских государственных компаний и контроль через долевые акции или долгосрочную аренду может создать сеть морских логистических узлов по всему региону и изменить стратегический ландшафт региона. Однако Министерство иностранных дел Китая отвергло эти выводы, заявив, что план «Пояс и путь» является инициативой экономического сотрудничества, направленной на совместное развитие и взаимную выгоду всех стран-участниц[[245]](#footnote-246). Так особое беспокойство вызывают китайские инвестиции в модернизацию глубоководного порта в Мьянме, Кьяукпью. Данный порт предполагает двойное гражданско-военное использование и находится в стратегическом месте. За счет присутствия в Кьяукпью, Китай укрепляет свое влияния в Бенгальском заливе и предоставляется возможность установить наблюдение за военной деятельностью Индии, в том числе за ракетными испытаниями. Но многие аналитики, заявляют, что опасения преждевременны, так как лидеры Мьянмы, военные и гражданские силы серьезно относятся к суверенитету страны и не согласятся на постоянное иностранное военное присутствие. Фактически конституция страны 2008 г. прямо запрещает размещение иностранных войск на ее территории. Это означает, что коммерческие инвестиции в порт Кьяукпью вряд ли приведут к постоянному китайскому присутствию, например в Джибути или, как сообщается, в Гвадаре, Пакистан. Однако, китайские военно-морские силы, безусловно, могли бы совершать заходы в порт, как это происходит в Коломбо на Шри-Ланке[[246]](#footnote-247).

Китайское инвестирование в морскую инфраструктуру может привести к росту возможностей Китая по проектированию своей растущей военно-морской мощи[[247]](#footnote-248). Так в статье, опубликованной в 2017 году журналом китайских институтов современных международных отношений (The China Institutes of Contemporary International Relations), который является филиалом Министерства государственной безопасности, подчеркивается взаимовыгодное региональное сотрудничество в области морского строительства, особенно в том, что касается портов. Но автор ставит эти действия в контекст стратегической безопасности». т.е. портовые инвестиции рассматриваются как средство, с помощью которых Китай может не только создать инфраструктуру двойного назначения для облегчения дальних морских операций, но и политическое влияние, расширяя военное присутствие и создавая благоприятную стратегическую обстановку в ЮВА[[248]](#footnote-249).

Расширение морского стратегического пространства за счет МШП XXIв. отвечает задачи «выхода Китая в океан» в условиях обостряющейся глобальной конкуренции на море и усложнения связанных с этим процессом решения морских проблем.

Пекин решительно выступал против размещения военных сил за рубежом, воспринимая это как нарушение принципа «невмешательства» и пережиток имперской эпохи. Однако в последние годы правительство Китая сделало настоящий разворот в этом вопросе. Военные морские силы Китая начали регулярное морское патрулирование в Индийском океане, провели свою первую заграничную военную эвакуацию и открыли свою первую заграничную военную базу в Джибути[[249]](#footnote-250). В рамках объявленной Китаем «морской трансформации» — переход от геополитики суши к геополитике моря — усилия направлены на защиту своих интересов в «ближних» морях (от Желтого моря включая Восточно-Китайское и до Южно-Китайского включая Тайваньский пролив), ввиду присутствия там морских и воздушных сил США, а также его военных союзников Филиппин и Японии[[250]](#footnote-251), и укрепление позиций военно-морского флота НОАК в Индийском и Тихом океане. Экспертами отмечается, что к 2030 г. оборонный бюджет КНР может превысить 360 млрд долл США, а основные военно-морские силы КНР будут сосредоточены в западной части Тихого океана и в Индийском океане[[251]](#footnote-252). Однако, несмотря на центральную роль морской безопасности в китайской стратегии [[252]](#footnote-253), в официальных документах ИПП и МШП XXI в. не указаны последствия для безопасности или потенциальные геостратегические обоснования китайской инициативы[[253]](#footnote-254). По поводу скрытых мотивов, китайские официальные лица поясняют, что единственными целями «Пояса и пути» является содействие «взаимовыгодному экономическому сотрудничеству через инфраструктуру и всестороннюю взаимосвязь» [[254]](#footnote-255).

В свою очередь в ЮВА негативное представление о «Поясе и пути» складывается из-за того, что китайские проекты не отвечают заложенному в основе инициативы принципу инклюзивности и менее открыты для местного и международного участия. Первоначально правительство Китая рассчитывало разделение рисков с международными финансовыми рынками, но на практике большинство проектов осуществляются на двусторонней основе между китайскими компаниями и государствами-получателями. При этом китайская сторона очень часто применяет элитарный подход из-за которого китайская помощь в рамках инициативы приводит к укреплению существующих властных структур[[255]](#footnote-256). Так из всех подрядчиков, участвующих в финансируемых Китаем проектах в ЮВА, на основе данных Reconnecting Asia, 89% составляют китайские компании, 7,6% местные компании (компании со штаб-квартирой в той же стране, где осуществлялся проект) и 3,4% иностранные компании (некитайские компании из другой страны). Несмотря на официальную риторику о том, что ИПП является открытым и глобальным проектом, эти данные говорят о китайско-ориентированном направлении, и часто китайские компании выигрывают все больше контрактов по проектам, финансируемым Китаем[[256]](#footnote-257). При этом проекты осуществляются между китайскими фирмами, местными деловыми элитами/военными, зачастую без участия лидеров общин, этнических меньшинств, что только способствует росту недовольства. Так в Мьянме, где по мере продолжения политического перехода, группы гражданского общества набирали силу, отношение к китайским компаниям стало настолько негативным, что правительству приходилось привлекать компании, зарегистрированные в Гонконге и Сингапуре, для участия в торгах, чтобы повысить свои шансы на выигрыш контрактов[[257]](#footnote-258). Однако, пример Малайзии показал, что такой подход зависит от внутриполитических изменений в принимающей стране. Так новоизбранный премьер-министр Махатхир приостановил многие проекты, согласованные и подписанные бывшим премьер-министром[[258]](#footnote-259). Также жесткий политический контроль Камбоджи над обществом и коррупция могут привести к тому, что китайские инвестиции столкнутся с тем же сопротивлением, что и в Мьянме, где социальная оппозиция привела к приостановке строительства плотины Миицоне[[259]](#footnote-260).

Одной из главных причин недовольства и сопротивление со стороны местных жителей действиям китайских компаний связано с игнорированием ими стандартов безопасности и контроля качества, установленными западными и другими международными фирмами. В свою очередь особое недовольство вызвано из-за условий льготного кредитования, которые подразумевают использование китайских технологий, оборудования, подрядчиков и рабочих, что полностью нарушает трудовое право и рабочую культуру в странах ЮВА. Резкое недовольство идет от местных жителей в Камбодже, Лаосе и Мьянме, где китайские компании используют своих рабочих, что лишает местных людей возможности трудоустройства. Точно такая же ситуация наблюдается в Индонезии, где китайские компании привозят «своих рабочих», а также оборудование и машины. В Лаосе местные жители жалуются, что рабочая сила на 414-километровом железнодорожном проекте ИПП в основном обеспечивается китайскими гражданами[[260]](#footnote-261). В июне 2018 г. Вьетнам стал свидетелем всплеска общественных протестов, выражающих недовольство предложением правительства предоставить специальные экономические зоны китайским фирмам с арендой сроком до 99 лет. Это предложение, вызвало опасения, что оно подорвет национальную безопасность, предоставив Китаю контроль над частью вьетнамской территории[[261]](#footnote-262).

Более того, многие китайские компании демонстрируют недостаток знаний о том, как работают местные профсоюзы, и часто неадекватно реагируют на требования местных работников. Некоторые китайские фирмы, которые привыкли к своему внутреннему подходу, полагаясь на связи с правительственными учреждениями и другими ресурсами для решения различных трудовых проблем, обходят законы и правила, не предлагая контракты и страховки для местных сотрудников. Например, в 2017 году китайские менеджеры одной компании в Индонезии угрожали уволить местных рабочих, когда те требовали улучшения условий труда. Это привело к тому, что индонезийские профсоюзы провели массовые демонстрации перед китайским посольством. Этот проблема была поднята в СМИ, что привело к протесту против китайской компании.

Растет недовольство из-за того, что Китай, преследуя свои «эгоистичные интересы, негативно воздействует на окружающую среду в странах ЮВА. Так, во Вьетнаме, Лаосе и Камбодже постоянно поступают жалобы местных жителей, что инвестируемые Китаем проекты наносят вред окружающей среде и гидроэнергетическому потенциалу реки Меконг за счет уменьшения уровня воды в бассейне реки Меконг – крупнейший водоем ЮВА, который упал до рекордных минимумов из-за сильной засухи и строительства крупных плотин. Так гражданское правительство Мьянмы сталкивается с давлением со стороны общин штатов Шан и Качин, которые выступают против строительства плотин и гидроэнергетических разработок, чтобы защитить нетронутую дикую местность.[[262]](#footnote-263) Однако правительство в Камбодже, в свою очередь, воздерживается от открытой критики китайской деятельности по строительству плотин в верховьях Меконга, даже когда страдает озеро Тонлесап, которое является жизненно важным спасательным кругом для камбоджийцев. Китайская компания Chinese SOE China-Railway Group и ее дочерние компании, которые участвуют в проектах строительства железных дорог, в частности, во Вьетнаме, широко известной железной дороге Джакарта-Бандунг и железной дороге Китай-Лаос, часто обвиняются в нанесении экологического ущерба. В Индонезии уже 9 лет идет процесс получения разрешения на использование лесного участка для проведения железнодорожной линии Пурукчаху-Бангкуанг. Также проекты гидроэлектростанции в Индонезии, финансируемый банком Китая и национальным гидроэнергетическим управлением Китая, осуждается из-за того, что проект затронет единственное место обитания самой редкой в мире большой обезьяны-орангутанга Тапанули. Проект по строительству железной дороги Пурукчаху-Бангкуанг протяженностью 422 км предназначенного для транспортировки угля мощностью 50 млн тонн в год уже 9 лет находится на этапе подготовки и планирования. По последним данным, Индонезия все еще продолжается процесс получения разрешения на использование лесного участка для проведения железнодорожной линии[[263]](#footnote-264).

В ответ на обвинения Китай правительство опубликовало руководство по продвижению «зеленого пояса и дороги», в котором содержится описание того, как должна выглядеть экологически ответственная программа развития. В документе Китай обещает «уделять приоритетное внимание защитным мерам на объекте или вблизи него и должным образом заботиться об экологической реабилитации», выступает за продвижение концепции зеленого развития и применение инноваций в области зеленых технологий и зеленых финансов. Но пока еще рано говорить, насколько оно будет эффективным, тем более что документ не несет никакой юридической составляющей[[264]](#footnote-265).

Таким образом, в ходе строительства и реализации проектов сохраняются значительные опасения и проблемы, ведущие к еще большему беспокойству стран ЮВА по поводу растущего экономического присутствия Китая и его влияния в регионе. В частности, выявились вопросы относительно устойчивости, финансовой жизнеспособности и потенциально вредных социальных, экономических и экологических последствиях китайских проектов. Эти проблемы будут по-прежнему препятствовать осуществлению китайской инициативы «Пояс и путь».

**3.2 Влияние территориальных споров в Южно-Китайском море на реализацию инициативы «Пояс и путь»**

Главным региональным вызовом для прогресса строительства МШП XXIв. в ЮВА является конфликт в Южно-Китайском море (ЮКМ) с участием Брунея, Китая, Малайзии, Филиппин, Тайваня и Вьетнама, которые продолжают оспаривать принадлежность отдельные группы островов в ЮКМ: цепи Парасельских островов оспариваются Китаем и Вьетнамом; архипелаг Спратли - Вьетнамом, Китаем, Малайзией, Филиппинами и Брунеем; риф Скарборо - Филиппинами и Китаем.

Контроль над ЮКМ за счет утверждения на островах Парасельских и Спратли, связан с получением серьезных конкурентных преимуществ для государств ЮВА и Китая как экономического, так и военно-политического характера. Через Малаккский пролив проходит более половины годового тоннажа торгового флота в мире (около 90%) и почти треть от общего объема мировой торговли сырой нефтью и более половины сжиженным природным газом. [[265]](#footnote-266)Для сравнения транспортировка нефти через Малаккский пролив в 6 раз больше, чем через Суэцкий канал и в 16 раз больше, чем через Панамский. [[266]](#footnote-267) Также в ЮКМ существуют и другие судоходные пути – Зондский, Ломбокский и Макасарский, но они больше используются в региональной торговле. Например, через пролив Ломбок доставляют железную и урановую руду из Австралии в Китай.[[267]](#footnote-268) Кроме того в спорной акватории ЮКМ предполагается залежи значительных запасов нефти до 30 млрд тонн, природного газа не менее 16 трлн куб. м, минеральных ресурсов, в которых нуждаются все стороны конфликта не только для экспорта, но и для обеспечения внутреннего потребления. Например, для Китая рыбная ловля и аквакультура — стратегическая отрасль, обеспечивающая около 3 % ВВП и выручку 279 млрд долл ежегодно и приносящая доход для миллионов бедных людей в прибрежных районах. Однако точных данных по объему запасов нет: если китайские исследователи с оптимизмом оценивают имеющиеся ресурсы, то американские оценивают общий объем запасов как значительно более низкие.[[268]](#footnote-269)[[269]](#footnote-270) Более того бассейн ЮКМ находится на четвёртом месте среди крупнейших источников биоресурсов - рыба, черепаховый панцирь, водоросли и жемчуг. По данным исследования, проведенного университетом Британской Колумбии в 2015 году, в ЮКМ ежегодно добывается не менее 10 миллионов тонн рыбы, что составляет 12 % от общемирового улова.  В этих водах работает более половины рыболовецких судов в мире, где занято около 3,7 миллиона человек. Однако, истинная численность гораздо выше, поскольку данные не учитывают незаконный и нерегулируемый рыбный промысел.[[270]](#footnote-271) Китай в качестве доказательства суверенитета и эффективного управления и эксплуатации островов заявляет, что он был первой страной, открывшей «ничейные земли» («terra nullius»).[[271]](#footnote-272) Требования подкрепляются записями морских экспедиций в ЮКМ, книгой историка Ян Фуи (династии Сун и Юань) о Южно-Китайском море и островах, а также официальными картами династий Мин и Цин, на которых Южно-китайское море и близлежащий острова обозначены как китайская территория. На данный момент требования сведены в «Линию из 9 пунктов» (九段线) – линия из «девяти пунктирных линий» (поскольку она состоит из девяти тире) или «U-образная линия», которую во Вьетнаме называют «языком буйвола».[[272]](#footnote-273) В линию входят острова Спратли, Парасельские, острова Пратас и Риф Скарборо, что составляет почти 80% акватории ЮКМ и соответствует размерам «исторического моря» Китая.[[273]](#footnote-274)

Однако в июле 2016г. в ответ на обращение Филиппин при администрации Бениньо Акино III, Постоянная палата третейского суда в Гааге вынесла вердикт согласно которому, ни один из участков суши, занимаемых Китаем - рифы и скалы архипелага Спратли – не являются естественными островами, поэтому Пекин не может претендовать на исключительную экономическую зону в районе архипелага Спратли, а в ряде случаев даже на территориальные воды. Арбитраж отказался признавать юридический статус «Линии из 9 пунктов». Кроме того, суд постановил, что китайские правоохранительные органы, преследуя филиппинские корабли, создавали опасные ситуации на море, а также Китай нарушил суверенитет Филиппин при постройке искусственных островов и рыболовстве в районах, признанных исключительной экономической зоной Филиппин[[274]](#footnote-275).

Решение Гаагского суда, очевидно, не было признано Китаем , и показало, что он не готов пойти на судебные методы урегулирования споров, когда считает, что выгода от этого решения не перевешивает экономические и политические издержки и когда вопрос касается суверенитета и «коренных интересов» (核心利益). Вопрос ЮКМ для Китая должен оставаться исключительно вопросом двухсторонних отношений, так как в таком формате Китай может прибегать к различным методам давления на стороны конфликтов и настойчиво бойкотировать попытки решить вопрос в международной плоскости или с привлечением третьих сторон.[[275]](#footnote-276)

Таким образом, многие считают, что Китай успешно использует экономический рычаг давления за счет «Пояса и пути», чтобы не только контролировать переговорную позицию стран-участниц конфликта, но и укрепить свое присутствие в ЮКМ. Ярким примером является позиция Камбоджи по территориальным спорам, которую, хотя конфликт в ЮКМ не затрагивает непосредственно, но оказывает серьезное влияние на позицию внутри АСЕАН, членом которой является Королевство. Хотя правительство утверждает, что страна занимает нейтральную позицию и играет посредническую роль между Китаем и странами АСЕАН в споре за острова и акватории ЮКМ, именно Камбоджу чаще всего называют главным проводником позиции Китая по ЮКМ в АСЕАН и основным китайским союзником в ЮВА[[276]](#footnote-277).

Так в сентябре 2016 г. на саммите АСЕАН в Лаосе, после решения Гаагского суда, который отверг право притязания КНР на 80% акватории Южно-Китайского моря, лидер Камбоджи Хун Сен отказался подписывать совместное заявление в поддержку решения суда, когда Филиппины и Вьетнам настаивали на включении гаагского решения в итоговое коммюнике, тем самым блокировав резолюцию саммита. Явно «прокитайская» позиция Камбоджи поставила в тупик попытки Ассоциации государств прийти к единому заявлению и осудить действия Китая. В свою очередь, правительство Камбоджи, во многом повторяя китайские тезисы о ЮКМ, заявило о недопустимости интернационализации спора в ЮКМ, а вмешательство третьих сторон в конфликт, в первую очередь США, назвало дестабилизирующим. В ответ руководство КНР неоднократно выражало благодарность Камбодже за поддержку ее позиции в виде финансирования строительства железных и автомобильных дорог в рамках инициативы[[277]](#footnote-278).

Филиппины, после избрания Р. Дутерте и договоренностей о крупных инвестициях в филиппинскую инфраструктуру, приняли политику умиротворения и решили дистанцироваться от противоречий с Китаем по проблеме ЮКМ, в противовес политики бывшего президента Бениньо Акино по уравновешиванию экспансионистских притязаний Китая на острова. Так Р. Дутерте до сих пор отказывается принимать во внимание решение Постоянной палаты Третейского суда в Гааге, которое было в пользу Манилы и осуждало действия Китая. Филиппины нацелены на то, чтобы завоевать доверие Китая и использовать предоставляемые в рамках «Пояса и пути» ресурсы для финансирования инфраструктурных проектов. Эти действия соответствуют курсу КНР на решение наиболее острых проблем исключительно в двустороннем формате, с каждым из государств ЮВА по отдельности, а не с довольно аморфной организацией АСЕАН, которая требует консенсуса всех ее членов при заключении любых международных соглашений.

В ходе саммита АСЕАН, состоявшегося в Маниле в 2017 г., Р. Дутерте, будучи председателем, избегал любых враждебных заявлений, направленных против Китая. Также постановление Постоянной палаты третейского суда, затрагивающее вопрос строительства островов и размещения оружия на мелиорированных землях, не было включено в повестку саммита АСЕАН. В свою очередь в ответ на попытку некоторых лидеров все же включить в коммюнике фразу о мелиорации и милитаризации Китаем островов, Дутерте назвал это бессмысленным и не имеющим отношения к делу. Дипломаты АСЕАН утверждали, что китайское правительство оказывало давление на Филиппины[[278]](#footnote-279). Тем не менее, в коммюнике сохранилась фраза «необходимо продемонстрировать полное уважение к юридическому и дипломатическому процессу при разрешении спора» – это тонкая отсылка на постановление Гаагского суда и на переговоры по Кодексу поведения[[279]](#footnote-280).

Вьетнам выступил категорически против филиппинского подхода к вопросу ЮКМ. Так, в августе 2017 г. в ходе согласования текста итогового коммюнике 50-й встречи министров иностранных дел АСЕАН представители Вьетнама безуспешно настаивали на включении в текст документа пункта, осуждающего действия КНР. После отказа участников Ассоциации поддержать вьетнамское предложение в Ханое пришли к выводу о том, что республика может рассчитывать исключительно на собственные силы, а также попытаться получить помощь третьих стран, не являющихся непосредственными участниками спора[[280]](#footnote-281).

Снижение градуса напряжённости между Китаем и Филиппинами способствовало согласованию Кодекса поведения сторон в морском и воздушном пространстве ЮКМ, что благоприятно влияет на общую региональную ситуацию в ЮВА. Так, в сентябре 2016 г. Пекин и Манила пришли к соглашению о необходимости выработки Кодекса поведения в вопросах предъявления прав и мирного решения споров в ЮКМ. Одновременно страны АСЕАН и КНР подписали совместное заявление, подтверждающее их общую приверженность следовать Кодексу о незапланированных встречах в регионе моря для обеспечения безопасности действий военных кораблей и самолётов[[281]](#footnote-282).

Лаос, который не является участником спора, но находится в сильной зависимости от Вьетнама и Китая, между двумя основными конкурентами в ЮКМ, что ,безусловно, накладывает отпечаток на его позицию по поводу ЮКМ. 23 апреля 2016 г. министры иностранных дел Китая и Лаоса достигли двухстороннего консенсуса по вопросу ЮКМ и согласились, что споры вокруг островов не являются проблемой между Китаем и АСЕАН и не должны влиять на развитие отношений между ними. Также подтвердили, что необходимо уважать право суверенных государств и самостоятельно выбирать способы разрешения споров в соответствии с международным правом[[282]](#footnote-283). Данное решение было подвергнуто критике со стороны генерального секретаря АСЕАН, так как двусторонние договоренности Лаоса с Китаем по вопросам ЮКМ противоречат и разделяют позицию АСЕАН[[283]](#footnote-284).

После вынесения вердикта Гаагского суда по иску Филиппин против Китая, Лаос в свою очередь не изменил своей прокитайской ориентации и, фактически, поддержал китайский подход в отношении ЮКМ. 15 июля 2016 г. премьер-министр Лаоса Тхонглун Сисулит заявил, что «Лаос поддерживает позицию Китая и готов работать с Пекином для поддержания мира и стабильности в регионе Южно-Китайского моря»[[284]](#footnote-285).

Мьянма не имеет никаких притязаний в ЮКМ, но заинтересована в обеспечении безопасного морского сообщения, связывающего ЮВА и Индийский океан. Она следует многолетнему принципу нейтралитета, поддерживая консенсус Ассоциации, не признавая ни позиций Филиппин, ни Вьетнама относительно их суверенитета над островами и акваториями в ЮКМ. Но пример в 2014 г., когда Мьянма была впервые страной-председателем АСЕАН, и Китай явно давил на ее позицию, показал, что СРМ может повторить позицию Камбоджи двухлетней давности и заблокировать совместную итоговую резолюцию[[285]](#footnote-286).

Вьетнам, Малайзия и Индонезия особенно обеспокоены влиянием инициативы на территориальный конфликт в ЮКМ. Широкие опасения по поводу поведения Китая высказал премьер-министр Малайзии, Махатхир Мохамад, на II в ходе его выступления Форуме «Пояса и пути», отметив, что свобода судоходства является важной заботой для всех вовлеченных сторон.

Индонезия демонстрирует осторожный подход к участию в китайском проекте из-за постоянного обострения ситуации в ЮКМ, особенно в том, что касается прав на рыбный промысел в водах архипелага Натуна, где Китай неоднократно посягал на исключительную экономическую зону островов[[286]](#footnote-287). Решение страны переименовать часть ЮКМ в Северное море Натуны в июле 2017 г. вызвало недовольство в Пекине и он потребовал, чтобы Индонезия отменила свое решение о переименовании. В ответ Индонезия, хоть и не заняла жесткой позиции, по-прежнему формально внутри страны продолжает называть часть ЮКМ Северным морем Натуны[[287]](#footnote-288).

Вьетнам, являющийся непосредственным участником спора в ЮКМ, демонстрируя дипломатическую поддержку «Пояса и пути», выражает «серьезную озабоченность» по поводу эскалации конфликта Китаем, придерживаясь четкой позиции и отказываясь признавать его «исторические права» на спорные острова. Так в стране очень часто проходят массовые демонстрации из-за действий Китая в спорной акватории. Во многом твердая позиция Ханоя в отношении своих притязаний на Парасельские острова доставляют АСЕАН дополнительные сложности в выстраивании диалога с Китаем.

В экспертном сообществе Вьетнама существуют опасения, что китайские инвестиции в странах-партнерах по «Поясу и пути» увязаны с принятием ими прокитайских условий урегулирования проблемы ЮКМ, отраженных в том числе в тексте разрабатываемого Кодекса поведения сторон в Южно-Китайском море. Особенно осторожно Ханой относится к экономическим и геополитическим последствиям финансирования портовой инфраструктуры и прибрежных зон, что сильно тормозит реализацию МШП XXIв.[[288]](#footnote-289). Осознавая эту проблему, Китай начал менять свой инвестиционный подход, внедряя государственно-частное партнерство (ГЧП). Например, три китайские компании создали консорциум с малазийской компанией для строительства нового глубоководного порта в Малаккском проливе в рамках проекта «Ворота Малакки» Malacca Gateway. Данный подход может смягчить подозрения в отношении Китая.

Таким образом, Китай использует «Пояс и путь» как эффективный инструмент экономической дипломатии, который помогает ему обеспечить поддержку по территориальным вопросам и исключить открытую критику его действий в ЮКМ. Камбоджа, Лаос, Мьянма и Филиппины, которым Китай предоставляет помощь в рамках инициативы предпочитают уклоняться от выражения своей четкой позиции в отношении спорных островов, опасаясь осложнения или разрыва связей с Китаем, что во многом мешает сформировать согласованную позицию странами АСЕАН по территориальному спору и в целом контролировать переговорный процесс.

В то же время, отношение Вьетнама, Малайзии и Индонезии к китайской инициативе зависит от действий Китая в ЮКМ.

**Заключение**

С 2013г. выдвинутая Китаем инициатива «Пояс и путь», включающая сухопутный Экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь XXI в., прошла путь всесторонней институционализации, концептуальной эволюции и внедрения ее на практике. Согласно официальным документам «Пояс и путь» направлен на экономическое развитие стран-участниц, стимулирование регионального взаимодействия, укрепление взаимопонимание между различными культурами и поддержание мира и всеобщего процветания. Однако с момента продвижения выявилось немало проблем в процессе реализации инициативы. Во-первых, «Пояс и путь» до сих пор не приобрел системности и, несмотря на быстро растущее внимание к проекту, понимание целей, механизмов, условий и финансирования остается ограниченным. Во-вторых, II Форум показал, что доверие к китайскому проекту снизилось из-за последствий выдачи китайских кредитов, экологической устойчивости и угроз внутренней безопасности стран-участниц.

Вопреки распространенному мнению, «Пояс и путь» – это не просто транспортно-логистическая инициатива, это комплексный проект направленный на решение внутренних проблем Китая, таких как замедление темпов экономического роста, избыток производственных мощностей и несбалансированное развитие прибрежных провинций. Равным образом благодаря инициативе «Пояс и путь» Китай намерен расширить стратегическое пространство безопасности в АТР за счет диверсификации торгово­экономических связей, укрепления транспортной связанности и создания альтернативных сухопутных и морских транспортных коридоров для бесперебойного обеспечения ресурсных поставок в Китай и транспортировки китайских товаров на основные экспортные рынки. В свою очередь строительство и модернизация инфраструктуры, предоставление финансирования и улучшение возможностей для гуманитарных обменов в рамках проекта будет способствовать не только улучшению отношений Китая со странами ЮВА и укреплению торговых взаимосвязи, но и поддержанию имиджа мирно развивающегося государства в субрегионе, усиление которого не провоцирует региональные конфликты, а, наоборот, способствует экономического развитию. Также инициатива связана с геополитическими задачами, стоящими перед Китаем. При помощи комплекса институтов и проектов, составляющих «Пояс и путь» в условиях изменения места и роли страны в мировой политике, выступает основополагающей стратегией по достижению геополитического влияния Китая за счет создания экономической интеграции, где Пекин возглавит торгово-экономического сотрудничество и сформирует платформу для международного лидерства страны.

В то же время, страны ЮВА, несмотря на растущий торговый дефицит и возрастающую экономическую зависимость от Китая принимают участие в инициативе «Пояс и путь». Китайский проект поможет им стимулировать экономический рост и обеспечить стабильное и долгосрочное развитие за счет строительства и модернизации инфраструктурных объектов и расширения двусторонней торговли. В свою очередь страны ЮВА смогут укрепить региональную интеграцию за счет усиления экономического сотрудничества, взаимодействия по инфраструктурным проектам, а также по экологическим вопросам.

Основываясь на двух традиционных реалистских типа поведения государств – балансирование и примыкание – страны ЮВА можно подразделить на две группы. К первой группе относятся Камбоджа, Лаос и Мьянма, для которых свойственна политика примыкания по отношению к китайской инициативе «Пояс и путь». Данные страны, несмотря на выявленные угрозы безопасности, экономические риски и недовольство общественности, продолжают привлекать китайские кредиты и инвестиции в рамках проекта с целью получения экономических выгод. Ко второй группе относятся такие страны ЮВА, как Индонезия и Вьетнам, которые проводят политику балансирования. Совмещая экономические выгоды от участия в строительстве «Пояса и пути», они стремятся диверсифицировать свои экономические и политические связи с другими державами, опасаясь, что китайская инициатива может нарушить региональный порядок и создать угрозу их суверенитету и безопасности.

 В ходе реализации «Пояса и пути» в ЮВА выявилось множество факторов, которые препятствуют успешной реализации инициативы. В частности китайский проект будет завесить от того, как будет развиваться динамика внутренней и внешней политики в странах ЮВА. С этой точки зрения, на примере Филиппин и Малайзии, показали, как внутренние политические изменения сыграли значительную роль в определении реакции стран на китайский проект «Пояс и путь». Так в Малайзии решительная поддержка бывшего премьер-министра Наджиба Разака была обращена вспять после избрания Махатхира Мохамада, в то время как на Филиппинах конфронтационная линия Акино III по отношению к Китаю, сменилась смягчением и сближением Манилы с Пекином при Родриго Дутерте. В свою очередь сильное общественное сопротивление, не соблюдение международных стандартов, вопросы относительно социальных, экономических и экологических последствий китайских проектов, а также недостаточно прозрачный процесс заключения договоров могут стать камнем преткновения для реализации инициативы «Пояс и путь». Также беспокойство стран ЮВА по поводу проекта связаны с тем, что Китай успешно использует «Пояс и путь» в качестве эффективного инструмента экономической дипломатии. В частности, рассматривая кейс с территориальным конфликтом в Южно-Китайском море, показали, как за счет обещаний предоставить инвестиции и помощь в рамках инициативы на такие страны, как Камбоджа, Лаос, Мьянма и Филиппины, Китай обеспечивает себе поддержку по территориальным вопросам и лояльность в отношении его действий в отношении отдельных групп островов.

**Список источников и литературы**

**Список источников**

1. Adam Greer The South China Sea Is Really a Fishery Dispute/ Adam Greer // The Diplomat. 2016. URL:https://thediplomat.com/2016/07/the-south-china-sea-is-really-a-fishery-dispute/ (дата обращения: 28.05.2020)
2. Andrew Nachemson Is Cambodia’s Koh Kong project for Chinese tourists – or China’s military? // South China Morning Post. 2019. URL:https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2188558/cambodias-koh-kong-project-chinese-tourists-or-chinas-military (дата обращения: 06.01.2020)
3. ASEAN Community to give impetus to Belt and Road initiative // The State Council The People’s Republic Of China. 2015. URL:http://english.gov.cn/news/international\_exchanges/2015/08/05/content\_281475161516316.htm (Дата обращения:15.01.2020)
4. ASEAN Infrastructure Fund // Asia Development Bank. 2016. URL:https://www.adb.org/sites/default/files/publication/221281/aif-brochure2016.pdf (дата обращения: 01.01.2020)
5. [Austin Ramzy](https://www.nytimes.com/by/austin-ramzy) American Is Detained After Joining Protest in Vietnam // The New York Times. 2018. URL:https://www.nytimes.com/2018/06/14/world/asia/will-nguyen-vietnam-american-protest.html (дата обращения: 28.05.2020)
6. Baseline Assessment Report Hydropower: Strategic Environmental Assessment of the Hydropower Sector in Myanmar // International Finance Corporation. 2017. URL:http://documents.worldbank.org/curated/ en/857971548867615099/pdf/134197-WP-MM-V2-SEABaseline-Assessment-Hydropower-PUBLIC.pdf (дата обращения: 06.01.2020)
7. Belt and Road Attendees List // The Diplomat. 2017. URL:https://thediplomat.com/2017/05/belt-and-road-attendees-list/ (Дата обращения:08.03.2020)
8. Belt and Road Initiative’ helping to calm waters in Southeast Asia // South China Morning Post. 2017. URL:https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2093037/belt-and-road-initiative-helping-calm-waters-southeast-asia (дата обращения: 23.05.2020)
9. Belt and road’s real aims? Expanding China’s global influence and military presence, US study says // South China Morning Post. 2018. URL:https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2142266/belt-and-roads-aim-promote-chinese-interests-and (Дата обращения: 19.06.2020)
10. Brahma Chellaney China’s Dam Problem With Myanmar // Project Syndicate. 2016. URL:https://www.project-syndicate.org/commentary/china-myanmar-myitsone-dam-by-brahma-chellaney-2016-09?barrier=accesspaylog (дата обращения: 06.01.2020)
11. BRI Projects in ASEAN: Implementation, Mechanism and Suggestions//China Development Institute. 2019. URL: <http://en.cdi.org.cn/images/research/reports/2019/bri-projects-in-asean-compressed.pdf> (Дата обращения: 19.06.2020)
12. Chairman’s Statement of The 27th ASEAN SUMMIT// ASEAN Related Sites.2015.URL:<https://www.asean.org/wp-content/uploads/2015/12/Final-Chairmans-Statement-of-27th-ASEAN-Summit-25-November-2015.pdf> (Дата обращения:08.03.2020)
13. Challenges Matthew Funaiole, Jonathan Hillman China’s Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges //Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges> (Дата обращения: 15.03.2020)
14. China backed Muse-Mandalay Railway to Cost $9 Billion // Belt & Road News. 2019. URL:https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html (дата обращения: 06.01.2020)
15. China demands Indonesia rescind decision to rename part of South China Sea // New Asia. 2017. URL:https://www.channelnewsasia.com/news/asia/china-demands-indonesia-rescind-decision-to-rename-part-of-south-9179992 (дата обращения: 28.05.2020)
16. China digs Laos in deeper with flurry of SEZs // Nikkei Asian Review. 2019. URL:https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-digs-Laos-in-deeper-with-flurry-of-SEZs (дата обращения: 06.01.2020)
17. China investment returns to Asean amid trade war // The Business Times. 2019. URL:https://www.businesstimes.com.sg/asean-business/china-investment-returns-to-asean-amid-trade-war (Дата обращения: 19.06.2020)
18. China Says Laos Supports It on South China Sea Case // Jakarta Globe. 2016. URL:https://jakartaglobe.id/context/china-says-laos-supports-southchina-sea-case/ (дата обращения: 28.05.2020)
19. China sets up leading team on Belt and road initiative // Xinhuanet.2015. URL:http://news.xinhuanet.com/ english/2015-03/29/c\_134107435.htm (Дата обращения:08.03.2020)
20. China vows to build community of common destiny with ASEAN // Xinhua. 2013. URL:<http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-10/03/c_132770494.htm> (Дата обращения: 11.03.2020)
21. China’s Infrastructure Investments in the Philippines // US-Philippines Society. 2017. URL:https://www.usphsociety.org/2018/08/02/chinas-infrastructure-investments-in-the-philippines/ (дата обращения: 23.05.2020)
22. China’s Military Strategy (full text)//English.gov.cn the State Council of the People’s Republic of China. 2015. URL:http://english.www.gov.cn/archive/white\_paper/2015/05/27/content\_281475115610833.htm (Дата обращения: 15.03.2020)
23. China’s Top Twenty Belt & Road Export Partners – The Main Buyers Of Belt & Road Initiative Materials // Silk Road Briefing. 2019. URL:https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/06/26/chinas-top-twenty-belt-road-export-partners-main-buyers-belt-road-initiative-materials/ (дата обращения: 28.05.2020)
24. China-Myanmar Economic Corridor Construction Yields Fruitful Results under BRI-Belt and Road Portal // Belt and Road Portal. 2019. URL:https://eng.yidaiyilu.gov.cn/ qwyw/rdxw/98725.htm (дата обращения: 06.01.2020)
25. China's Belt & Road Initiative: Opportunities and risks for ASEAN// Asia Insurance Review.2017. URL:https://rg.ru/2017/05/29/v-kitae-na-forume-odin-poias-odin-put-obsudili-budushchee-evrazii.html (Дата обращения:08.03.2020)
26. Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro // Reuters. 2018. URL:<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX> (Дата обращения:08.03.2020)
27. Cirebon-Kroya Rail (Construction) // Center for Strategic and International Studies. URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/cirebon-kroya-rail-construction/e90196d0-7826-4fb0-836b-0f017377af99/ (дата обращения: 23.05.2020)
28. Corruption Flows Along China’s Belt and Road // CSIS. 2019. URL:<https://www.csis.org/analysis/corruption-flows-along-chinas-belt-and-road> (Дата обращения: 08.03.2020)
29. CREC Vice-President Ren Hongpeng Met with Myanmar's Minister of Planning and Finance U Soe Win // International Business Division. 2018. URL: <http://www.crecg.com/english/12665/39709/39775/index.html> (дата обращения: 06.01.2020)
30. Dancel, R. ASEAN Calls for Peaceful End to Territorial Conflicts: Leaders Take Softer Stance, Despite Pressure to Mention Beijing’s Activities in South China Sea // The Strait Times. 2017. URL:1http://0search.proquest.com.lib1000.dlsu.edu.ph/docview/1893541975/fulltext/433D30753C8C4331PQ/44 ?accountid=28547 (дата обращения: 28.05.2020)
31. Debarshi Dasgupta With China on its mind, India deepens engagement with Myanmar // Singapore Press. 2018. URL:<https://www.straitstimes.com/asia/south-asia/with-china-on-its-mind-india-deepens-engagement-with-myanmar> (дата обращения: 06.01.2020)
32. Eric Ng Chinese firms to build more coal power plants in Asia despite Beijing’s pledge for greener Belt and Road Initiative projects// South China Morning Post. 2019. URL:https://www.scmp.com/business/article/3027792/chinese-firms-build-more-coal-power-plants-asia-despite-beijings-pledge (Дата обращения:09.03.2020)
33. Examined infrastructure projects across the ASEAN region that are under construction, waiting for approval or proposed // Research by Silk Road Associates.2017. URL:https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2019/10/bri\_asean\_infrastructure\_infographic.pdf?la=en (Дата обращения: 19.06.2020)
34. Ezra Sihite Indonesia Loses Policy Expert Bantarto Bandoro // Jakarta Globe. 2015.URL:https://jakartaglobe.id/news/indonesia-loses-policy-expert-bantarto-bandoro/ (дата обращения: 23.05.2020)
35. Financing and Funding for the Belt & Road Initiative// Belt and Road News. 2019.URL:https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/ (Дата обращения:15.01.2020)
36. Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Regular Press Conference on April 18, 2018 // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China URL:https://www.fmprc.gov.cn/mfa\_eng/xwfw\_665399/s2510\_665401/2511\_665403/t1552217.shtml (Дата обращения: 19.06.2020)
37. Francis E. Hutchinson The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum? // Yusof Ishak Institute. 2019. URL:<https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS_Perspective_2019_78.pdf> (дата обращения: 23.05.2020)
38. Frank O'Donnell China Deepens Militarization of One Belt, One Road Initiative // Belfer Center.2018.URL:https://www.belfercenter.org/publication/china-deepens-militarization-one-belt-one-road-initiative/ (Дата обращения: 19.06.2020)
39. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum// Xinhua.2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046925.shtml> (Дата обращения:08.03.2020)
40. Gatra Priyandita Belt and Road investment under fire in Indonesia’s presidential elections // East Asia Forum. 2018. URL:https://www.eastasiaforum.org/2018/11/20/belt-and-road-investment-under-fire-in-indonesias-presidential-elections/ (дата обращения: 23.05.2020)
41. Greens take on China's infrastructure projects in Southeast Asia // Nikkei Asian Review. 2018. URL:<https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Greens-take-on-China-s-infrastructure-projects-in-Southeast-Asia> (дата обращения: 28.05.2020)
42. Haacke J. Myanmar and Maritime Security // The Asan Forum. .2016. URL:http://www.theasanforum.org/myanmar-and-maritime-securit (дата обращения: 28.05.2020)
43. Hannah Beech We cannot afford this’: Malaysia Pushes Back Against China’s Vision // The New York Times. 2018. URL: <https://www.nytimes.com/2018/08/20/world/asia/china-malaysia.html> (дата обращения: 23.05.2020)
44. Huang Riha Myanmar rebels cause great expense to China // Global Times. 2016. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1020971.shtml> (дата обращения: 06.01.2020)
45. Huge Chinese influx divides Sihanoukville // Bangkok Post. 2019. URL:<https://www.bangkokpost.com/world/1711928/huge-chinese-influx-divides-sihanoukville> (дата обращения: 06.01.2020)

Hun Sen leaves Kingdom for Belt and Road Forum in Beijing // Khmer Times.2019 URL: https://www.khmertimeskh.com/50598349/hun-sen-leaves-kingdom-for-belt-and-road-forum-in-beijing/ (дата обращения: 23.05.2020)

1. In Myanmar, China’s Belt & Road Projects are Old Wine in a New Bottle //  Belt & Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/11/10/in-myanmar-chinas-belt-road-projects-are-old-wine-in-a-new-bottle/ (дата обращения: 28.05.2020)
2. In the matter of the South China Sea arbitration/ The South China Sea Arbitration award of 12 July.2016.URL:https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf (дата обращения: 28.05.2020)
3. Jakarta-Bandung high-speed railway on track as CREC installs first box girder // The Jakarta Post. 2019. URL:https://www.thejakartapost.com/news/2019/12/19/jakarta-bandung-high-speed-railway-on-track-as-first-box-girder-erected.html (дата обращения: 21.05.2020)
4. Jinny Yan The Belt and Road Initiative in Southeast Asia / // LSE IDEAS-CARI Special Report.2018. URL:<http://www.lse.ac>.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf (Дата обращения:17.01.2020)
5. Juan Escandor P175-B development aid from China to revive PNR’s Bicol Express // INQUIRER. 2017. URL:https://business.inquirer.net/239005/pnr-bicol-express-reconstruction-china-loan (дата обращения: 23.05.2020)
6. Land Law // Ministry of Land Management, Urban Planning, and Construction. 2011. URL:http://www.cambodiainvestment.gov.kh/land-law\_010430.html (дата обращения: 23.05.2020)
7. Laos Strikes Careful Balance on South China Sea Disputes as ASEAN Chair // The Global Times. 2016. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/981392.shtml> (дата обращения: 28.05.2020)
8. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam // NIDS ASEAN. 2017. URL:https://riss.ru/images/pdf/journal/2018/4/04.pdf (дата обращения: 24.05.2020)
9. Li Yingqing Tracks for China-Laos railway being laid // China Daily. 2020. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202004/07/WS5e8c8964a310aeaeeed50969.html> (дата обращения: 06.01.2020)
10. Lin, Shaun, James Sidaway, and Chih Yuan Woon. 2019. “Reordering China, Respacing the World: Belt and Road Initiative (一带一路) as an Emergent Geopolitical Culture.” The Professional Geographer 71 (3): 507–522. doi:10.1080/00330124.2018.1547979.

Mahathir bin Mohamad at the Belt and Road Forum // Asean Times. 2019. URL: <http://aseantimes.net/2019/05/mahathir-bin-mohamad-at-the-belt-and-road-forum/> (Дата обращения:15.01.2020)

1. Malaysia revives China-backed rail project to spur growth // Nikkei Asian Review. 2019. URL:https://asia.nikkei.com/Business/Markets/Nikkei-Markets/Malaysia-revives-China-backed-rail-project-to-spur-growth (дата обращения: 23.05.2020)
2. Manuel, Ryan Twists in the Belt and Road // China Leadership Monitor. 2019. URL: https://www.prcleader.org/manuel-belt-road (Дата обращения:11.03.2020)
3. Meeting Asia’s Infrastructure Needs //Asian Development Bank.2017. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (дата обращения: 06.01.2020)
4. Melaka (Malacca) Port // Center for Strategic and International Studies.URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/melaka-malacca-gateway-project/17697e51-8932-4cbf-8f17-4d04378d4cc9/ (дата обращения: 23.05.2020)
5. Melaka Gateway project to continue // The Malaysian Reserve. 2019. URL:https://themalaysianreserve.com/2019/01/03/melaka-gateway-project-to-continue/ (дата обращения: 23.05.2020)
6. Muhammad Zulfikar Rakhmat Belt and Road Initiative: Challenging South and Southeast Asia // Modern Diplomacy. 2019. URL:https://moderndiplomacy.eu/2019/11/19/belt-and-road-initiative-challenging-south-and-southeast-asia/ (дата обращения: 23.05.2020)
7. Myanmar reviews $9bn China-backed port project on cost concerns // Nikkei Asian Review. 2018. URL:https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/Myanmar-reviews-9bn-China-backed-port-project-on-cost-concerns (дата обращения: 24.05.2020)
8. Myanmar scales back Chinese-backed port project due to debt fears – official // Reuter. 2018. URL:https://www.reuters.com/article/us-myanmar-china-port-exclusive/exclusive-myanmar-scales-back-chinese-backed-port-project-due-to-debt-fears-official-idUSKBN1KN106 (дата обращения: 24.05.2020)
9. Myanmar: Insurgents Destroy Poppy Fields but Extort Civilians // OCCRP.2018. URL:https://www.occrp.org/en/daily/8683-myanmar-insurgents-destroy-poppy-fields-but-extort-civilians (дата обращения: 06.01.2020)
10. Nam Ou River hydropower project starts 2nd phase operation // Xinhua. 2019. URL:http://www.xinhuanet.com/english/2019-12/26/c\_138659384.htm (дата обращения: 06.01.2020)
11. [Nicholas Lo](https://www.chinadialogue.net/authors/3524-Nicholas-Lo) Trouble for Belt and Road in Myanmar // China Dialogue. 2019. URL:https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/11585-Trouble-for-Belt-and-Road-in-Myanmar (дата обращения: 06.01.2020)
12. No response yet over chinas demand on name of north natuna sea // Global Indonesia Voices. 2017. URL:http://www.globalindonesianvoices.com/31092/no-response-yet-over-chinas-demand-on-name-change-of-north-natuna-sea/ (дата обращения: 28.05.2020)
13. Party Chief Nguyen Phu Trong meets with his Chinese counterpart in Beijing // Vietnam Net. 2017. URL:http://english.vietnamnet.vn/fms/government/171149/party-chief-nguyen-phu-trong-meets-with-his-chinese-counterpart-in-beijing.html (дата обращения: 23.05.2020)
14. Phidel Vineles ASEAN and China struggle to buckle the belt and road // East Asia Forum.2019.URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/01/26/asean-and-china-struggle-to-buckle-the-belt-and-road/ (Дата обращения:15.01.2020)
15. Phidel Vineles Making the Belt and Road work for Southeast Asia// East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/> (Дата обращения:09.03.2020)
16. Phidel Vineles Making the Belt and Road work for Southeast Asia// East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/> (Дата обращения:09.03.2020)
17. Pidato Lengkap Jokowi di KTT ASEAN Soal Poros Maritim // Media Baru.2014.URL: http://dunia.news.viva.co.id/news/read/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim (дата обращения: 23.05.2020)
18. Pongphisoot Busbarat Why was Thailand’s Prime Minister Absent in the Belt and Road Initiative Summit? // Yusof Ishak Institute. 2017. URL:https://www.iseas.edu.sg/media/commentaries/why-was-thailands-prime-minister-absent-in-the-belt-and-road-initiative-summit-by-pongphisoot-busbarat/ (Дата обращения:08.03.2020)
19. Prabir De Building a better Belt and Road // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/25/building-a-better-belt-and-road/ (Дата обращения: 19.06.2020)
20. Pradumna B Rana, Xianbai Ji China is paving a Belt and Road 2.0 // East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/05/21/china-is-paving-a-belt-and-road-2-0/> (Дата обращения:09.03.2020)
21. [Prashanth Parameswaran](http://www.theasanforum.org/author?user_id=9192268) China’s Belt and Road in Southeast Asia between Boons and Bumps // The Asan Forum. 2018. URL:http://www.theasanforum.org/chinas-belt-and-road-in-southeast-asia-between-boons-and-bumps/ (дата обращения: 01.01.2020)
22. [Prashanth Parameswaran](https://thediplomat.com/authors/prashanth-parameswaran/) Southeast Asia and China’s Belt and Road Initiative // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/southeast-asia-and-chinas-belt-and-road-initiative/ (дата обращения: 28.05.2020)
23. Prashanth Parameswaran What’s in China’s New Belt and Road Recalibration?// The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/whats-in-chinas-new-belt-and-road-recalibration/ (Дата обращения:11.03.2020)
24. President Tran Dai Quang concludes State visit to China // Vietnam Net. 2017. URL: https://english.vietnamnet.vn/fms/government/178416/president-tran-dai-quangconcludes-state-visit-to-china.html (дата обращения: 21.05.2020)
25. Purukcahu-Bangkuang Rail (Construction) // Center for Strategic and International Studies.URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/purukcahu-bangkuang-rail-construction/0af904d8-3571-42ff-a0f8-6f5c2b2912ad/ (дата обращения: 28.05.2020)
26. Qi Lin Money talks: China’s belt and road initiative in Cambodia // Global Risk Insights. 2018. URL: <https://globalriskinsights.com/2018/01/money-talks-chinas-belt-road-initiative-cambodia/> (дата обращения: 01.01.2020)
27. Robert G. Sutter Chin-Hao Huang Beijing Presses Its Advantages // Comparative Connections. 2017. URL: <http://cc.pacforum.org/2017/01/beijing-presses-advantages/> (дата обращения: 28.05.2020)
28. Romain de Laubier, Arne Burfeind The Trillion-Dollar Plan for the New Silk Road// Boston Consulting Group. 2018. URL:https://www.bcg.com/publications/2018/trillion-dollar-plan-new-silk-road.aspx (Дата обращения: 19.06.2020)
29. Scott Morris The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project // Center for Global Development. 2019. URL:https://www.cgdev.org/sites/default/files/kunming-vientiane-railway-economic-procurement-labor-and-safeguards-dimensions-chinese.pdf (дата обращения: 06.01.2020)
30. Second Belt & Road Forum reaffirms China’s Efforts to Open-up // Belt and Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/04/30/second-belt-road-forum-reaffirms-chinas-efforts-to-open-up/ (Дата обращения:09.03.2020)
31. Selected indicators for the state of transportation, energy and ICT infrastructure across different economies in Asia-Pacific // Infrastructure Failure and Shortfall. 2019. URL: http://www.mmc.com/content/dam/mmcweb/insights/publications/2019/apr/NYC-ARK00101-059\_Infrastructure-Failureand-Shortfall%20online\_final.pdf (дата обращения: 01.01.2020)
32. Selling the Silk Road Spirit: China’s Belt and Road Initiative in Myanmar // Myanmar Policy Briefing. 2019. URL:https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri\_myanmar\_web\_18-11-19.pdf (дата обращения: 06.01.2020)
33. [Shannon Tiezzi](https://thediplomat.com/authors/shannon-tiezzi/) Chinese Company Wins Contract for Deep Sea Port in Myanmar //The Diplomat. 2016. URL: <https://thediplomat.com/2016/01/chinese-company-wins-contract-for-deep-sea-port-in-myanmar/> (Дата обращения: 11.03.2020)
34. Shannon Tiezzi Who Is (and Who Isn’t) Attending China’s 2nd Belt and Road Forum? // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/04/who-is-and-who-isnt-attending-chinas-2nd-belt-and-road-forum/ (Дата обращения:08.03.2020)
35. Shaofeng Chen Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia/ Shaofeng Chen // Journal of Contemporary China. – 2018. № 111. – С. 347.
36. [Shoon Naing](https://www.reuters.com/journalists/shoon-naing), [Simon Lewis](https://www.reuters.com/journalists/simon-lewis) Silk Road sweeteners: China woos Myanmar's NLD with junkets // Reuters. 2019. URL:https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-myanmar-insight/silk-road-sweeteners-china-woos-myanmars-nld-with-junkets-idUSKCN1UW2HF (дата обращения: 06.01.2020)
37. Siregar Andriyas Antara Jalur Sutra China dan Proyek Infrastruktur Indonesia // Jokowinomics. 2015. URL:http://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-proyekinfrastruktur-indonesia/ (дата обращения: 23.05.2020)
38. Sithu Aung Myint Yangon’s ‘new city’ plan raises a billion-dollar question // FRONTIER. 2019. URL:https://frontiermyanmar.net/en/yangons-new-city-plan-raises-a-billion-dollar-question (дата обращения: 06.01.2020)
39. Sok Kha The Belt and Road in Cambodia: Successes and Challenges // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/04/the-belt-and-road-in-cambodia-successes-and-challenges/ (дата обращения: 06.01.2020)
40. South China Sea // U.S. Energy Information Administration. 2013. URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis\_includes/regions\_of\_interest/South\_China\_Sea/south\_china\_sea.pdf (дата обращения: 28.05.2020)
41. South China Sea: ASEAN Avoids Mention of China Ruling // BBC.2016. URL: <https://www.bbc.com/news/world-asia-36878995> (дата обращения: 28.05.2020)
42. Stewart Nixon Tightening the belt and road in Malaysia // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/18/tightening-the-belt-and-road-in-malaysia/ (дата обращения: 23.05.2020)
43. The Fifteenth ASEAN and China Transport Ministers Meeting // ASEAN Official Site. 2016. URL:http://asean.org/storage/2016/11/15th-ATM-China-JMS-Final.pdf (Дата обращения:15.01.2020)
44. The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum? // Yusof Ishak Institute. 2019. URL:<https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS_Perspective_2019_78.pdf> (дата обращения: 23.05.2020)
45. Thiha A. Can Myanmar Afford Chinaʼs Belt and Road? // The Diplomat. 2018. URL: <https://thediplomat.com/2018/08/can-myanmar-afford-chinas-belt-and-road/> (дата обращения: 24.05.2020)
46. Thiha A. Myanmar Speeds up Progress on Chinaʼs Belt and Road // The Diplomat. 2018. URL: [https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress- on-chinas-belt-and-road/](https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress-%20on-chinas-belt-and-road/) (дата обращения: 06.01.2020)
47. Tiezzi, Shannon What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? //The Diplomat.2017.URL: http://thediplomat. com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-thebelt-and-road-forum/ (Дата обращения:08.03.2020)
48. Top 250 Global Contractors Engineering News-Record // Engineering News-Record 2019. URL:<https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>(Дата обращения:15.01.2020)
49. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL: http://en.ndrc. gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\_669367.html (Дата обращения:15.01.2020)
50. Wang Yi China and Laos Reach Consensus on South China Sea Issue and China Appreciates Laos ‘Objective and Fair Stance // The Ministry of Foreign Affairs of the People`s Republic of China. 2016. URL: <http://gh.china-embassy.org/eng/zgyw/t1358479.htm> (дата обращения: 28.05.2020)
51. Weidong Liu, Yajing Zhang & Wei Xiong Financing the Belt and Road Initiative Eurasian Geography and Economics <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1716822>
52. Where all Silk Roads lead // The Economist. 2015. URL:<https://www.economist.com/news/china/21648039-throughfog-hazy-slogans-contours-chinas-vision-asia-emerge-where-all-silk-roads> (дата обращения: 23.05.2020)
53. Who rules the waves?/ The Economist. 2015. URL:https://www.economist.com/news/international/21674648-china-no-longer-accepts-america-should-be-asia-pacifics-dominant-naval-power-who-rules (дата обращения: 28.05.2020)
54. World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project // The World Bank. 2011. URL:http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project (дата обращения: 23.05.2020)
55. Xi Jinping Meets with State Counselor Aung San Suu Kyi of Myanmar // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China URL: <https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1463446.shtml> (дата обращения: 23.05.2020)

Xi meets Myanmar's State Counselor Aung San Suu Kyi // Xinhua.2019. URL: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/24/c_138006143.htm> (дата обращения: 23.05.2020)

1. Xue Gong The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia // The Pacific Review. 2018. URL:https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/09512748.2018.1513950?needAccess=true (дата обращения: 28.05.2020)
2. [Xue Gong](https://www.rsis.edu.sg/?post_type=profile&p=90624) Why some in South-east Asia still have reservations about China’s Belt and Road Initiative // Today. 2018. URL:https://www.todayonline.com/commentary/why-some-south-east-asia-still-have-reservations-about-chinas-belt-and-road-initiative (Дата обращения: 19.06.2020)
3. Yong Kaichang Going South: Successfully investing in S.E. Asia along the BRI// King & Wood Mallesons (KWM). 2020. URL:https://www.chinalawinsight.com/2020/01/articles/the-belt-and-road/going-south-successfully-investing-in-s-e-asia-along-the-bri/ (Дата обращения: 19.06.2020)
4. Zhang Jie (2015). 海上通道安全与中国战略支点的构建 [SLOC Security and the Construction of China’s Strategic Support Points]. International Security Studies, 2, 100–118
5. Zhang Yunling One Belt, One Road: A Chinese View // Global Asia. 2015. URL:https://www.globalasia.org/issue.php?bo\_table=issues&wr\_id=8643# (Дата обращения:11.03.2020)
6. Zhang, H., Li, J. Rethinking the outputs of Chinese high-speed railways // Imperial College Press. 2016. URL: <https://www.scilit.net/article/d3c0401cebcfd03724953fd642804b7a> (дата обращения: 23.05.2020)
7. Zhong Nan Chinese customs officials plan more Belt and road partnerships //China Daily. 2015. URL:http:// www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/25/content\_22802380.htm (Дата обращения:06.03.2020)
8. Zhu Wenqian Tax plan to support the Belt and road initiative // China Daily. 2015. URL:http://www.chinadaily. com.cn/business/2015-04/01/content\_19973451.htm (Дата обращения:06.03.2020)
9. АСЕАН подтвердила намерение и дальше укрепить торгово-экономические связи с КНР// Russian.News.Cn. 2019. URL:http://russian.news.cn/2019-09/10/c\_138381449.htm (Дата обращения: 19.06.2020)
10. АСЕАН стала вторым по величине торговым партнером Китая // Жэньминь жибао.2019. URL:http://russian.people.com.cn/n3/2019/0805/c31518-9603271.html (Дата обращения: 19.06.2020)
11. Бангладеш, Китай, Индия и Мьянма обсуждают в городе Куньмин вопрос о создании экономического коридора Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма // PARTNERY.CN. 2013. URL:https://russian.dbw.cn/system/2013/12/19/000785105.shtml (дата обращения: 06.01.2020)
12. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете 7 сентября 2013 г. // URL:http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (Дата обращения:15.01.2020)
13. Вьетнам и Китай содействуют сотрудничеству ради мира и развития. Вьетнам // Vietnam Net. 2017. URL: [https://vietnam.vnanet.vn/russian/вьетнам-и-китаисодеиствуют-сотрудничеству-ради-мира-и-развития/302934.html](https://vietnam.vnanet.vn/russian/%D0%B2%D1%8C%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B0%D0%BC-%D0%B8-%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83%D1%8E%D1%82-%D1%81%D0%BE%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83-%D1%80%D0%B0%D0%B4%D0%B8-%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B0-%D0%B8-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F/302934.html) (дата обращения: 23.05.2020)
14. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№1(52). – С.130.
15. Ивашенцов Г. Мьянманская перестройка // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/myanmanskaya-perestroyka/?sphrase\_id=36503639 (дата обращения: 06.01.2020)
16. Китай и АСЕАН договорились об укреплении торгово-экономических отношений// Russian.News.Cn . 2019. URL:http://russian.news.cn/2019-09/10/c\_138379121.htm (Дата обращения: 19.06.2020)
17. Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века» // Жэньминь Жибао. 2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html> (Дата обращения:15.01.2020)
18. Китай принял новый закон об иностранных инвестициях // Ведомости.2019. URL:https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/15/796536-kitai-inostrannih-investitsiyah (Дата обращения:08.03.2020)
19. Китай пробурил в декабре сразу три тоннеля железной дороги Китай — Лаос // REGNUM [ИА REGNUM](https://regnum.ru/). 2019. URL:https://regnum.ru/news/2811811.html (дата обращения: 06.01.2020)
20. Китайская зона свободной торговли привлечет $88 млрд инвестиций// ChinaPRO. 2019. URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/2806/> (Дата обращения: 11.03.2020)
21. КНР и Филиппины в совместном заявлении наметили курс развития отношений // Агентство Синьхуа. 2018. URL:https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/china/72372.htm (дата обращения: 23.05.2020)
22. Козьма П. В объятьях дракона: зачем Аун Сан Су Чжи ездила в Китай // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/v-obyatyakh-drakona-zachem-aun-san-su-chzhi-ezdila-v-kitay/ (дата обращения: 06.01.2020)
23. Козьма, П. Китайский зонтик для Мьянмы // РСМД. 2016. URL:<https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskiy-zontik-dlya-myanmy/> (Дата обращения: 19.06.2020)
24. Кулинцев, Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой // РСМД.2015. URL:<https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/>
25. Лексютина, Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство?//РСМД.2017.URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/ (Дата обращения:08.03.2020)
26. На востоке Китая создан центр обработки спутниковых данных «шелкового пути»//[ИА REGNUM](https://regnum.ru/). 2019.URL: <https://regnum.ru/news/society/2553090.html> (Дата обращения:11.03.2020)
27. Новый глубоководный порт построят Китай и Мьянма // Korabel. 2020. URL:<https://www.korabel.ru/news/comments/novyy_glubokovodnyy_port_postroyat_kitay_i_myanma.html> (Дата обращения: 11.03.2020)
28. Новый Шелковый путь внесен в устав Коммунистической партии Китая // ИА EADaily.2017.URL:<https://eadaily.com/ru/news/2017/10/24/novyy-shelkovyy-put-vnesen-v-ustav-kommunisticheskoy-partii-kitaya> (Дата обращения:15.01.2020)
29. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР.2015. URL:http://www.fmprc.gov.cn/rus/ zxxx/t1254925 (Дата обращения:15.01.2020)
30. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР.2015. URL:http://www.fmprc.gov.cn/rus/ zxxx/t1254925 (Дата обращения:15.01.2020)
31. Саммит АСЕАН в Бангкоке. Создание крупнейшего торгового блока отложено//ТАСС.2019.URL:<https://tass.ru/ekonomika/7077851> (Дата обращения: 11.03.2020)
32. Си Цзиньпин: Китай будет продвигать дружеские отношения с сопредельными странами// Жэньминь жибао. 2013. URL:<http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (Дата обращения: 15.03.2020)
33. Спивак В. Китайские охранники международного права/ В. Спивак// РСМД. <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskie-okhranniki-mezhdunarodnogo-prava/?sphrase_id=10995302> (дата обращения: 28.05.2020)
34. Строители железной дороги Китай - Лаос приступили к установке балок мегамоста через Меконг// Жэньминь жибао . 2020. URL:http://russian.people.com.cn/n3/2020/0411/c31520-9678491.html (дата обращения: 06.01.2020)
35. 习近平在印度尼西亚国会的演讲 [Xi Jinping’s Speech at the Indonesian Parliament] // URL:http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content\_2500118.htm (Дата обращения:15.01.2020)
36. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [Promote the Vision and Action of Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road] // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL:http://www.ndrc. gov.cn/gzdt/201503/t20150328\_669091.html (Дата обращения:15.01.2020)
37. 携手推进“一带一路”建设——在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲 [Jointly Advance the Belt and Road Initiative—Opening Speech at the Belt and Road Forum]// Xinhua Net. 2017. URL:http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c\_1120969677. htm; (Дата обращения: 19.06.2020)
38. 新陆海“丝绸之路”助力中国周边各国发展繁荣 [The New Land and Maritime “Silk Road” Will Help All Countries Around China Develop and Prosper] // The Central People’s Government of the People’s Republic of China 2015. URL:http://www.gov.cn/jrzg/2014-01/23/content\_2574049.htm (Дата обращения:15.01.2020)

**Список литературы**

1. Adam Greer The South China Sea Is Really a Fishery Dispute/ Adam Greer // The Diplomat. 2016. URL:https://thediplomat.com/2016/07/the-south-china-sea-is-really-a-fishery-dispute/ (дата обращения: 28.05.2020)

Alex He The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi’s Ever-expanding Strategy / //CIGI Papers. – 2019. № 225. – C.36.

[Alvin A. Camba](https://www.researchgate.net/profile/Alvin_Camba) China’s Port Acquisitions in Sri Lanka & Djibouti: Lessons on Chinese Developmental Financing for the Philippines // Stratbase Alberto Del Rosario Institute. 2017.URL:[https://www.researchgate.net/publication/320170328\_China's\_Port\_Acquisitions\_in\_Sri\_Lanka\_Djibouti\_Lessons\_on\_Chinese\_Developmental\_Financing\_for\_the\_Philippines](https://www.researchgate.net/publication/320170328_China%27s_Port_Acquisitions_in_Sri_Lanka_Djibouti_Lessons_on_Chinese_Developmental_Financing_for_the_Philippines) (дата обращения: 23.05.2020)

1. Amara Thiha  Myanmar Speeds up Progress on Chinaʼs Belt and Road // 2018. URL: [https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress- on-chinas-belt-and-road/](https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress-%20on-chinas-belt-and-road/) (дата обращения: 06.01.2020)
2. Arase, David China’s Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia / David Arase // Southeast Asian Affairs. – 2016. №5. – С.31.
3. Devin Thorne, Ben Spevack Ports Under Heaven China’s Strategic Maritime Infrastructure in the Indo-Pacific// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/ports-under-heaven/ (Дата обращения: 19.06.2020)
4. Gregory B. Poling Kyaukpyu Connecting China to the Indian Ocean / Gregory B. Poling // China’s Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region (March 2018 Washington) / Center for Strategic and International; Nicholas Szechenyi - Washington, DC 20036, 2018. – 41c.
5. Hiep L.H. The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // ISEAS Yusof Ishak Institute Perspective. № 18, 2018. URL: [https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\_Perspective\_2018\_18@50.pdf](https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2018_18%4050.pdf) (дата обращения: 24.05.2020)

James, Kynge «How the Silk road plans will be financed»/ James Kynge // Financial Times. 2016. URL: <https://www.ft.com/content/e83ced94-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f> (Дата обращения:15.01.2020)

1. John Hurley, Scott Morris, Gailyn Portelance Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective // Center for Global Development. 2018. URL:https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf (дата обращения: 24.05.2020)
2. Jonathan Hillman China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/ts180125\_hillman\_testimony.pdf?mSTOaqZbgZdRpx4QWoSt1HtIa4fN42uX (Дата обращения: 19.06.2020)
3. Jonathan Hillman, Matthew Funaiole China’s Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges //Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges> (Дата обращения: 15.03.2020)
4. Lachlan Carey, Sarah Ladislaw China's Promise of a Green Belt and Road // Center for Strategic and International Studies. 2019. URL:https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/chinas-promise-green-belt-and-road/ (дата обращения: 28.05.2020)
5. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2018/05/ISEAS\_Perspective\_2018\_18%4050.pdf (дата обращения: 23.05.2020)
6. Li Jinming, Li Dexia "The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: A Note" / Li Jinming, Li Dexia// [Ocean Development and International Law](https://www.researchgate.net/journal/0090-8320_Ocean_Development_and_International_Law)  - 2003.34(3-4).
7. Mirski S. Stranglehold: The Context, Conduct and Consequences of an American Naval Blockade of China // Journal of Strategic Studies. 2013. URL: http:// carnegieendowment.org/2013/02/12/stranglehold-context-conduct-and-consequences-of- american-naval-blockade-of-china-pub-51135 (Дата обращения: 11.03.2020)
8. Murray Hiebert Southeast Asia Financial Integration and Infrastructure Investment: What Role for the United States? // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://www.csis.org/analysis/southeast-asia-financial-integration-and-infrastructure-investment-what-role-united-states (дата обращения: 28.05.2020)
9. Nyi Nyi Kyaw Sinophobia in Myanmar and the Belt and Road Initiat // Yusof Ishak Institute. 2020. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS\_Perspective\_2020\_9.pdf (дата обращения: 23.05.2020)

[Prashanth Parameswaran](http://www.theasanforum.org/author?user_id=9192268) China’s Belt and Road in Southeast Asia between Boons and Bumps // The Asan Forum. 2018. URL:http://www.theasanforum.org/chinas-belt-and-road-in-southeast-asia-between-boons-and-bumps/ (дата обращения: 01.01.2020)

[Prashanth Parameswaran](https://thediplomat.com/authors/prashanth-parameswaran/) Southeast Asia and China’s Belt and Road Initiative // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/southeast-asia-and-chinas-belt-and-road-initiative/ (дата обращения: 28.05.2020)

Renato Cruz De Castro China’s Belt and Road Initiative (BRI) and the Duterte Administration’s Appeasement Policy: Examining the Connection Between the Two National Strategies / Renato Cruz De Castro // East Asia. – 2019. №36. – C.205-215.

1. Robert G. Sutter Chin-Hao Huang Beijing Presses Its Advantages // Comparative Connections. 2017. URL: <http://cc.pacforum.org/2017/01/beijing-presses-advantages/> (дата обращения: 28.05.2020)
2. Sanchita Basu Das Do the Economic Ties between ASEAN and China Affect Their Strategic Partnership? // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\_Perspective\_2018\_32@50.pdf (Дата обращения: 19.06.2020)
3. [Scott Kennedy](https://www.csis.org/people/scott-kennedy) Building China’s “One Belt, One Road”// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2015. URL:https://www.csis.org/analysis/building-china’s-“one-belt-one-road (Дата обращения: 15.03.2020)
4. [Scott Kennedy](https://www.csis.org/people/scott-kennedy) Building China’s “One Belt, One Road”// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2015. URL:https://www.csis.org/analysis/building-china’s-“one-belt-one-road (Дата обращения: 15.03.2020)
5. Selina Ho China and the Mekong states: Divergent responses to Chinese initiatives / / Asia Research Institute. 2019. URL:https://theasiadialogue.com/2019/08/06/china-and-the-mekong-states-divergent-responses-to-chinese-initiatives/ (дата обращения: 06.01.2020)
6. Shaofeng Chen Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia/ Shaofeng Chen // Journal of Contemporary China. – 2018. № 111. – С. 347-358.
7. Vineles, Phidel Tweaking BRI: What Southeast Asia Can Do // RSIS. 2019. URL:https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/tweaking-bri-what-southeast-asia-cando/#.XYwd7UYzbs0 (Дата обращения:11.03.2020)
8. Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong Financing the Belt and Road Initiative // Eurasian Geography and Economics. 2020. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/15387216.2020.1716822?needAccess=true> (Дата обращения:09.03.2020)
9. Xue Gong The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia/ Xue Gong //The Pacific Review. – 2019. №4. – С.56.
10. Горбунова, М.Л. Комаров, И.Д. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества – новое явление во внешней политике КНР / М.Л. Горбунова, И.Д. Комаров // Вестник международных отношений. – 2016.Т.11.№3. – С.80-98.

Денисов, И.Е. Китайско-американские отношения в АТР / И.Е. Денисов // Ежегодник ИМИ.2015. Вып. 4 (14). Мировая политика: старые проблемы и новые вызовы. М.: ИМИ МГИМО, 2015. - С. 70-85.

Денисов, И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / И.Е. Денисов // Путешествие на Запад. – 2015. №1. – С.4-11.

1. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№ 1 (52). – С. 111-126.
2. Ивашенцов Г. Мьянманская перестройка // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/myanmanskaya-perestroyka/?sphrase\_id=36503639 (дата обращения: 06.01.2020)

Игнатьев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР «Морской Шелковый путь XXI века»: аспекты безопасности / С.В. Игнатьев // Юго-Восточная: актуальные проблемы развития. – 2018. №2. (39). – С.40-49.

Канаев Е.А. АСЕАН в инициативе пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама / Е.А. Канаев // Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. № 1 (42). – С.22-31.

1. Киреева, А.А. «Инициатива Пояса и Пути»: содержание, цели и значение / А.А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018.Т.9. №3. – С.66-87.
2. Киреева, А.А. Морской шелковый путь XXI века как новое измерение стратегического курса КНР / А.А. Киреева // Россия и Восточная Азия через 70 лет после окончания Второй мировой войны: доклады, представленные на III международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН (11 -12 ноября 2015г. Москва)./ Совет молодых ученых ИДВ РАН; ред. Л.В. Захарова. - М.:ИДВ РАН,2016. – 296с.

Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIV: ежегодное издание / отв.редактор-составитель Е.И.Сафронова. – М.: ИДВ РАН, 2019. – 416 с.

1. Козьма П. В объятьях дракона: зачем Аун Сан Су Чжи ездила в Китай // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/v-obyatyakh-drakona-zachem-aun-san-su-chzhi-ezdila-v-kitay/ (дата обращения: 06.01.2020)
2. Козьма, П. Китайский зонтик для Мьянмы // РСМД. 2016. URL:<https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskiy-zontik-dlya-myanmy/> (Дата обращения: 19.06.2020)
3. Кокарева, К. А. Юго-Восточная Азия как зона столкновения интересов Китая и США/ К. А. Кокарева // Проблемы национальной стратегии. – 2018. №4 (49). – С. 13-53.
4. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С.66.
5. Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой// РСМД.2015. URL:<https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> (Дата обращения: 15.03.2020)

Лексютина Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство?//РСМД. 2017.URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/ (Дата обращения:08.03.2020)

Лексютина Я.В. Дуализм современной политики Китая в Юго-Восточной Азии/ Я.В. Лексютина// [Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история](https://rucont.ru/efd/320591)-  [2015](https://rucont.ru/efd/346630).№4.- C.10-20.

Лобанов, М. М. Звезданович-Лобанова Е. Инициатива «Один пояс и один путь» Какие цели в действительности преследует Китай? // Terraincognitf. 2017. URL:<http://iriss.idn.org.rs/183/1/JZLobanova_Svobodnaya_mysl_2017.pdf> (Дата обращения: 11.03.2020)

1. Локшин Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин.— М.:ИДВРАН,2013- С.240.
2. Локшин, Г.М. Архипелаг Спратли вчера и сегодня / Г.М.Локшин// Страницы истории—ИДВ РАН,2014 - С.138-156.
3. Локшин, Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин. /  Г. М. Локшин // Российская акад. наук, Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т Дальнего Востока Российской акад. наук. - Москва : ИДВ РАН, 2013.

Лузянин, С.Г. Афонасьева, А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения/ С.Г.Лузянин, А.В. Афонасьева// Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. № 40. – С. 5-14.

1. Мельниченко Б. Н. Парасельские острова – 40 лет конфликта: история и современность/ Мельниченко Б. Н.//. Евразийская дуга нестабильности и проблемы региональной безопасности от Восточной Азии до Северной Африки: итоги 2016г. Гл. ред. В.Н. Колотов – СПб.:Изд-во «ИПК НП-Принт»,2017. – С.832.
2. Мишин И. Между поддержкой и нейтралитетом: роль региональных партнеров КНР в конфликте за пространства и ресурсы Южно-Китайского моря / И. Мишин // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019.№4(45). – С. 10-24.
3. Морев, Л.Н. Лаос: в кругу друзей / Л.Н. Морев // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2010. №23. – С. 238-254.

Мурашева Г.Ф. Есть ли альтернатива статус-кво в территориальном споре в Южно-Китайском море? // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. Вып. XX. – М.: ИВ РАН, 2013. – C. 5-16.

Панарина, Д.С. Инфраструктура Филиппин: Изменения за последние 2 года – промежуточные итоги «золотого века филиппинской / // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2019.№3 (44). – С. 120-135.

1. Петрова, О.Л. Обзор индонезийско-китайских экономических отношений за последние годы / О.Л. Петрова // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2017. №36. – С. 94-101
2. Петровский В. Форум Пояса и Пути. Ожидания и опасения// Международная жизнь.2019.URL: <https://interaffairs.ru/news/show/22368> (Дата обращения:09.03.2020)
3. Рогожин А. День, когда на свет появилась АСЕАН // Российский совет по международным делам. 2015. 14 декабря. URL:http://russiancouncil.ru/analytics-and- comments/analytics/den-kogda-na-svet-poyavilas-asean/?sphrase\_id=9607609 (дата обращения: 17.03.2018).
4. Румянцев, Е.Н. О концепции «Пояса и Пути» / Е.Н. Румянцев // 70 лет современному китайскому государству. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН (20 - 22 марта 2019 г. Москва)./ ИДВ РАН; ред. Л А.В. Виноградов. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 448 с.
5. Сафронова, Е.И. Проект «Один пояс, один путь» - комплексный фактор «мягкой силы» Китая / Е.И. Сафронова // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.- сост.В.А. Матвеев. - М.: ИДВ РАН. - 2017. - С.60-77.

Файншмидт, Р.И. Китайский вектор современной политики АСЕАН / Р.И. Файншмидт // Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2018. № 4 (41).

Чубаров, И. Калашников, Д. «Один пояс – один путь» глобализация по-китайски / И. Чубаров, Д. Калашников // Мировая экономика и международные отношения. – 2018. Т62.№1.

1. 新陆海“丝绸之路”助力中国周边各国发展繁荣 [The New Land and Maritime “Silk Road” Will Help All Countries Around China Develop and Prosper] // The Central People’s Government of the People’s Republic of China 2015. URL:http://www.gov.cn/jrzg/2014-01/23/content\_2574049.htm (Дата обращения:15.01.2020); Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР.2015. URL:http://www.fmprc.gov.cn/rus/ zxxx/t1254925 (Дата обращения:15.01.2020); Wang Yi China and Laos Reach Consensus on South China Sea Issue and China Appreciates Laos ‘Objective and Fair Stance // The Ministry of Foreign Affairs of the People`s Republic of China. 2016. URL: <http://gh.china-embassy.org/eng/zgyw/t1358479.htm> (дата обращения: 28.05.2020); ASEAN Community to give impetus to Belt and Road initiative: FM//English.gov.cn the State Council of the People’s Republic of China. 2015. URL:http://english.gov.cn/news/international\_exchanges/2015/08/05/content\_281475161516316.htm (Дата обращения:08.03.2020); China’s Military Strategy (full text)//English.gov.cn the State Council of the People’s Republic of China. 2015. URL:http://english.www.gov.cn/archive/white\_paper/2015/05/27/content\_281475115610833.htm (Дата обращения: 15.03.2020); 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [Promote the Vision and Action of Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road] // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL:http://www.ndrc. gov.cn/gzdt/201503/t20150328\_669091.html (Дата обращения:15.01.2020); Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL: http://en.ndrc. gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\_669367.html (Дата обращения:15.01.2020); Chairman’s Statement of The 27th ASEAN SUMMIT// ASEAN Related Sites.2015.URL:<https://www.asean.org/wp-content/uploads/2015/12/Final-Chairmans-Statement-of-27th-ASEAN-Summit-25-November-2015.pdf> (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-2)
2. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете 7 сентября 2013 г. // URL:http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (Дата обращения:15.01.2020)

习近平在印度尼西亚国会的演讲 [Xi Jinping’s Speech at the Indonesian Parliament] // URL:http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content\_2500118.htm (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-3)
3. Mahathir bin Mohamad at the Belt and Road Forum // Asean Times. 2019. URL: <http://aseantimes.net/2019/05/mahathir-bin-mohamad-at-the-belt-and-road-forum/> (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-4)
4. Hun Sen leaves Kingdom for Belt and Road Forum in Beijing // Khmer Times.2019 URL: https://www.khmertimeskh.com/50598349/hun-sen-leaves-kingdom-for-belt-and-road-forum-in-beijing/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-5)
5. Xi meets Myanmar's State Counselor Aung San Suu Kyi // Xinhua.2019. URL: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/24/c_138006143.htm> (дата обращения: 23.05.2020)

Xi Jinping Meets with State Counselor Aung San Suu Kyi of Myanmar // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China URL: <https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1463446.shtml> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-6)
6. Лузянин, С.Г. Афонасьева, А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения/ С.Г.Лузянин, А.В. Афонасьева// Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. № 40. – С. 5-14.

 Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIV: ежегодное издание / отв.редактор-составитель Е.И.Сафронова. – М.: ИДВ РАН, 2019. – 416 с. [↑](#footnote-ref-7)
7. Лексютина Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство?//РСМД. 2017.URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/ (Дата обращения:08.03.2020)

Лексютина Я.В. Дуализм современной политики Китая в Юго-Восточной Азии/ Я.В. Лексютина// [Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история](https://rucont.ru/efd/320591)-  [2015](https://rucont.ru/efd/346630).№4.- C.10-20. [↑](#footnote-ref-8)
8. Румянцев, Е.Н. О концепции «Пояса и Пути» / Е.Н. Румянцев // 70 лет современному китайскому государству. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН (20 - 22 марта 2019 г. Москва)./ ИДВ РАН; ред. Л А.В. Виноградов. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 448 с. – С. 209-220. [↑](#footnote-ref-9)
9. Горбунова, М.Л. Комаров, И.Д. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества – новое явление во внешней политике КНР / М.Л. Горбунова, И.Д. Комаров // Вестник международных отношений. – 2016.Т.11.№3. – С.86. [↑](#footnote-ref-10)
10. Киреева А.А. «Инициатива Пояса и Пути»: содержание, цели и значение / А.А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018.Т.9. №3. – С.69

Киреева, А.А. Морской шелковый путь XXI века как новое измерение стратегического курса КНР / А.А. Киреева // Россия и Восточная Азия через 70 лет после окончания Второй мировой войны: доклады, представленные на III международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН (11 -12 ноября 2015г. Москва)./ Совет молодых ученых ИДВ РАН; ред. Л.В. Захарова. - М.:ИДВ РАН,2016. – 296с. [↑](#footnote-ref-11)
11. Сафронова, Е.И. Проект «Один пояс, один путь» - комплексный фактор «мягкой силы» Китая / Е.И. Сафронова // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.- сост.В.А. Матвеев. - М.: ИДВ РАН. - 2017. - С.60-77. [↑](#footnote-ref-12)
12. Лузянин, С.Г. Афонасьева, А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения/ С.Г. Лузянин, А.В. Афонасьева// Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. № 40. – С.7. 5-14 [↑](#footnote-ref-13)
13. Горбунова, М.Л. Комаров, И.Д. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества – новое явление во внешней политике КНР / М.Л. Горбунова, И.Д. Комаров // Вестник международных отношений. – 2016.Т.11.№3. – С.86. [↑](#footnote-ref-14)
14. Денисов, И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / И.Е. Денисов // Путешествие на Запад. – 2015. №1. – С. 4.

Денисов, И.Е. Китайско-американские отношения в АТР / И.Е. Денисов // Ежегодник ИМИ.2015. Вып. 4 (14). Мировая политика: старые проблемы и новые вызовы. М.: ИМИ МГИМО, 2015. - С. 70-85. [↑](#footnote-ref-15)
15. Игнатьев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР «Морской Шелковый путь XXI века»: аспекты безопасности / С.В. Игнатьев // Юго-Восточная: актуальные проблемы развития. – 2018. №2. (39). – С.40-49. [↑](#footnote-ref-16)
16. Чубаров, И. Калашников, Д. «Один пояс – один путь» глобализация по-китайски / И. Чубаров, Д. Калашников // Мировая экономика и международные отношения. – 2018. Т62.№1. – С.25-33. [↑](#footnote-ref-17)
17. Jonathan Hillman China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/ts180125\_hillman\_testimony.pdf?mSTOaqZbgZdRpx4QWoSt1HtIa4fN42uX (Дата обращения: 19.06.2020)

Jonathan Hillman, Matthew Funaiole China’s Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges //Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges> (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-18)
18. Robert G. Sutter Chin-Hao Huang Beijing Presses Its Advantages // Comparative Connections. 2017. URL: <http://cc.pacforum.org/2017/01/beijing-presses-advantages/> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-19)
19. Канаев Е.А. АСЕАН в инициативе пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама / Е.А. Канаев // Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. № 1 (42). – С.22-31. [↑](#footnote-ref-20)
20. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С.66. [↑](#footnote-ref-21)
21. Кокарева, К. А. Юго-Восточная Азия как зона столкновения интересов Китая и США/ К. А. Кокарева // Проблемы национальной стратегии. – 2018. №4 (49). – С. 13-53. [↑](#footnote-ref-22)
22. Локшин Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин.— М.:ИДВРАН,2013- С.240.

Локшин, Г.М. Архипелаг Спратли вчера и сегодня / Г.М.Локшин// Страницы истории—ИДВ РАН,2014 - С.138-156. [↑](#footnote-ref-23)
23. Мишин И. Между поддержкой и нейтралитетом: роль региональных партнеров КНР в конфликте за пространства и ресурсы Южно-Китайского моря / И. Мишин // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019.№4(45). – С. 10-24. [↑](#footnote-ref-24)
24. Мельниченко Б. Н. Парасельские острова – 40 лет конфликта: история и современность/ Мельниченко Б. Н.//. Евразийская дуга нестабильности и проблемы региональной безопасности от Восточной Азии до Северной Африки: итоги 2016г. Гл. ред. В.Н. Колотов – СПб.:Изд-во «ИПК НП-Принт»,2017. – С.832. [↑](#footnote-ref-25)
25. Adam Greer The South China Sea Is Really a Fishery Dispute/ Adam Greer // The Diplomat. 2016. URL:https://thediplomat.com/2016/07/the-south-china-sea-is-really-a-fishery-dispute/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-26)
26. [Scott Kennedy](https://www.csis.org/people/scott-kennedy) Building China’s “One Belt, One Road”// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2015. URL:https://www.csis.org/analysis/building-china’s-“one-belt-one-road (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-27)
27. Gregory B. Poling Kyaukpyu Connecting China to the Indian Ocean / Gregory B. Poling // China’s Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region (March 2018 Washington) / Center for Strategic and International; Nicholas Szechenyi - Washington, DC 20036, 2018. – 41c. – C.5. [↑](#footnote-ref-28)
28. [Prashanth Parameswaran](https://thediplomat.com/authors/prashanth-parameswaran/) Southeast Asia and China’s Belt and Road Initiative // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/southeast-asia-and-chinas-belt-and-road-initiative/ (дата обращения: 28.05.2020)

[Prashanth Parameswaran](http://www.theasanforum.org/author?user_id=9192268) China’s Belt and Road in Southeast Asia between Boons and Bumps // The Asan Forum. 2018. URL:http://www.theasanforum.org/chinas-belt-and-road-in-southeast-asia-between-boons-and-bumps/ (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-29)
29. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№ 1 (52). – С. 123-126. [↑](#footnote-ref-30)
30. Козьма, П. Китайский зонтик для Мьянмы // РСМД. 2016. URL:<https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskiy-zontik-dlya-myanmy/> (Дата обращения: 19.06.2020)

Козьма П. В объятьях дракона: зачем Аун Сан Су Чжи ездила в Китай // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/v-obyatyakh-drakona-zachem-aun-san-su-chzhi-ezdila-v-kitay/ (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-31)
31. Ивашенцов Г. Мьянманская перестройка // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/myanmanskaya-perestroyka/?sphrase\_id=36503639 (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-32)
32. Amara Thiha  Myanmar Speeds up Progress on Chinaʼs Belt and Road // 2018. URL: [https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress- on-chinas-belt-and-road/](https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress-%20on-chinas-belt-and-road/) (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-33)
33. Nyi Nyi Kyaw Sinophobia in Myanmar and the Belt and Road Initiat // Yusof Ishak Institute. 2020. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS\_Perspective\_2020\_9.pdf (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-34)
34. Морев, Л.Н. Лаос: в кругу друзей / Л.Н. Морев // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2010. №23. – С. 238-254. [↑](#footnote-ref-35)
35. Петрова, О.Л. Обзор индонезийско-китайских экономических отношений за последние годы / О.Л. Петрова // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2017. №36. – С. 94-101 [↑](#footnote-ref-36)
36. The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum? // Yusof Ishak Institute. 2019. URL:<https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS_Perspective_2019_78.pdf> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-37)
37. Мурашева Г.Ф. Есть ли альтернатива статус-кво в территориальном споре в Южно-Китайском море? // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. Вып. XX. – М.: ИВ РАН, 2013. – C. 5-16. [↑](#footnote-ref-38)
38. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // Yusof Ishak Institute. 2018. URL: https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2018/05/ISEAS\_Perspective\_2018\_18%4050.pdf (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-39)
39. Панарина, Д.С. Инфраструктура Филиппин: Изменения за последние 2 года – промежуточные итоги «золотого века филиппинской / // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2019.№3 (44). – С. 120-135. [↑](#footnote-ref-40)
40. Renato Cruz De Castro China’s Belt and Road Initiative (BRI) and the Duterte Administration’s Appeasement Policy: Examining the Connection Between the Two National Strategies / Renato Cruz De Castro // East Asia. – 2019. №36. – C.205-215. [↑](#footnote-ref-41)
41. [Alvin A. Camba](https://www.researchgate.net/profile/Alvin_Camba) China’s Port Acquisitions in Sri Lanka & Djibouti: Lessons on Chinese Developmental Financing for the Philippines // Stratbase Alberto Del Rosario Institute. 2017. URL:[https://www.researchgate.net/publication/320170328\_China's\_Port\_Acquisitions\_in\_Sri\_Lanka\_Djibouti\_Lessons\_on\_Chinese\_Developmental\_Financing\_for\_the\_Philippines](https://www.researchgate.net/publication/320170328_China%27s_Port_Acquisitions_in_Sri_Lanka_Djibouti_Lessons_on_Chinese_Developmental_Financing_for_the_Philippines) (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-42)
42. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете 7 сентября 2013 г. // URL:http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-43)
43. 习近平在印度尼西亚国会的演讲 [Xi Jinping’s Speech at the Indonesian Parliament] // URL:http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content\_2500118.htm (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-44)
44. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С. 60-61. [↑](#footnote-ref-45)
45. Игнатьев, С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР «Морской Шелковый путь XXI века»: аспекты безопасности / С.В. Игнатьев // Юго-Восточная: актуальные проблемы развития. – 2018. №2. (39). – С.40-42. [↑](#footnote-ref-46)
46. «Top 250 Global Contractors» Engineering News-Record // Engineering News-Record 2019. URL:<https://www.enr.com/toplists/2019-Top-250-International-Contractors-1>(Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-47)
47. [Денисов](https://www.globalaffairs.ru/authors/igor-denisov/), И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / И.Е. Денисов // Путешествие на Запад. – 2015. №1. – С. 3-4. [↑](#footnote-ref-48)
48. 新陆海“丝绸之路”助力中国周边各国发展繁荣 [The New Land and Maritime “Silk Road” Will Help All Countries Around China Develop and Prosper] // The Central People’s Government of the People’s Republic of China 2015. URL:http://www.gov.cn/jrzg/2014-01/23/content\_2574049.htm (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-49)
49. «Новый Шелковый путь» внесен в устав Коммунистической партии Китая // ИА EADaily.2017.URL:<https://eadaily.com/ru/news/2017/10/24/novyy-shelkovyy-put-vnesen-v-ustav-kommunisticheskoy-partii-kitaya> (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-50)
50. К августу 2019 года 136 стран и 30 международных организаций подписали меморандумы о сотрудничестве или выпустили совместные заявления с Китаем о совместном строительстве «Пояса и пути». [↑](#footnote-ref-51)
51. Zhao, Hong China’s One Belt One Road: An Overview of the Debate / Zhao Hong // Trends in Southeast Asia. – 2016. №6. – С.1-7. [↑](#footnote-ref-52)
52. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL: http://en.ndrc. gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\_669367.html (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-53)
53. Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века» // Жэньминь Жибао. 2015. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html> (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-54)
54. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [Promote the Vision and Action of Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road] // Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce National, Development and Reform Commission. 2015. URL:http://www.ndrc. gov.cn/gzdt/201503/t20150328\_669091.html (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-55)
55. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР.2015. URL:http://www.fmprc.gov.cn/rus/ zxxx/t1254925 (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-56)
56. Киреева, А.А. «Инициатива Пояса и Пути»: содержание, цели и значение / А.А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018.Т.9,№3. – С.62. [↑](#footnote-ref-57)
57. Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong Financing the Belt and Road Initiative // Eurasian Geography and Economics. 2020. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/15387216.2020.1716822?needAccess=true> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-58)
58. Financing and Funding for the Belt & Road Initiative// Belt and Road News. 2019.URL:https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/ (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-59)
59. James, Kynge «How the Silk road plans will be financed»/ James Kynge // Financial Times. 2016. URL: <https://www.ft.com/content/e83ced94-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f> (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-60)
60. <https://www.cigionline.org/sites/default/files/documents/no.225%20web.pdf> 13 [↑](#footnote-ref-61)
61. https://www.cigionline.org/sites/default/files/documents/no.225%20web.pdf [↑](#footnote-ref-62)
62. Jinny Yan The Belt and Road Initiative in Southeast Asia / // LSE IDEAS-CARI Special Report.2018. URL:<http://www.lse.ac>.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf (Дата обращения:17.01.2020) [↑](#footnote-ref-63)
63. Zhong Nan Chinese customs officials plan more Belt and road partnerships //China Daily. 2015. URL:http:// www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/25/content\_22802380.htm (Дата обращения:06.03.2020) [↑](#footnote-ref-64)
64. Zhu Wenqian Tax plan to support the Belt and road initiative // China Daily. 2015. URL:http://www.chinadaily. com.cn/business/2015-04/01/content\_19973451.htm (Дата обращения:06.03.2020) [↑](#footnote-ref-65)
65. China sets up leading team on Belt and road initiative // Xinhuanet.2015. URL:http://news.xinhuanet.com/ english/2015-03/29/c\_134107435.htm (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-66)
66. Китай принял новый закон об иностранных инвестициях // Ведомости.2019. URL:https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/15/796536-kitai-inostrannih-investitsiyah (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-67)
67. Кулинцев, Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой // РСМД.2015. URL:<https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> [↑](#footnote-ref-68)
68. Канаев, Е.А. АСЕАН в инициативе пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама / Е.А. Канаев // Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. № 1 (42). – С.24. [↑](#footnote-ref-69)
69. Файншмидт, Р.И. Китайский вектор современной политики АСЕАН / Р.И. Файншмидт // Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2018. № 4 (41). – С.33. [↑](#footnote-ref-70)
70. Phidel Vineles ASEAN and China struggle to buckle the belt and road // East Asia Forum.2019.URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/01/26/asean-and-china-struggle-to-buckle-the-belt-and-road/ (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-71)
71. Железная дорога Джакарта-Бандунг, проект «Ворота Малака», линия Восточного побережья Малайзии, экономический коридор Китай-Мьянма [↑](#footnote-ref-72)
72. Xue Gong The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia/ Xue Gong //The Pacific Review. – 2019. №4. – С.56. [↑](#footnote-ref-73)
73. Chairman’s statement of the 10th East Asia Summit // ASEAN Official Site. 2015. URL:http://asean.org/wp-content/uploads/images/2015/November/27th-summit/statement/Chairmans-Statement-of-the-10th-East-Asia-SummitFinal.pdf (Дата обращения:15.01.2020)

 ASEAN Community to give impetus to Belt and Road initiative // The State Council The People’s Republic Of China. 2015. URL:http://english.gov.cn/news/international\_exchanges/2015/08/05/content\_281475161516316.htm (Дата обращения:15.01.2020)

The Fifteenth ASEAN and China Transport Ministers Meeting // ASEAN Official Site. 2016. URL:http://asean.org/storage/2016/11/15th-ATM-China-JMS-Final.pdf (Дата обращения:15.01.2020) [↑](#footnote-ref-74)
74. Chairman’s Statement of The 27th ASEAN SUMMIT// ASEAN Related Sites.2015.URL:<https://www.asean.org/wp-content/uploads/2015/12/Final-Chairmans-Statement-of-27th-ASEAN-Summit-25-November-2015.pdf> (Дата обращения:08.03.2020)

ASEAN Community to give impetus to Belt and Road initiative: FM//English.gov.cn the State Council of the People’s Republic of China. 2015. URL:http://english.gov.cn/news/international\_exchanges/2015/08/05/content\_281475161516316.htm (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-75)
75. Tiezzi, Shannon What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? //The Diplomat.2017.URL: http://thediplomat. com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-thebelt-and-road-forum/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-76)
76. Belt and Road Attendees List // The Diplomat. 2017. URL:https://thediplomat.com/2017/05/belt-and-road-attendees-list/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-77)
77. Pongphisoot BusbaratWhy was Thailand’s Prime Minister Absent in the Belt and Road Initiative Summit? // Yusof Ishak Institute. 2017. URL:https://www.iseas.edu.sg/media/commentaries/why-was-thailands-prime-minister-absent-in-the-belt-and-road-initiative-summit-by-pongphisoot-busbarat/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-78)
78. Лексютина, Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство?//РСМД. 2017.URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-79)
79. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum// Xinhua.2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1046925.shtml> (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-80)
80. Лексютина, Я.В. «Один пояс — один путь» — заявка Китая на мировое лидерство?//РСМД. 2017.URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-zayavka-kitaya-na-mirovoe-liderstvo/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-81)
81. Shannon Tiezzi Who Is (and Who Isn’t) Attending China’s 2nd Belt and Road Forum? // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/04/who-is-and-who-isnt-attending-chinas-2nd-belt-and-road-forum/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-82)
82. Corruption Flows Along China’s Belt and Road // CSIS. 2019. URL:<https://www.csis.org/analysis/corruption-flows-along-chinas-belt-and-road> (Дата обращения: 08.03.2020) [↑](#footnote-ref-83)
83. Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro // Reuters. 2018. URL:<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX> (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-84)
84. China's Belt & Road Initiative: Opportunities and risks for ASEAN// Asia Insurance Review.2017. URL:https://rg.ru/2017/05/29/v-kitae-na-forume-odin-poias-odin-put-obsudili-budushchee-evrazii.html (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-85)
85. Phidel Vineles Making the Belt and Road work for Southeast Asia// East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-86)
86. Second Belt & Road Forum reaffirms China’s Efforts to Open-up // Belt and Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/04/30/second-belt-road-forum-reaffirms-chinas-efforts-to-open-up/ (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-87)
87. Петровский В. Форум Пояса и Пути. Ожидания и опасения// Международная жизнь.2019.URL: <https://interaffairs.ru/news/show/22368> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-88)
88. Eric Ng Chinese firms to build more coal power plants in Asia despite Beijing’s pledge for greener Belt and Road Initiative projects// South China Morning Post. 2019. URL:https://www.scmp.com/business/article/3027792/chinese-firms-build-more-coal-power-plants-asia-despite-beijings-pledge (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-89)
89. Phidel Vineles Making the Belt and Road work for Southeast Asia// East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-90)
90. Pradumna B Rana, Xianbai Ji China is paving a Belt and Road 2.0 // East Asia Forum. 2019. URL: <https://www.eastasiaforum.org/2019/05/21/china-is-paving-a-belt-and-road-2-0/> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-91)
91. Lin, Shaun, James Sidaway, and Chih Yuan Woon. 2019. “Reordering China, Respacing the World: Belt and Road Initiative (一带一路) as an Emergent Geopolitical Culture.” The Professional Geographer 71 (3): 507–522. doi:10.1080/00330124.2018.1547979. [↑](#footnote-ref-92)
92. Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong Financing the Belt and Road Initiative // Eurasian Geography and Economics. 2020. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/15387216.2020.1716822?needAccess=true> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-93)
93. Tiezzi, Shannon What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? //The Diplomat.2017.URL: http://thediplomat. com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-thebelt-and-road-forum/ (Дата обращения:08.03.2020) [↑](#footnote-ref-94)
94. Prashanth Parameswaran What’s in China’s New Belt and Road Recalibration?// The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/whats-in-chinas-new-belt-and-road-recalibration/ (Дата обращения:11.03.2020) [↑](#footnote-ref-95)
95. Manuel, Ryan Twists in the Belt and Road // China Leadership Monitor. 2019. URL: https://www.prcleader.org/manuel-belt-road (Дата обращения:11.03.2020) [↑](#footnote-ref-96)
96. Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong Financing the Belt and Road Initiative // Eurasian Geography and Economics. 2020. URL: <https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/15387216.2020.1716822?needAccess=true> (Дата обращения:09.03.2020) [↑](#footnote-ref-97)
97. Vineles, Phidel Tweaking BRI: What Southeast Asia Can Do // RSIS. 2019. URL:https://www.rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/tweaking-bri-what-southeast-asia-cando/#.XYwd7UYzbs0 (Дата обращения:11.03.2020) [↑](#footnote-ref-98)
98. Например, правительство Германии не подписало меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках «Пояса и пути». Однако Дуйсбург в Западной Германии является ключевым направлением для железной дороги Китай-Европа, а Deutsche Bahn, крупнейшая немецкая железнодорожная компания, является ключевым партнером в ее развитии. [↑](#footnote-ref-99)
99. Румянцев, Е.Н. О концепции «Пояса и Пути» / Е.Н. Румянцев // 70 лет современному китайскому государству. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН (20 - 22 марта 2019 г. Москва)./ ИДВ РАН; ред. Л А.В. Виноградов. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 448 с. – С.211. [↑](#footnote-ref-100)
100. Zhang Yunling One Belt, One Road: A Chinese View // Global Asia. 2015. URL:https://www.globalasia.org/issue.php?bo\_table=issues&wr\_id=8643# (Дата обращения:11.03.2020) [↑](#footnote-ref-101)
101. Arase, David China’s Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia / David Arase // Southeast Asian Affairs. – 2016. №5. – С.31. [↑](#footnote-ref-102)
102. На востоке Китая создан центр обработки спутниковых данных «шелкового пути»//[ИА REGNUM](https://regnum.ru/). 2019.URL: <https://regnum.ru/news/society/2553090.html> (Дата обращения:11.03.2020) [↑](#footnote-ref-103)
103. Китайская зона свободной торговли привлечет $88 млрд инвестиций// ChinaPRO. 2019. URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/2806/> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-104)
104. Arase, David China’s Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia / David Arase // Southeast Asian Affairs. – 2016. №5. – С.36-37. [↑](#footnote-ref-105)
105. Киреева, А.А. «Инициатива Пояса и Пути»: содержание, цели и значение / А.А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018.Т.9. №3. – С.66-68. [↑](#footnote-ref-106)
106. [Shannon Tiezzi](https://thediplomat.com/authors/shannon-tiezzi/) Chinese Company Wins Contract for Deep Sea Port in Myanmar //The Diplomat. 2016. URL: <https://thediplomat.com/2016/01/chinese-company-wins-contract-for-deep-sea-port-in-myanmar/> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-107)
107. Новый глубоководный порт построят Китай и Мьянма // Korabel. 2020. URL:<https://www.korabel.ru/news/comments/novyy_glubokovodnyy_port_postroyat_kitay_i_myanma.html> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-108)
108. China vows to build community of common destiny with ASEAN // Xinhua. 2013. URL:<http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-10/03/c_132770494.htm> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-109)
109. Сафронова, Е.И. Проект «Один пояс, один путь» - комплексный фактор «мягкой силы» Китая / Е.И. Сафронова // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.- сост.В.А. Матвеев. - М.: ИДВ РАН. - 2017. - С.60-77. [↑](#footnote-ref-110)
110. Лобанов, М. М. Звезданович-Лобанова Е. Инициатива «Один пояс и один путь» Какие цели в действительности преследует Китай? // Terraincognitf. 2017. URL:<http://iriss.idn.org.rs/183/1/JZLobanova_Svobodnaya_mysl_2017.pdf> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-111)
111. Саммит АСЕАН в Бангкоке. Создание крупнейшего торгового блока отложено//ТАСС.2019.URL:<https://tass.ru/ekonomika/7077851> (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-112)
112. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С.67. [↑](#footnote-ref-113)
113. [Денисов](https://www.globalaffairs.ru/authors/igor-denisov/), И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / И.Е. Денисов // Путешествие на Запад. – 2015. №1. – С. 4. [↑](#footnote-ref-114)
114. Mirski S. Stranglehold: The Context, Conduct and Consequences of an American Naval Blockade of China // Journal of Strategic Studies. 2013. URL: http:// carnegieendowment.org/2013/02/12/stranglehold-context-conduct-and-consequences-of- american-naval-blockade-of-china-pub-51135 (Дата обращения: 11.03.2020) [↑](#footnote-ref-115)
115. Challenges Matthew Funaiole, Jonathan Hillman China’s Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges //Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges> (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-116)
116. Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой// РСМД.2015. URL:<https://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-117)
117. Горбунова, М.Л. Комаров, И.Д. Гибридные механизмы многостороннего экономического сотрудничества – новое явление во внешней политике КНР / М.Л. Горбунова, И.Д. Комаров // Вестник международных отношений. – 2016.Т.11.№3. – С.86. [↑](#footnote-ref-118)
118. Киреева, А.А. «Инициатива Пояса и Пути»: содержание, цели и значение / А.А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018.Т.9. №3. – С.69. [↑](#footnote-ref-119)
119. [Денисов](https://www.globalaffairs.ru/authors/igor-denisov/), И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / И.Е. Денисов // Путешествие на Запад. – 2015. №1. – С. 4-5. [↑](#footnote-ref-120)
120. Си Цзиньпин: Китай будет продвигать дружеские отношения с сопредельными странами// Жэньминь жибао. 2013. URL:<http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-121)
121. Лузянин, С.Г. Афонасьева, А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения/ С.Г. Лузянин, А.В. Афонасьева// Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. № 40. – С.7. [↑](#footnote-ref-122)
122. Рогожин А. День, когда на свет появилась АСЕАН // Российский совет по

 международным делам. 2015. 14 декабря. URL: http://russiancouncil.ru/analytics-and- comments/analytics/den-kogda-na-svet-poyavilas-asean/?sphrase\_id=9607609 (дата обращения: 17.03.2018). [↑](#footnote-ref-123)
123. за исключением Сингапура, имеющего высокоразвитую инфраструктурную базу и в меньшей степени Малайзии. [↑](#footnote-ref-124)
124. Meeting Asia’s Infrastructure Needs //Asian Development Bank.2017. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-125)
125. ADB's Focus on Infrastructure // Asian Development Bank.2020. URL:https://www.adb.org/about/infrastructure (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-126)
126. Yong Kaichang Going South: Successfully investing in S.E. Asia along the BRI// King & Wood Mallesons (KWM). 2020. URL:https://www.chinalawinsight.com/2020/01/articles/the-belt-and-road/going-south-successfully-investing-in-s-e-asia-along-the-bri/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-127)
127. Мищенко, Я.В. Экономические связи Японии с государствами Юго-Восточной Азии в XXI век / Я.В. Мищенко // Ежегодник Япония.2019. - №48. - С.136–138. [↑](#footnote-ref-128)
128. BRI Projects in ASEAN: Implementation, Mechanism and Suggestions//China Development Institute. 2019. URL: <http://en.cdi.org.cn/images/research/reports/2019/bri-projects-in-asean-compressed.pdf> (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-129)
129. BRI Projects in ASEAN: Implementation, Mechanism and Suggestions//China Development Institute. 2019. URL: <http://en.cdi.org.cn/images/research/reports/2019/bri-projects-in-asean-compressed.pdf> (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-130)
130. China investment returns to Asean amid trade war // The Business Times. 2019. URL:https://www.businesstimes.com.sg/asean-business/china-investment-returns-to-asean-amid-trade-war (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-131)
131. Belt & Road Investment in Southeast Asia jumps // Belt and Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/08/16/belt-road-investment-in-southeast-asia-jumps/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-132)
132. Jinny Yan The Belt and Road Initiative in Southeast Asia // CIMB ASEAN Research Institute (CARI). 2018. URL:http://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-133)
133. Examined infrastructure projects across the ASEAN region that are under construction, waiting for approval or proposed // Research by Silk Road Associates.2017. URL:https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2019/10/bri\_asean\_infrastructure\_infographic.pdf?la=en (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-134)
134. Asia’s busy investors seek opportunities beyond China // Financial Times. 2020. URL:https://www.ft.com/content/4fb0821a-6acb-11ea-a6ac-9122541af204 (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-135)
135. Belt & Road Investment in Southeast Asia jumps // Belt and Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/08/16/belt-road-investment-in-southeast-asia-jumps/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-136)
136. Romain de Laubier, Arne Burfeind The Trillion-Dollar Plan for the New Silk Road// Boston Consulting Group. 2018. URL:https://www.bcg.com/publications/2018/trillion-dollar-plan-new-silk-road.aspx (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-137)
137. Jonathan Hillman China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/ts180125\_hillman\_testimony.pdf?mSTOaqZbgZdRpx4QWoSt1HtIa4fN42uX (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-138)
138. Sanchita Basu Das Do the Economic Ties between ASEAN and China Affect Their Strategic Partnership? // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\_Perspective\_2018\_32@50.pdf (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-139)
139. Китай и АСЕАН договорились об укреплении торгово-экономических отношений// Russian.News.Cn . 2019. URL:http://russian.news.cn/2019-09/10/c\_138379121.htm (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-140)
140. Sanchita Basu Das Do the Economic Ties between ASEAN and China Affect Their Strategic Partnership? // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\_Perspective\_2018\_32@50.pdf (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-141)
141. Румянцев, Е.Н. О концепции «Пояса и Пути» / Е.Н. Румянцев // 70 лет современному китайскому государству. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН (20 - 22 марта 2019 г. Москва)./ ИДВ РАН; ред. Л А.В. Виноградов. — М. : ИДВ РАН, 2019. — 448 с. – С.217. [↑](#footnote-ref-142)
142. Selected indicators for the state of transportation, energy and ICT infrastructure across different economies in Asia-Pacific // Infrastructure Failure and Shortfall. 2019. URL: http://www.mmc.com/content/dam/mmcweb/insights/publications/2019/apr/NYC-ARK00101-059\_Infrastructure-Failureand-Shortfall%20online\_final.pdf (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-143)
143. ASEAN Infrastructure Fund // Asia Development Bank. 2016. URL:https://www.adb.org/sites/default/files/publication/221281/aif-brochure2016.pdf (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-144)
144. [Prashanth Parameswaran](http://www.theasanforum.org/author?user_id=9192268) China’s Belt and Road in Southeast Asia between Boons and Bumps // The Asan Forum. 2018. URL:http://www.theasanforum.org/chinas-belt-and-road-in-southeast-asia-between-boons-and-bumps/ (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-145)
145. 携手推进“一带一路”建设——在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲 [Jointly Advance the Belt and Road Initiative—Opening Speech at the Belt and Road Forum]// Xinhua Net. 2017. URL:http://www.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c\_1120969677. htm; (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-146)
146. BRI Projects in ASEAN: Implementation, Mechanism and Suggestions//China Development Institute. 2019. URL: <http://en.cdi.org.cn/images/research/reports/2019/bri-projects-in-asean-compressed.pdf> (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-147)
147. АСЕАН стала вторым по величине торговым партнером Китая // Жэньминь жибао.2019. URL:http://russian.people.com.cn/n3/2019/0805/c31518-9603271.html (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-148)
148. Selected indicators for the state of transportation, energy and ICT infrastructure across different economies in Asia-Pacific // Infrastructure Failure and Shortfall. 2019. URL: http://www.mmc.com/content/dam/mmcweb/insights/publications/2019/apr/NYC-ARK00101-059\_Infrastructure-Failureand-Shortfall%20online\_final.pdf (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-149)
149. Walt S. (1990). The Origins of Alliances. Cornell University Press. 336 p.

Waltz K. (2000). Structural Realism after the Cold War. International Security. Vol. 25/1. P. 5–41.

Schweller R. (1994). Bandwagoning for Profit: Bringing the Revisionist State Back in. International Security. Vol. 19:1. P. 72–107

Morgenthau H. (1978). Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace. N.Y. [↑](#footnote-ref-150)
150. Qi Lin Money talks: China’s belt and road initiative in Cambodia // Global Risk Insights. 2018. URL: <https://globalriskinsights.com/2018/01/money-talks-chinas-belt-road-initiative-cambodia/> (дата обращения: 01.01.2020) [↑](#footnote-ref-151)
151. Meeting Asia’s Infrastructure Needs //Asian Development Bank.2017. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-152)
152. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С.70 [↑](#footnote-ref-153)
153. Sok Kha The Belt and Road in Cambodia: Successes and Challenges // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/04/the-belt-and-road-in-cambodia-successes-and-challenges/ (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-154)
154. Huge Chinese influx divides Sihanoukville // Bangkok Post. 2019. URL:<https://www.bangkokpost.com/world/1711928/huge-chinese-influx-divides-sihanoukville> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-155)
155. Andrew Nachemson Is Cambodia’s Koh Kong project for Chinese tourists – or China’s military? // South China Morning Post. 2019. URL:https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2188558/cambodias-koh-kong-project-chinese-tourists-or-chinas-military (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-156)
156. Shaofeng Chen Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia/ Shaofeng Chen // Journal of Contemporary China. – 2018. № 111. – С. 347. [↑](#footnote-ref-157)
157. Scott Morris The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project // Center for Global Development. 2019. URL:https://www.cgdev.org/sites/default/files/kunming-vientiane-railway-economic-procurement-labor-and-safeguards-dimensions-chinese.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-158)
158. Li Yingqing Tracks for China-Laos railway being laid // China Daily. 2020. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202004/07/WS5e8c8964a310aeaeeed50969.html> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-159)
159. Китай пробурил в декабре сразу три тоннеля железной дороги Китай — Лаос // REGNUM [ИА REGNUM](https://regnum.ru/). 2019. URL:https://regnum.ru/news/2811811.html (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-160)
160. Строители железной дороги Китай - Лаос приступили к установке балок мегамоста через Меконг// Жэньминь жибао . 2020. URL:http://russian.people.com.cn/n3/2020/0411/c31520-9678491.html (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-161)
161. China digs Laos in deeper with flurry of SEZs // Nikkei Asian Review. 2019. URL:https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-digs-Laos-in-deeper-with-flurry-of-SEZs (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-162)
162. Nam Ou River hydropower project starts 2nd phase operation // Xinhua. 2019. URL:http://www.xinhuanet.com/english/2019-12/26/c\_138659384.htm (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-163)
163. Debarshi Dasgupta With China on its mind, India deepens engagement with Myanmar // Singapore Press. 2018. URL:<https://www.straitstimes.com/asia/south-asia/with-china-on-its-mind-india-deepens-engagement-with-myanmar> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-164)
164. Selling the Silk Road Spirit: China’s Belt and Road Initiative in Myanmar// Myanmar Policy Briefing. 2019. URL:https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri\_myanmar\_web\_18-11-19.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-165)
165. Ивашенцов Г. Мьянманская перестройка // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/myanmanskaya-perestroyka/?sphrase\_id=36503639 (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-166)
166. [Shoon Naing](https://www.reuters.com/journalists/shoon-naing), [Simon Lewis](https://www.reuters.com/journalists/simon-lewis) Silk Road sweeteners: China woos Myanmar's NLD with junkets // Reuters. 2019. URL:https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-myanmar-insight/silk-road-sweeteners-china-woos-myanmars-nld-with-junkets-idUSKCN1UW2HF (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-167)
167. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№1(52). – С.130. 123-136 [↑](#footnote-ref-168)
168. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№1(52). – С.134. [↑](#footnote-ref-169)
169. Козьма П. В объятьях дракона: зачем Аун Сан Су Чжи ездила в Китай // РСМД. 2016. URL:https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/v-obyatyakh-drakona-zachem-aun-san-su-chzhi-ezdila-v-kitay/ (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-170)
170. Thiha A. Myanmar Speeds up Progress on Chinaʼs Belt and Road // The Diplomat. 2018. URL: [https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress- on-chinas-belt-and-road/](https://thediplomat.com/2018/12/myanmar-speeds-up-progress-%20on-chinas-belt-and-road/) (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-171)
171. China-Myanmar Economic Corridor Construction Yields Fruitful Results under BRI-Belt and Road Portal,’ Belt and Road Portal, 8 January 2019, https://eng.yidaiyilu.gov.cn/ qwyw/rdxw/98725.htm (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-172)
172. Бангладеш, Китай, Индия и Мьянма обсуждают в городе Куньмин вопрос о создании экономического коридора Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма // PARTNERY.CN. 2013. URL:https://russian.dbw.cn/system/2013/12/19/000785105.shtml (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-173)
173. Huang Riha Myanmar rebels cause great expense to China // Global Times. 2016. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1020971.shtml> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-174)
174. Комиссина, И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. – 2017. № 1. – С.66. [↑](#footnote-ref-175)
175. Selling the Silk Road Spirit: China’s Belt and Road Initiative in Myanmar// Myanmar Policy Briefing. 2019. URL:https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri\_myanmar\_web\_18-11-19.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-176)
176. Субрегион Большого Меконга включает в себя шесть стран, примыкающих к бассейну реки Меконг: Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянму, Камбоджу и Китай (южную провинцию Юньнань) [↑](#footnote-ref-177)
177. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№1(52). – С.133. [↑](#footnote-ref-178)
178. China Railway Group, ‘CREC Vice-President Ren Hongpeng Met with Myanmar’s Minister of Planning and Finance U Soe Win,’ China Railway Group Limited, 2018, http://www.crecg.com/english/2691/2743/37382/index. html (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-179)
179. CREC Vice-President Ren Hongpeng Met with Myanmar's Minister of Planning and Finance U Soe Win // International Business Division. 2018. URL: <http://www.crecg.com/english/12665/39709/39775/index.html> (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-180)
180. Myanmar: Insurgents Destroy Poppy Fields but Extort Civilians // OCCRP.2018. URL:https://www.occrp.org/en/daily/8683-myanmar-insurgents-destroy-poppy-fields-but-extort-civilians (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-181)
181. China backed Muse-Mandalay Railway to Cost $9 Billion // Belt & Road News. 2019. URL:https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-182)
182. [Nicholas Lo](https://www.chinadialogue.net/authors/3524-Nicholas-Lo) Trouble for Belt and Road in Myanmar // China Dialogue. 2019. URL:https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/11585-Trouble-for-Belt-and-Road-in-Myanmar (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-183)
183. Sithu Aung Myint Yangon’s ‘new city’ plan raises a billion-dollar question // FRONTIER. 2019. URL:https://frontiermyanmar.net/en/yangons-new-city-plan-raises-a-billion-dollar-question (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-184)
184. Baseline Assessment Report Hydropower: Strategic Environmental Assessment of the Hydropower Sector in Myanmar // International Finance Corporation. 2017. URL:http://documents.worldbank.org/curated/ en/857971548867615099/pdf/134197-WP-MM-V2-SEABaseline-Assessment-Hydropower-PUBLIC.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-185)
185. [↑](#footnote-ref-186)
186. Baseline Assessment Report Hydropower: Strategic Environmental Assessment of the Hydropower Sector in Myanmar // International Finance Corporation. 2017. URL:http://documents.worldbank.org/curated/ en/857971548867615099/pdf/134197-WP-MM-V2-SEABaseline-Assessment-Hydropower-PUBLIC.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-187)
187. Selina Ho China and the Mekong states: Divergent responses to Chinese initiatives / / Asia Research Institute. 2019. URL:https://theasiadialogue.com/2019/08/06/china-and-the-mekong-states-divergent-responses-to-chinese-initiatives/ (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-188)
188. Brahma Chellaney China’s Dam Problem With Myanmar // Project Syndicate. 2016. URL:https://www.project-syndicate.org/commentary/china-myanmar-myitsone-dam-by-brahma-chellaney-2016-09?barrier=accesspaylog (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-189)
189. Nyi Nyi Kyaw Sinophobia in Myanmar and the Belt and Road Initiat // Yusof Ishak Institute. 2020. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS\_Perspective\_2020\_9.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-190)
190. Where all Silk Roads lead // The Economist. 2015. URL:<https://www.economist.com/news/china/21648039-throughfog-hazy-slogans-contours-chinas-vision-asia-emerge-where-all-silk-roads> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-191)
191. Ezra Sihite Indonesia Loses Policy Expert Bantarto Bandoro // Jakarta Globe. 2015.URL:https://jakartaglobe.id/news/indonesia-loses-policy-expert-bantarto-bandoro/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-192)
192. Muhammad Zulfikar Rakhmat Belt and Road Initiative: Challenging South and Southeast Asia // Modern Diplomacy. 2019. URL:https://moderndiplomacy.eu/2019/11/19/belt-and-road-initiative-challenging-south-and-southeast-asia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-193)
193. Gatra Priyandita Belt and Road investment under fire in Indonesia’s presidential elections // East Asia Forum. 2018. URL:https://www.eastasiaforum.org/2018/11/20/belt-and-road-investment-under-fire-in-indonesias-presidential-elections/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-194)
194. Belt and Road Initiative’ helping to calm waters in Southeast Asia // South China Morning Post. 2017. URL:https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2093037/belt-and-road-initiative-helping-calm-waters-southeast-asia (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-195)
195. Pidato Lengkap Jokowi di KTT ASEAN Soal Poros Maritim // Media Baru.2014.URL: http://dunia.news.viva.co.id/news/read/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-196)
196. Петрова, О.Л. Обзор индонезийско-китайских экономических отношений за последние годы / О.Л. Петрова // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2017. №36. – С.97-98. [↑](#footnote-ref-197)
197. Например, Япония, с которой было заключено два контракта на создание системы мониторинга транзита в Джакарте и строительства крупнейшей угольной электростанции в Северной Яве. [↑](#footnote-ref-198)
198. Shaofeng Chen Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia/ Shaofeng Chen // Journal of Contemporary China. – 2018. № 111. – С. 355. [↑](#footnote-ref-199)
199. Siregar Andriyas Antara Jalur Sutra China dan Proyek Infrastruktur Indonesia // Jokowinomics. 2015. URL:http://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-proyekinfrastruktur-indonesia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-200)
200. Cirebon-Kroya Rail (Construction) // Center for Strategic and International Studies. URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/cirebon-kroya-rail-construction/e90196d0-7826-4fb0-836b-0f017377af99/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-201)
201. Jakarta-Bandung high-speed railway on track as CREC installs first box girder // The Jakarta Post. 2019. URL:https://www.thejakartapost.com/news/2019/12/19/jakarta-bandung-high-speed-railway-on-track-as-first-box-girder-erected.html (дата обращения: 21.05.2020) [↑](#footnote-ref-202)
202. Party Chief Nguyen Phu Trong meets with his Chinese counterpart in Beijing // Vietnam Net. 2017. URL:http://english.vietnamnet.vn/fms/government/171149/party-chief-nguyen-phu-trong-meets-with-his-chinese-counterpart-in-beijing.html (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-203)
203. Shaofeng Chen Regional Responses to China’s Maritime Silk Road Initiative in Southeast Asia/ Shaofeng Chen // Journal of Contemporary China. – 2018. № 111. – С. 356. [↑](#footnote-ref-204)
204. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2018/05/ISEAS\_Perspective\_2018\_18%4050.pdf (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-205)
205. President Tran Dai Quang concludes State visit to China // Vietnam Net. 2017. URL: https://english.vietnamnet.vn/fms/government/178416/president-tran-dai-quangconcludes-state-visit-to-china.html (дата обращения: 21.05.2020) [↑](#footnote-ref-206)
206. Вьетнам и Китай содействуют сотрудничеству ради мира и развития. Вьетнам // Vietnam Net. 2017. URL: [https://vietnam.vnanet.vn/russian/вьетнам-и-китаисодеиствуют-сотрудничеству-ради-мира-и-развития/302934.html](https://vietnam.vnanet.vn/russian/%D0%B2%D1%8C%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B0%D0%BC-%D0%B8-%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83%D1%8E%D1%82-%D1%81%D0%BE%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83-%D1%80%D0%B0%D0%B4%D0%B8-%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B0-%D0%B8-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F/302934.html) (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-207)
207. Hiep L.H. The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // ISEAS Yusof Ishak Institute Perspective. № 18, 2018. URL: [https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\_Perspective\_2018\_18@50.pdf](https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2018_18%4050.pdf) (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-208)
208. Кокарева, К. А. Юго-Восточная Азия как зона столкновения интересов Китая и США/ К. А. Кокарева // Проблемы национальной стратегии. – 2018. №4 (49). – С.33-34. [↑](#footnote-ref-209)
209. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam // NIDS ASEAN. 2017. URL:https://riss.ru/images/pdf/journal/2018/4/04.pdf (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-210)
210. Renato Cruz De Castro China’s Belt and Road Initiative (BRI) and the Duterte Administration’s Appeasement Policy: Examining the Connection Between the Two National Strategies / Renato Cruz De Castro // East Asia. – 2019. №36. – C. 215. [↑](#footnote-ref-211)
211. Juan Escandor P175-B development aid from China to revive PNR’s Bicol Express // INQUIRER. 2017. URL:https://business.inquirer.net/239005/pnr-bicol-express-reconstruction-china-loan (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-212)
212. КНР и Филиппины в совместном заявлении наметили курс развития отношений // Агентство Синьхуа. 2018. URL:https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/china/72372.htm (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-213)
213. Панарина, Д.С. Инфраструктура Филиппин: Изменения за последние 2 года – промежуточные итоги «золотого века филиппинской / // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2019.№3 (44). – С.126. [↑](#footnote-ref-214)
214. China’s Infrastructure Investments in the Philippines // US-Philippines Society. 2017. URL:https://www.usphsociety.org/2018/08/02/chinas-infrastructure-investments-in-the-philippines/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-215)
215. China’s Infrastructure Investments in the Philippines // US-Philippines Society. 2017. URL:https://www.usphsociety.org/2018/08/02/chinas-infrastructure-investments-in-the-philippines/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-216)
216. Stewart Nixon Tightening the belt and road in Malaysia // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/18/tightening-the-belt-and-road-in-malaysia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-217)
217. Muhammad Zulfikar Rakhmat, Dendy Indramawan Belt and Road Initiative: Challenges for South and Southeast Asia // Geopolitical Monitor. 2019. URL:https://www.geopoliticalmonitor.com/belt-and-road-initiative-challenges-for-south-and-southeast-asia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-218)
218. Malaysia revives China-backed rail project to spur growth // Nikkei Asian Review. 2019. URL:https://asia.nikkei.com/Business/Markets/Nikkei-Markets/Malaysia-revives-China-backed-rail-project-to-spur-growth (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-219)
219. Melaka (Malacca) Port // Center for Strategic and International Studies.URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/melaka-malacca-gateway-project/17697e51-8932-4cbf-8f17-4d04378d4cc9/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-220)
220. Hannah Beech We cannot afford this’: Malaysia Pushes Back Against China’s Vision // The New York Times. 2018. URL: <https://www.nytimes.com/2018/08/20/world/asia/china-malaysia.html> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-221)
221. Melaka Gateway project to continue // The Malaysian Reserve. 2019. URL:https://themalaysianreserve.com/2019/01/03/melaka-gateway-project-to-continue/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-222)
222. Francis E. Hutchinson The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum? // Yusof Ishak Institute. 2019. URL:<https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS_Perspective_2019_78.pdf> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-223)
223. Stewart Nixon Tightening the belt and road in Malaysia // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/18/tightening-the-belt-and-road-in-malaysia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-224)
224. Malcolm Cook Divergence and Displacement: Southeast Asia-China Trade, 2013-2018 / Malcolm Cook // ISEAS – YUSOF ISHAK INSTITUTE.2019. - №88.С.4-6. [↑](#footnote-ref-225)
225. Heng Pheakdey Chinese Investment and Aid in Cambodia’s Energy Sector: Impact and Policy Implications // VRIJE UNIVERSITEIT.2015. URL: [https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/42167644/complete+dissertation.pdf](https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/42167644/complete%2Bdissertation.pdf) (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-226)
226. Cambodia’s concessions // LICADHO. URL:https://www.licadho-cambodia.org/land\_concessions/ (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-227)
227. А. Куприянов Порт сомнений Китай получил в аренду на 99 лет стратегически важный пункт у индийских берегов // Известия. 2017. URL:https://iz.ru/683465/aleksei-kupriianov/port-somnenii (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-228)
228. John Hurley, Scott Morris, Gailyn Portelance Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective // Center for Global Development. 2018. URL:https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-229)
229. Thiha A. Can Myanmar Afford Chinaʼs Belt and Road? // The Diplomat. 2018. URL: <https://thediplomat.com/2018/08/can-myanmar-afford-chinas-belt-and-road/> (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-230)
230. Myanmar reviews $9bn China-backed port project on cost concerns // Nikkei Asian Review. 2018. URL:https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/Myanmar-reviews-9bn-China-backed-port-project-on-cost-concerns (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-231)
231. Gregory B. Poling Kyaukpyu Connecting China to the Indian Ocean / Gregory B. Poling // China’s Maritime Silk Road Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region (March 2018 Washington) / Center for Strategic and International; Nicholas Szechenyi - Washington, DC 20036, 2018. – C.5. [↑](#footnote-ref-232)
232. Myanmar scales back Chinese-backed port project due to debt fears – official // Reuter. 2018. URL:https://www.reuters.com/article/us-myanmar-china-port-exclusive/exclusive-myanmar-scales-back-chinese-backed-port-project-due-to-debt-fears-official-idUSKBN1KN106 (дата обращения: 24.05.2020) [↑](#footnote-ref-233)
233. Muhammad Zulfikar Rakhmat, Dendy Indramawan Belt and Road Initiative: Challenges for South and Southeast Asia // Geopolitical Monitor. 2019. URL:https://www.geopoliticalmonitor.com/belt-and-road-initiative-challenges-for-south-and-southeast-asia/ (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-234)
234. [Alvin A. Camba](https://www.researchgate.net/profile/Alvin_Camba) China’s Port Acquisitions in Sri Lanka & Djibouti: Lessons on Chinese Developmental Financing for the Philippines // Stratbase Alberto Del Rosario Institute. 2017. URL:[https://www.researchgate.net/publication/320170328\_China's\_Port\_Acquisitions\_in\_Sri\_Lanka\_Djibouti\_Lessons\_on\_Chinese\_Developmental\_Financing\_for\_the\_Philippines](https://www.researchgate.net/publication/320170328_China%27s_Port_Acquisitions_in_Sri_Lanka_Djibouti_Lessons_on_Chinese_Developmental_Financing_for_the_Philippines) (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-235)
235. Zhang, H., Li, J. Rethinking the outputs of Chinese high-speed railways // Imperial College Press. 2016. URL: <https://www.scilit.net/article/d3c0401cebcfd03724953fd642804b7a> (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-236)
236. Xue Gong The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia/ Xue Gong //The Pacific Review. – 2019. №4. – С.57. [↑](#footnote-ref-237)
237. World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project // The World Bank. 2011. URL:http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-238)
238. Land Law // Ministry of Land Management, Urban Planning, and Construction. 2011. URL:http://www.cambodiainvestment.gov.kh/land-law\_010430.html (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-239)
239. Prabir De Building a better Belt and Road // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/25/building-a-better-belt-and-road/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-240)
240. [Xue Gong](https://www.rsis.edu.sg/?post_type=profile&p=90624) Why some in South-east Asia still have reservations about China’s Belt and Road Initiative // Today. 2018. URL:https://www.todayonline.com/commentary/why-some-south-east-asia-still-have-reservations-about-chinas-belt-and-road-initiative (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-241)
241. Prabir De Building a better Belt and Road // East Asia Forum. 2019. URL:https://www.eastasiaforum.org/2019/04/25/building-a-better-belt-and-road/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-242)
242. Козьма, П. Китайский зонтик для Мьянмы // РСМД. 2016. URL:<https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskiy-zontik-dlya-myanmy/> (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-243)
243. Зеленкова, М.С. Мьянмано-китайские отношения на современном этапе / М.С. Зеленкова // Проблемы национальной стратегии. – 2019.№ 1 (52). – С.126-127. [↑](#footnote-ref-244)
244. Frank O'Donnell China Deepens Militarization of One Belt, One Road Initiative // Belfer Center.2018.URL:https://www.belfercenter.org/publication/china-deepens-militarization-one-belt-one-road-initiative/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-245)
245. Belt and road’s real aims? Expanding China’s global influence and military presence, US study says // South China Morning Post. 2018. URL:https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2142266/belt-and-roads-aim-promote-chinese-interests-and (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-246)
246. China’s Top Twenty Belt & Road Export Partners – The Main Buyers Of Belt & Road Initiative Materials // Silk Road Briefing. 2019. URL:https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/06/26/chinas-top-twenty-belt-road-export-partners-main-buyers-belt-road-initiative-materials/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-247)
247. Frank O'Donnell China Deepens Militarization of One Belt, One Road Initiative// Axios. 2018. URL:https://www.belfercenter.org/publication/china-deepens-militarization-one-belt-one-road-initiative/ (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-248)
248. Chris Devonshire-Ellis China’s Top Twenty Belt & Road Export Partners – The Main Buyers Of Belt & Road Initiative Materials// Dezan Shira & Associates.2019. URL:https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/06/26/chinas-top-twenty-belt-road-export-partners-main-buyers-belt-road-initiative-materials/ (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-249)
249. Zhang Jie (2015). 海上通道安全与中国战略支点的构建 [SLOC Security and the Construction of China’s Strategic Support Points]. International Security Studies, 2, 100–118 [↑](#footnote-ref-250)
250. Локшин, Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин. – М.:ИДВРАН,2013. – С.57. [↑](#footnote-ref-251)
251. [Scott Kennedy](https://www.csis.org/people/scott-kennedy) Building China’s “One Belt, One Road”// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2015. URL:https://www.csis.org/analysis/building-china’s-“one-belt-one-road (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-252)
252. China’s Military Strategy (full text)//English.gov.cn the State Council of the People’s Republic of China. 2015. URL:http://english.www.gov.cn/archive/white\_paper/2015/05/27/content\_281475115610833.htm (Дата обращения: 15.03.2020) [↑](#footnote-ref-253)
253. Devin Thorne, Ben Spevack Ports Under Heaven China’s Strategic Maritime Infrastructure in the Indo-Pacific// Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/ports-under-heaven/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-254)
254. Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying's Regular Press Conference on April 18, 2018 // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China URL:https://www.fmprc.gov.cn/mfa\_eng/xwfw\_665399/s2510\_665401/2511\_665403/t1552217.shtml (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-255)
255. Xue Gong The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia // The Pacific Review. 2018. URL:https://proxy.library.spbu.ru:2131/doi/pdf/10.1080/09512748.2018.1513950?needAccess=true (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-256)
256. Jonathan Hillman China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/ts180125\_hillman\_testimony.pdf?mSTOaqZbgZdRpx4QWoSt1HtIa4fN42uX (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-257)
257. Selling the Silk Road Spirit: China’s Belt and Road Initiative in Myanmar // Myanmar Policy Briefing. 2019. URL:https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri\_myanmar\_web\_18-11-19.pdf (дата обращения: 06.01.2020) [↑](#footnote-ref-258)
258. [Prashanth Parameswaran](https://thediplomat.com/authors/prashanth-parameswaran/) Southeast Asia and China’s Belt and Road Initiative // The Diplomat. 2019. URL:https://thediplomat.com/2019/05/southeast-asia-and-chinas-belt-and-road-initiative/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-259)
259. In Myanmar, China’s Belt & Road Projects are Old Wine in a New Bottle //  Belt & Road News. 2019. URL:https://www.beltandroad.news/2019/11/10/in-myanmar-chinas-belt-road-projects-are-old-wine-in-a-new-bottle/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-260)
260. Murray Hiebert Southeast Asia Financial Integration and Infrastructure Investment: What Role for the United States? // Сenter for strategic and International Studies (CSIS). 2018. URL:https://www.csis.org/analysis/southeast-asia-financial-integration-and-infrastructure-investment-what-role-united-states (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-261)
261. [Austin Ramzy](https://www.nytimes.com/by/austin-ramzy) American Is Detained After Joining Protest in Vietnam // The New York Times. 2018. URL:https://www.nytimes.com/2018/06/14/world/asia/will-nguyen-vietnam-american-protest.html (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-262)
262. Greens take on China's infrastructure projects in Southeast Asia // Nikkei Asian Review. 2018. URL:<https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Greens-take-on-China-s-infrastructure-projects-in-Southeast-Asia> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-263)
263. Purukcahu-Bangkuang Rail (Construction) // Center for Strategic and International Studies.URL:https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/purukcahu-bangkuang-rail-construction/0af904d8-3571-42ff-a0f8-6f5c2b2912ad/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-264)
264. Lachlan Carey, Sarah Ladislaw China's Promise of a Green Belt and Road // Center for Strategic and International Studies. 2019. URL:https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/chinas-promise-green-belt-and-road/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-265)
265. Who rules the waves?/ The Economist. 2015. URL:https://www.economist.com/news/international/21674648-china-no-longer-accepts-america-should-be-asia-pacifics-dominant-naval-power-who-rules (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-266)
266. South China Sea // U.S. Energy Information Administration. 2013. URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis\_includes/regions\_of\_interest/South\_China\_Sea/south\_china\_sea.pdf (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-267)
267. Локшин, Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин. /  Г. М. Локшин // Российская акад. наук, Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т Дальнего Востока Российской акад. наук. - Москва : ИДВ РАН, 2013. – C. 9. [↑](#footnote-ref-268)
268. South China Sea // U.S. Energy Information Administration. 2013. URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis\_includes/regions\_of\_interest/South\_China\_Sea/south\_china\_sea.pdf (дата обращения: 28.05.2020)

 Локшин, Г.М. Южно-Китайское море: трудный поиск согласия/ Г.М.Локшин. /  Г. М. Локшин // Российская акад. наук, Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т Дальнего Востока Российской акад. наук. - Москва : ИДВ РАН, 2013. – C. 11. [↑](#footnote-ref-269)
269. South China Sea // U.S. Energy Information Administration. 2013. URL: https://www.eia.gov/beta/international/analysis\_includes/regions\_of\_interest/South\_China\_Sea/south\_china\_sea.pdf (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-270)
270. Adam Greer The South China Sea Is Really a Fishery Dispute/ Adam Greer // The Diplomat. 2016. URL:https://thediplomat.com/2016/07/the-south-china-sea-is-really-a-fishery-dispute/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-271)
271. Локшин, Г.М. Архипелаг Спратли вчера и сегодня / Г.М.Локшин// Страницы истории—ИДВ РАН,2014 - С.138-140. [↑](#footnote-ref-272)
272. Li Jinming, Li Dexia "The Dotted Line on the Chinese Map of the South China Sea: A Note" / Li Jinming, Li Dexia// [Ocean Development and International Law](https://www.researchgate.net/journal/0090-8320_Ocean_Development_and_International_Law)  - 2003.34(3-4). - С.291-294. [↑](#footnote-ref-273)
273. Su Hao China’s Positions and Interests in the South China Sea: A Rational Choices in its Cooperative Policies/Su Hao//Center for strategic & international studies- Washington DC: 2006. – С. 6-8. [↑](#footnote-ref-274)
274. In the matter of the South China Sea arbitration/ The South China Sea Arbitration award of 12 July.2016.URL:https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-275)
275. Спивак В. Китайские охранники международного права/ В. Спивак// РСМД. <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kitayskie-okhranniki-mezhdunarodnogo-prava/?sphrase_id=10995302> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-276)
276. Мишин И. Между поддержкой и нейтралитетом: роль региональных партнеров КНР в конфликте за пространства и ресурсы Южно-Китайского моря / И. Мишин // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019.№4(45). – С.16-17. [↑](#footnote-ref-277)
277. South China Sea: ASEAN Avoids Mention of China Ruling // BBC.2016. URL: <https://www.bbc.com/news/world-asia-36878995> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-278)
278. Dancel, R. ASEAN Calls for Peaceful End to Territorial Conflicts: Leaders Take Softer Stance, Despite Pressure to Mention Beijing’s Activities in South China Sea // The Strait Times. 2017. URL:1http://0search.proquest.com.lib1000.dlsu.edu.ph/docview/1893541975/fulltext/433D30753C8C4331PQ/44 ?accountid=28547 (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-279)
279. Robert G. Sutter Chin-Hao Huang Beijing Presses Its Advantages // Comparative Connections. 2017. URL: <http://cc.pacforum.org/2017/01/beijing-presses-advantages/> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-280)
280. [Bonnie S. Glaser](https://www.cfr.org/experts/bonnie-s-glaser)Armed Clash in the South China Sea/[Bonnie S. Glaser](https://www.cfr.org/experts/bonnie-s-glaser)// [Center for Preventive Action](https://www.cfr.org/programs/center-preventive-action)-2012.URL:<https://www.cfr.org/report/armed-clash-south-china-sea>(дата обращения: 09.03.2020) [↑](#footnote-ref-281)
281. China’s Top Twenty Belt & Road Export Partners – The Main Buyers Of Belt & Road Initiative Materials // Silk Road Brifing. 2019. URL:https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/06/26/chinas-top-twenty-belt-road-export-partners-main-buyers-belt-road-initiative-materials/ (Дата обращения: 19.06.2020) [↑](#footnote-ref-282)
282. Wang Yi China and Laos Reach Consensus on South China Sea Issue and China Appreciates Laos ‘Objective and Fair Stance // The Ministry of Foreign Affairs of the People`s Republic of China. 2016. URL: <http://gh.china-embassy.org/eng/zgyw/t1358479.htm> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-283)
283. Laos Strikes Careful Balance on South China Sea Disputes as ASEAN Chair // The Global Times. 2016. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/981392.shtml> (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-284)
284. China Says Laos Supports It on South China Sea Case // Jakarta Globe. 2016. URL:https://jakartaglobe.id/context/china-says-laos-supports-southchina-sea-case/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-285)
285. Haacke J. Myanmar and Maritime Security // The Asan Forum. .2016. URL:http://www.theasanforum.org/myanmar-and-maritime-securit (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-286)
286. China demands Indonesia rescind decision to rename part of South China Sea // New Asia. 2017. URL:https://www.channelnewsasia.com/news/asia/china-demands-indonesia-rescind-decision-to-rename-part-of-south-9179992 (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-287)
287. No response yet over chinas demand on name of north natuna sea // Global Indonesia Voices. 2017. URL:http://www.globalindonesianvoices.com/31092/no-response-yet-over-chinas-demand-on-name-change-of-north-natuna-sea/ (дата обращения: 28.05.2020) [↑](#footnote-ref-288)
288. Le Hong Hiep The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and Prospects // Yusof Ishak Institute. 2018. URL:https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2018/05/ISEAS\_Perspective\_2018\_18%4050.pdf (дата обращения: 23.05.2020) [↑](#footnote-ref-289)