

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

АБДУРАМАНОВА Диана Ренатовна

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Инициатива Китая «Один пояс, один путь»: эволюция формирования и особенности реализации

Уровень образования: магистратура

Направление 58.04.01 «Востоковедение и африканистика»

Основная образовательная программа

ВМ.5838.2019 «Экономика и международные экономические отношения стран Азии и Африки» (с изучением языков Азии и Африки)

Научный руководитель:

к. э. н.

Кокушкина Ирина Владимировна

Рецензент:

к.э. н.

Морозенская Евгения Викторовна

Санкт-Петербург

2021

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века»: сущность и концептуальные основы.....	9
1.1 «Один пояс, один путь»: предпосылки и теоретико-правовая основа...	9
1.2 «Пояс» и «Путь»: важнейшие характеристики и особенности.....	26
Глава 2. Механизмы реализации составных частей инициативы «Один пояс, один путь»: проблемы и результаты.....	38
2.1 «Экономический пояс Шелкового пути»: промежуточные итоги и проблемы.....	38
2.2 «Морской Шелковый путь XXI века»: промежуточные итоги и проблемы.....	57
2.3 SWOT-анализ и перспективы развития инициативы «Один пояс, один путь».....	66
Заключение.....	80
Список использованных материалов.....	85
Приложения.....	101

Введение

Актуальность. В настоящее время мировое сообщество активно поддерживает идеи сотрудничества, взаимной выгоды, мирного развития, мультилатерализма, поэтому разнонаправленные и многосторонние инициативы, проекты являются важной частью развития отношений между государствами.

В данных условиях в 2013 году китайская сторона выдвинула идею совместного строительства инициативы «Один пояс, один путь», состоящую из двух частей: «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Она призвана сформировать новую модель взаимодействия стран, основой которой является строительство инфраструктуры для интенсификации и укрепления торговли и экономического сотрудничества. Таким образом, инициатива имеет важное значение не только для развития Китая, но и для развития системы международных отношений.

«Один пояс, один путь» охватывает большое количество стран Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы. По состоянию на конец марта 2019 года китайское правительство уже подписало 173 документа о сотрудничестве со 125 странами и 29 международными организациями¹.

Инициатива имеет серьезные основы для развития и формирования новой системы геополитических и геоэкономических отношений.

Целью работы является выявление особенностей формирования, реализации и развития инициативы «Один пояс, один путь».

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие *задачи*:

1. Описать предпосылки формирования идеи «Одного пояса, одного пути».
2. Изучить важные правовые документы, касающиеся инициативы.
3. Описать важнейшие количественные и качественные характеристики составляющих инициативы «Один пояс, один путь»:

¹Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 03.02.2021).

«Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути XXI века».

4. Изучить достигнутые промежуточные результаты.
5. Выявить проблемы, возникающие в процессе воплощения в жизнь инициативы «Один пояс, один путь».
6. Составить SWOT-анализ формирования и развития инициативы «Один пояс, один путь».

Объектом является инициатива «Один пояс, один путь».

Предметом выступают процессы формирования и реализации инициативы «Один пояс, один путь».

Хронологические рамки: нижняя граница – 2013 г. обусловлена официальным выдвижением идеи развития инициативы «Пояс, путь». Верхняя граница – начало третьего десятилетия XXI века обусловлена активным развитием «Одного пояса, одного пути».

Географические рамки работы охватывают территорию таких стран и регионов мира, как Китайская Народная Республика, Центральная Азия и Юго-Восточная Азия.

Степень разработанности темы. Вопросы, связанные с развитием инициативы «Один пояс, один путь» привлекают внимание многих исследователей. Существует большое количество работ, посвященных отдельным аспектам реализации инициативы, однако перечень трудов комплексного характера недостаточно велик.

Используемую литературу можно условно поделить на три группы: общего характера, специальной направленности, и конкретные работы, посвященные отдельным аспектам темы.

Первая группа включает в себя исследования, которые дают возможность наиболее полно изучить основы внешней политики КНР в XXI веке. Над данным вопросом работали следующие авторы И.Е. Денисов и Д.Л. Адамова²,

²Денисов И.Е., Адамова Д. Л. Формулы внешней политики Си Цзиньпина: основные особенности и проблемы интерпретации // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. № 22. С.76-90.

В.Я. Портяков³, М. Лантень⁴. Они рассматривают основные направления, цели, преследуемые китайской стороной, дают характеристику преобладающим тенденциям во внешней политике КНР.

Вторая группа включает работы, которые посвящены изучению Великого шелкового пути и инициативы «Один пояс, один путь».

Для формирования полной картины основных предпосылок и исторической канвы развития идеи, нами были использованы работы авторов, посвященных исследованию Великого шелкового пути. Среди них можно выделить Е.С. Докашеву⁵, Е.Е. Кузьмину⁶. Они рассматривают историю формирования, процесс функционирования Шелкового пути, дают подробную характеристику процессам, происходившим на разных этапах развития торгового маршрута.

В работах следующих исследователей: А. Скобелл, Б. Лин, Х. Дж. Шац⁷, П. Цай⁸, дается общая характеристика инициативы, авторы охватывают экономические, политические аспекты, вопросы безопасности. Описываются страны и регионы, включая процессы, происходящие в них, также уделяется внимание строительству инфраструктуры, транспорту, энергетике, торговле, рискам, культурному влиянию и глобализации.

В третьей группе представлены работы, посвященные изучению конкретных вопросов реализации инициативы. Чэнь Минхуа, Ван Шань, Лю Вэньфэй, Лю Юйсинь⁹ провели анализ основных тенденций и различий в направлении китайских прямых иностранных инвестиций, исследовали влияние деловой среды в странах, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути».

³ Портяков. В.Я. Внешняя политика Китайской Народной Республики в XXI столетии / отв. ред. В.Е. Петровский. М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2015.

⁴ Lanteigne M.. Chinese Foreign Policy: An Introduction. Routledge, 2019.

⁵ Докашева Е.С. Великий шелковый путь. Полная история. М: Издательство АСТ, 2020.

⁶ Кузьмина Е.Е. Предыстория Великого шелкового пути: Диалог культур Европа—Азия /отв. ред. Г. М. Бонгард-Левин. М.: КомКнига, 2010.

⁷ Scobell A., Lin.B, Shatz H.J. At the dawn of belt and road: China in the developing world/ A.Scobell, B.Lin, H. J. Shatz- Santa Monica: RAND Corporation 2018.

⁸ Cai P. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute Analyses, 2017.

⁹ Чэнь Минхуа, Ван Шань, Лю Вэньфэй, Лю Юйсинь. Чжунго дуй «Идайилу» яньсянь ди цюй OFDI дэ цюйюй чаи цзи цюйши яньцзинь [Региональные различия Китая и эволюция тенденций вывоза ПИИ в районы, расположенные вдоль «Пояса и пути»]. URL:<http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=> (дата обращения: 18.03.2021).

В работе коллектива авторов: А.В. Лукина, С.Г. Лузянина, Ли Синя, И.Е. Денисова, К.Л. Сыроежкина, А.С. Пятачковой¹⁰, И.Ю. Фроловой¹¹, М. Ларюэль¹² более подробно рассматривается «Экономический пояс Шелкового пути».

Би Сэнь, Чжан Ли¹³, Чжан Юйлин, Чжан Ся, Чэнь Мэн¹⁴, рассматривают процесс реализации «Морского Шелкового пути XXI века», развитие отношений с КНР, а также факторы, оказывающие влияние на торговлю между странами.

Источниковая база представлена на русском, английском и китайском языках.

Данные материалы условно можно разделить на несколько групп.

Первая группа представлена внутригосударственными нормативно-правовыми актами и концептуальными документами инициативы.

Устав КПК¹⁵, среди концептуальных документов можно выделить «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»¹⁶. «Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая»¹⁷. «Арктическая политика Китая»¹⁸, «Инициатива

¹⁰ Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи/ под ред. В.И.Якунина М: Научный эксперт, 2016.

¹¹Фролова. И. Ю. Китайский проект Экономический пояс Шёлкового пути: развитие, проблемы, перспективы. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2016/5/6.pdf> (дата обращения: 10.01.2021).

¹²China's belt and road initiative and its impact in Central Asia/ под ред. М. Laruelle. Washington, D.C., 2018.

¹³Би Сэнь, Чжан Ли. 21 шицзи хайшан сычоучжилу яньсянь ганкоу цзи ганчэн гуаньси бьяньхуа фэньси [Анализ изменений во взаимоотношениях между портами и городами вдоль Морского Шелкового пути в 21 веке]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=> (дата обращения: 25.03.2021).

¹⁴Юйлин Чжан, Ся Чжан, Мэн Чэнь. Чжунго юй «Хайшан сычоучжилу» яньсянь гоцзя маои цянли юй сяолуй цзи инсян иньсу яньцзю [Исследование потенциала, эффективности, а также факторов, оказывающих влияние на торговлю между Китаем и странами, расположенными вдоль «Морского шелкового пути»]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=> (дата обращения: 24.03.2021).

¹⁵Полный текст Устава КПК, принятого с частичными поправками 19-м Всекитайским съездом КПК. URL: <http://ru.chineseembassy.org/rus/ztbd/19sjd/t1507489.htm> (дата обращения: 02.03.2021).

¹⁶Туйдун гунцзянь сычоучжилуцзинцидай хэ 21 шицзи хайшансычоучжилу дэ юаньцзин юй синдун [Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL:<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201702/201702070519013.pdf> (дата обращения: 05.04.2021).

¹⁷Гунцзянь «Идайилу»: линиянь, шицзянь, юй чжунго дэ гунсянь [Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12658.htm> (дата обращения: 06.04.2021).

совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы»¹⁹.

Вторая группа представлена выступлениями политических деятелей.

Среди них особое место занимают речь председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете²⁰ и текст выступления в Совете народных представителей Индонезии²¹.

Новизна исследования заключается в составлении комплексного анализа (SWOT) инициативы «Один пояс, один путь», выявлении предпосылок процесса реализации, особенностей и перспектив развития идеи.

Теоретико-методологическая основа. Теоретической и методологической основой исследования послужили научные работы отечественных и зарубежных авторов в области истории, основам внешней политики, экономического развития КНР, эволюции инициативы и взаимодействия стран в ее рамках. Среди них можно выделить следующих. В.Н. Никифоров²², М. Ларюэль²³, А. Скобелл, Б. Лин, Х. Дж. Шац²⁴, А.В. Лукин, С.Г. Лузянин, Ли Синь, И.Е. Денисов, К.Л. Сыроежкин, А.С. Пятчкова²⁵.

Методологическая основа. В работе используются следующие методы: хронологический метод с его помощью были рассмотрены явления и события с точки зрения их последовательности, динамики и изменения в соответствии с течением истории. Историко-системный метод помог исследовать развитие идеи «Один пояс, один путь», ее исторический фон, дать краткую характеристику основных этапов. Метод системного анализа использовался для

¹⁸ China's Arctic Policy. URL:<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> (дата обращения: 22.03.2021).

¹⁹ Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 23.03.2021).

²⁰ Си Цзиньпин цзай нацза'эрбаефу дасюэ дэ яньцзян (Цюаньвэнь) [Речь Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст)] // Официальный сайт Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. URL: <http://kz.chineseembassy.org/chn/zhgx/zxd/t1074174.htm> (дата обращения: 04.04.2021).

²¹ Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 21.03.2021).

²² Никифоров В.Н. Очерк истории Китая: II тысячелетие до н.э. – начало XX столетия. М.: Институт Дальнего Востока, 2002.

²³ China's belt and road initiative and its impact in Central Asia/ под ред. M. Laruelle. Washington, D.C., 2018.

²⁴ Scobell A., Lin B., Shatz H.J. At the dawn of belt and road: China in the developing world/ A.Scobell, B.Lin, H. J. Shatz- Santa Monica: RAND Corporation 2018.

²⁵ Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи/ под ред. В.И.Якунина М: Научный эксперт, 2016.

выявления факторов, оказывающих влияние на привлечение средств из Китая, с его помощью были установлены причинно-следственные связи, которые влияют на динамику и уровень отношений между Китаем и странами, расположенными вдоль маршрута инициативы. Конкретно-проблемный метод использовался для рассмотрения отдельных явлений и факторов, оказывающих влияние на развитие «Одного пояса, одного пути».

Структура работы обусловлена целью и логикой исследования, состоит из введения, 2 глав, заключения, списка литературы и приложений.

Глава 1. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века»: сущность и концептуальные основы

1.1 «Один пояс, один путь»: предпосылки и теоретико-правовая основа

Инициатива «Один пояс, один путь» в своей основе содержит концепцию Великого шелкового пути – исторического символа, представлявшего собой «дорогу, по которой в античности и средневековье шла торговля между Китаем, евразийскими степями, Средней Азией, Индией, Передним Востоком и Европой: Византией, Венецией и др»²⁶ (Приложение А, Приложение Б).

Период формирования Великого шелкового пути относят ко II веку до н.э. В 138 г. император У-ди направил посольство во главе с Чжан Цянем к племенам юэчжи с целью заключения союза против гуннов. Хотя главной цели посольству добиться не удалось, ввиду того, что Чжан Цянь был взят в плен, однако оно дало много материала для оценки политической ситуации на северо-западных границах ханьского Китая, что в дальнейшем позволило создать систему торговых маршрутов, объединивших многие страны мира.

Термин же, которым мы сегодня называем данную систему торговых путей, впервые был употреблен немецким геологом, географом и путешественником – Фердинандом фон Рихтгофеном в 1870-х годах в труде «Китай. Результаты собственных путешествий». Он определил этот путь как «систему дорог, соединявших с 114 года до н.э. по 127 год н.э. Китай со странами Междуречья (имеются в виду районы между Амударьей и Сырдарьей в Центральной Азии), а также Китай и Индию для торговли шелком с западными странами»²⁷.

Широкое распространение термин получил после выпуска в 1936 году книги шведского исследователя Свена Хедина «Шелковый путь».

²⁶Кузьмина Е. Е. Предыстория Великого шелкового пути: Диалог культур Европа—Азия. М.: КомКнига, 2010. С. 123.

²⁷Цинь Юйцай, Ло Вэйдун, Чжоу Гупин. Один пояс и один путь. Комментарии. Чжэцзян: Издательство Чжэцзянского университета, 2017.

Данный торговый маршрут обеспечивал долговременное взаимодействие между различными культурами, обществами и цивилизациями. Масштабы и роль маршрута в развитии экономических, культурных и научных связей высоко оцениваются и по сей день.

В течение своего развития, согласно модели А.С. Малкова, Великий шелковый путь прошел три основные эпохи расцвета: I до н.э.–II н.э., VII–X вв., XIII–XIV вв. В обозначенные периоды времени наблюдалось наиболее активное трансевразийское движение товаропотоков.

«Закат Великого шелкового пути связывают, прежде всего, с развитием торгового мореплавания сначала арабов, а затем европейцев вдоль побережий Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. Уже в XIV–XV вв. морская торговля стала привлекательнее ставших опасными сухопутных караванных путей»²⁸.

«В результате этих геополитических и геоэкономических факторов к XVI в. Великий шелковый путь окончательно прекратил свое существование. Однако отдельные сегменты Шелкового пути еще продолжали функционировать (например, караванная торговля между Средней Азией и Китаем прекратилась лишь в XVIII в.)»²⁹.

Следует отметить, что данная система торговых маршрутов способствовала не только развитию торговли, но, как и отмечает Ю.В. Латов, она также играла важную роль в формировании многих институтов рыночного хозяйства.

Среди них можно выделить следующие.

1. Международное разделение труда,
2. стимулирование создания торговых городов,
3. формирование системы защиты собственности торговцев,
4. налаживание системы денежных расчетов с использованием общепризнанных денежных знаков.

²⁸Латов Ю. В. Великий шелковый путь — Пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «Открытия») // Историко-экономические исследования. 2010. Т. 11. № 1. С. 7.

²⁹Там же. С. 8.

Немаловажную роль Великий шелковый путь сыграл в обмене культурными достижениями — новыми товарами, знаниями и идеями.

Весь период формирования концепции инициативы можно условно поделить на следующие этапы:

1. **До сентября 2013 г.** – формирование предпосылок.

В этот период появляется идея «Нового Шелкового пути», развивается ряд проектов, которые представлены в таблице 1.

2. **Сентябрь 2013-май 2017 гг.** – формирование правовой базы и основных институтов.

На данном этапе складываются основные механизмы взаимодействия стран в рамках «Одного пояса, одного пути», формируются финансовые институты, целью которых является непосредственное инвестирование проектов инициативы, выходит в свет ряд концептуальных документов, которые представлены в таблице 4.

3. **Май 2017 г.–настоящее время** - углубленная доработка и развитие концепции.

Данный период характеризуется увеличением маршрутов инициативы. В июле 2017 г. выходит документ, в котором выдвигается предложение создание «голубого экономического коридора», который будет проходить через Северный Ледовитый океан и будет вести в Европу.

В представленный промежуток времени китайская сторона начинает проводить форумы, посвященные «Одному поясу, одному пути», которые становятся важной площадкой продвижения инициативы.

На данном этапе идет активное строительство инфраструктурных проектов, расширяются области и площадки сотрудничества, активно увеличивается число участников.

1 этап.

Ниже в таблице 1 мы рассмотрим даты конца XX начала XXI веков, которые ознаменовали собой восстановление логистического и идейного

взаимодействия, способствовавших возрождению концепции Великого шелкового пути в новом виде в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Таблица 1

Знаковые даты формирования инициативы конца XX начала XXI веков

Период	Характеристика
Конец XX в	<p>1988 г. – начало постоянного движения (введение в эксплуатацию) БАМа³⁰.</p> <p>1993 г. – запуск программы ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа- Кавказ - Азия)³¹ (ТРАСЕКА – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia), ее также называют восстановлением Великого шелкового пути.</p> <p>1987–1997гг. – действовала программа ЮНЕСКО «Шелковый путь – путь диалога», которая стала элементом подготовки планов возрождения Великого шелкового пути.</p> <p>1993 год – на Генеральной Ассамблее ООН было принято решение о возрождении Великого шелкового пути как важного канала международного сотрудничества в области дипломатии, культуры, науки, торговли, туризма³².</p> <p>Май 1993 г. – на конференции министров торговли и транспорта 8-ми стран Азии была принята официальная декларация этих стран и ЕС о формировании нового евроазиатского транспортного коридора.</p> <p>Сентябрь 1998 г. – в рамках программы ТРАСЕКА прошла международная конференция «Возрождение древнего Шелкового пути Европа-Кавказ-Азия». «В ней приняли участие официальные представители 32 стран и 13 международных организаций. Главным ее итогом явилось подписание «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», а также технических приложений к нему по отдельным видам транспорта»³³.</p> <p>1999 г. – «Стратегия развития Западного Китая».</p>
Начало XXI в.	<p>2000 г. – стратегия Китая «Выход за рубеж».</p> <p>2007 г. – начало строительства международного проекта «Новый Шёлковый путь». Соглашение о создании коридора «Западная Европа - Западный Китай» было заключено в Пекине 16 апреля 2009 года³⁴. Последовательность выстроенных в единую систему скоростных автотрасс и просто автодорог высокого класса проходит по территории Китая, Казахстана и России.</p> <p>14 октября 2009 г. был введен в эксплуатацию газопровод «Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай»³⁵.</p>

Составлено по: [7, 10, 16, 35, 72, 124]

На основе изложенных в таблице 1 данных, можно заключить, что здесь отражены 2 ключевых аспекта: признание идеи мировым сообществом, восстановление транспортных маршрутов и развитие инфраструктуры, которые будет выступать основой строительства инициативы «Один пояс, один путь»

³⁰ БАМ: история строительства и значение магистрали. Справка // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20090427/169317712.html> (дата обращения: 03.03.2021).

³¹ Как начиналась программа ТРАСЕКА // Официальный сайт ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/> (дата обращения: 04.03.2021).

³² ЮНЕСКО: Шелковый путь - путь диалога. URL: <http://www.infoshos.ru/ru/?idn=16742> (дата обращения: 20.02.2021).

³³ Евроазиатский транспортный коридор (проект ТРАСЕКА) // Официальный сайт МИД. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/607688 (дата обращения: 22.02.2021).

³⁴ Малик А. С. Автомагистраль «Западная Европа - Западный Китай» как первое воплощение идеи «нового Шёлкового пути» // Academy. 2017. №4. С.35.

³⁵ Основные газопроводы Туркменистана // Официальный сайт МИД Туркменистана. URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/84> (дата обращения 30.11.2020).

(Приложение В). Можно отметить, что приведенные даты имеют важное значение в понимании процессов эволюции идеи возобновления Великого шелкового пути. Данные события оказали значительное влияние на процесс реализации инициативы на практике.

В настоящее время мировое сообщество активно поддерживает идеи сотрудничества, взаимной выгоды, мирного развития, мультилатерализма, поэтому разнонаправленные и многосторонние инициативы, проекты являются важной частью развития отношений между государствами. Проанализировав современные тенденции и предпосылки, китайская сторона выдвинула идею строительства «Одного пояса, одного пути».

2 этап.

Сегодня возрождение Шелкового пути рассматривается как важный этап развития отношений между странами, который поможет укрепить связи государств в различных сферах. В таблице 2 будут представлены **предпосылки, цели и составные элементы** инициативы.

Таблица 2

Основные характеристики инициативы «Один пояс, один путь»

Критерии	Содержание
Предпосылки	Решение вопроса переизбытка производственных мощностей. Установление связи между внутренним промышленным производством КНР и международными маршрутами поставок. Содействие достижению «двух целей столетия». Расширение экспортных рынков. Повышение спроса на китайские товары на международном уровне. Продвижение юаня в качестве международной валюты. Оживление государственных предприятий Китая. Желание ведения совместной борьбы с «тремя силами зла».
Основные цели	Координация политики. Культурные обмены. Финансовая интеграция. Рост торговли и инвестиций. Связанность инфраструктур. Мультиполярность мира. Экономическая глобализация. Культурное разнообразие. Более широкое применение IT- технологий.

Составные элементы	<p><i>«Экономический пояс Шелкового пути».</i> «Пояс» является сухопутным коридором, который проходит через Центральную Азию до Европы и соединяет две крупные экономики мира. Маршрут выступает в качестве основного логистического коридора и создаст новые возможности для Центральной Азии и Восточной Европы как для перевалочного узла, так и для поставщика товаров.</p> <p><i>«Морской Шелковый путь XXI века».</i> «Путь» — это густонаселенный потребительский и промышленный район, как и не имеющий выхода к морю «Пояс», он также соединяет Китай и Европу, но отличается тем, что дорога проходит через Юго-Восточную, Южную Азию, Ближний Восток и Восточную Африку.</p>
--------------------	--

Составлено по: официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 20.05.2020)

Исходя из материала, изложенного в таблице 2, можно сделать вывод, что с помощью данной идеи КНР сможет расширить свое политическое и экономическое влияние. Реализация инициативы будет гарантировать занятость населения в Китае и защиту его промышленных предприятий в ключевых областях, таких как сталелитейная, цементная и строительная отрасли. Открытие Китая на востоке должно основываться на содействии модернизации экономики за счет использования передовой научно-технической экономики Восточной Азии. На западе и юге главной целью Китая должно быть содействие экономическому буму в соседних странах, что, в свою очередь, будет способствовать дальнейшим экономическим преобразованиям и росту Китая, а также принесет пользу китайским компаниям и товарам.

Представленные в таблице цели будут достигаться посредством установления *пяти областей сотрудничества*:

1. координации политики, основанная на существующих или новых двусторонних или многосторонних механизмах;
2. подключения объектов: строительство и модернизация наземной и морской транспортной, энергетической и коммуникационной инфраструктуры;
3. упрощения процедур торговли, которое должно быть достигнуто за счет упрощения систем таможенного оформления и карантинных процессов; улучшение доступа к рынкам и устранение торговых барьеров; упрощение процедур иностранных инвестиций и создание большего количества зон свободной торговли;

4. углубления финансовой интеграции с участием многосторонних финансовых учреждений, поддерживаемых Китаем, и содействие китайской валюте в двусторонней торговле;

5. обменов между людьми³⁶.

Инициатива представляет собой глобальный проект, ориентированный на значительное количество стран мира, которые совместно смогут выстроить новую модель взаимодействия.

Среди механизмов взаимодействия можно выделить следующие.

1. Продвижение идей на высоком уровне,
2. сопряжение стратегий,
3. двусторонние и многосторонние механизмы сотрудничества,
4. диалоги, обмены.

Китай также выражает желание использования региональных организаций в качестве площадки для взаимодействия со странами-участницами, данные о которых представлены в таблице 3.

Таблица 3

Региональные организации, выступающие в качестве инструмента политического диалога с Китаем в рамках инициативы

Организация	Страны
Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)	Республика Индия, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика, Кыргызская Республика, Исламская Республика Пакистан, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан
АСЕАН	Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа.
Форум сотрудничества Китая и арабских государств (CASCF)	Страны ЛАГ
Форум по китайско-африканскому сотрудничеству (FOCAC)	Африканские страны
БРИКС	Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР
Формат 16 + 1	Европейские страны (включает 11 стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ), пять стран Западных Балкан и Китай)
Экономическое сотрудничество субрегиона Большого Меконга (СБМ)	Камбоджа, Китай, Лаос, Мьянма, Тайланд и Вьетнам.

³⁶ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm> (дата обращения: 12.03.2020).

Составлено по: «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm> (дата обращения: 20.05.2020)

В дополнение к данным, представленным в таблице 3, следует также отметить, что в 2020 г. появился новый формат диалога между Китаем и странами Центральной Азии - «*Центральная Азия – Китай*» (C+C5). Первая встреча представителей состоялась 16 июня 2020 г.

Таким образом, представленные в таблице 3 данные демонстрируют то, что китайская сторона стремится выстроить конструктивный диалог со всеми странами, которые предположительно будут частью инициативы, Китаю необходима поддержка как можно большего количества международных организаций, которые будут способствовать продвижению идеи в рамках мирового сообщества.

Основные идеи инициативы зафиксированы в документах китайской стороны, которые мы рассмотрим ниже в таблице 4.

Таблица 4

Концептуальная основа «Одного пояса, одного пути»

Название документа	Дата принятия	Содержание
«Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»	Март 2015 г.	Документ описывает основные направления взаимодействия стран-участниц и принципы, на основе которых будет осуществляться кооперация и взаимодействие. Делается акцент на то, что Китай в соответствии со своими возможностями обязуется взять на себя больше ответственности и обязательств, а также внести более весомый вклад в мир и развитие человечества. В документе подчеркивается важность многоуровневой двусторонней и многосторонней кооперации.
«План сотрудничества в экологической и природоохранной областях в рамках «Одного пояса, одного пути»»	Май 2017 г.	План по обеспечению экологической устойчивости инициативы «Один пояс, один путь» с соблюдением местного законодательства.
«Руководящие принципы финансирования развития «Одного пояса, одного пути»»	Май 2017 г.	Принципы подписали министры финансов 27 министров финансов (включая Китай, Индонезию, Камбоджу, Великобританию, Россию). Принципы сосредоточены на сотрудничестве, инновациях и важной роли инфраструктуры.

<p>«Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая»</p>	<p>Май 2017 г.</p>	<p>В данном документе рассматриваются следующие вопросы: переход от концепции к плану, от плана к практике, области кооперации. В «Совместном строительстве...» прописываются основные направления маршрутов «Пояса и пути», а также отмечается важность строительства «шести коридоров, шести дорог».</p>
---	--------------------	--

Составлено по: официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 20.04.2020)

С учетом представленных в таблице 3 данных, можно заключить, что содержание концептуальных документов охватывает следующие аспекты:

1. направления взаимодействия,
2. области кооперации,
3. составляющие инициативы,
4. маршруты,
5. региональные организации, выступающие посредником во взаимодействии со странами-участницами,
6. шесть коридоров и дорог.

Данные документы составляют важную теоретическую базу воплощения инициативы в жизнь, в них также прописано, что китайская сторона отмечает, что инициатива не ограничивается рамками стран, которые ранее были частью Великого шелкового пути. Она открыта для всех стран, международных и региональных организаций.

Таким образом, инициативу можно охарактеризовать как гибкую, открытую с всеобъемлющими рамками сотрудничества, которые предусматривают диверсифицированные способы сотрудничества, позволяющие всем странам «Пояса, пути», как развитым, так и развивающимся сотрудничать с большим паритетом.

Некоторую информацию, описанную в документах, для большей наглядности мы представим в виде схем. На рисунках 1 и 2 представлены данные о *шести коридорах и шести дорогах*.

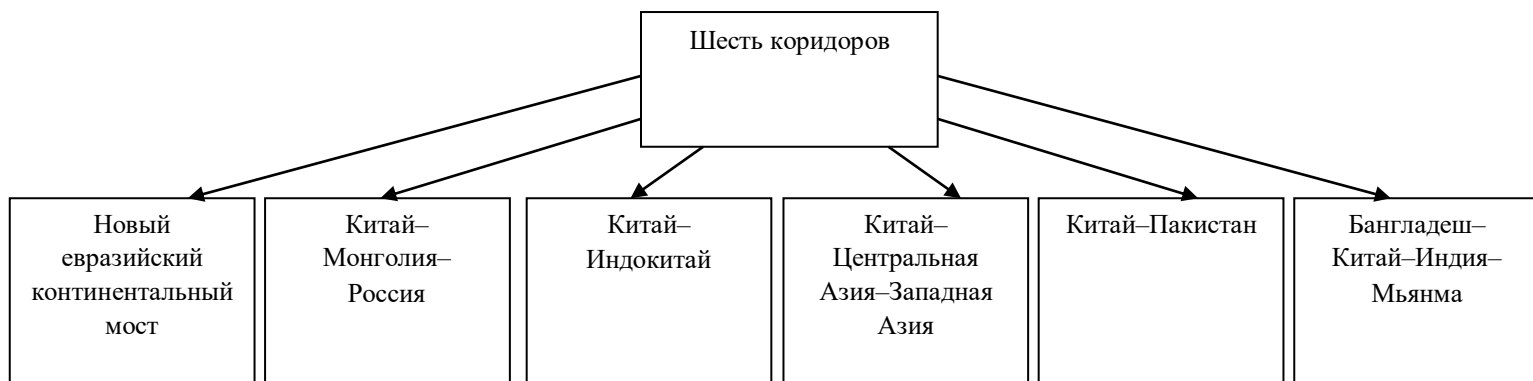


Рис.1. Шесть коридоров «Одного пояса, одного пути»

Составлено по: «Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 20.04.2020) (Приложение Г.)

Коридоры, представленные на рисунке 1, в значительной степени различаются по размеру и находятся на разных этапах планирования и реализации, причем некоторые, опираясь на существующую инфраструктуру или проекты, интегрированные в инициативу «Один пояс, один путь». В качестве примера можно привести коридор полуострова Индокитай, где Китай взаимодействует с пятью странами реки Меконг: Мьянмой, Камбоджей, Лаосом, Таиландом и Вьетнамом³⁷. Он может опираться на проект субрегиона Большого Меконга, возглавляемый Азиатским банком развития, и может пересекаться с Генеральным планом по соединению АСЕАН.

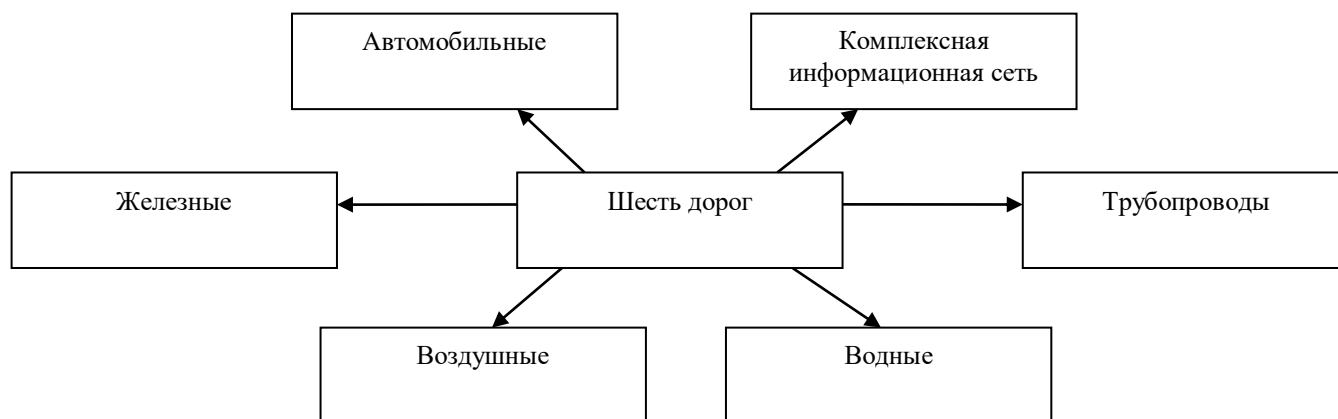


Рис. 2. Шесть дорог «Одного пояса, одного пути»

Составлено по: «Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 20.04.2020)

³⁷ Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 20.04.2020).

Представленные пути сообщения, посредством которых будет выстраиваться взаимодействие между странами-участницами, демонстрируют то, что в рамках инициативы будет использован весь потенциал возможных вариантов связи.

Для реализации представленных на схемах 1 и 2 проектов требуются значительные источники финансирования, которыми будут выступать как уже существующие, так и созданные специально в рамках инициативы институты. В таблице 5 мы перечислили основные из них.

Таблица 5

Основные источники финансирования проектов «Одного пояса, одного пути»

Источники финансирования	Характеристика
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	Инициатором создания банка является Китай. АБИИ был создан в 2014 г., его деятельность направлена на финансирование инфраструктурных проектов по всей Азии, чтобы придать новый импульс экономическому развитию в Азии, банк сосредоточится на повышении инфраструктурной взаимосвязанности и экономического сотрудничества в регионе. По данным на конец октября 2020 года, представленным на официальном сайте АБИИ, одобрено 100 проектов из них 37 в 2020 году. Количество стран участниц составляет 82 (45 из которых азиатские страны, в список которых также входит Россия) и ещё 21 страна является потенциальными членами.
Фонд Шёлкового пути	Фонд Шёлкового пути был зарегистрирован 29 декабря 2014 г. в Пекине. Он занимается крупными вложениями в инфраструктурные проекты в странах вдоль «Одного пояса, одного пути».
Экспортно-импортный банк Китая	Данный банк находится под непосредственным руководством Государственного совета и призван поддерживать внешнюю торговлю, инвестиции и международное экономическое сотрудничество Китая ³⁸ .
Новый банк развития БРИКС	Механизм финансирования и проектов и устойчивого развития стран-участниц БРИКС.
МБО ШОС	Механизм финансирования и обслуживания инфраструктурных проектов стран-участниц ШОС.

Составлено по: [17, 34]

В таблице 5 мы отразили лишь основные источники финансирования в рамках инициативы, однако также денежные средства выделяются из банков стран и других международных и региональных организаций.

Таким образом, «Один пояс, один путь» может восприниматься как стратегическая структура, позволяющая китайскому правительству более

³⁸ The Export-Import Bank of China. URL: <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/> (дата обращения: 21.05.2021).

согласованно управлять своими инфраструктурными проектами, находящимися в Азии, Африке и Европе.

3 этап.

Следующим шагом в развитии концепции инициативы было выдвижение идеи, связанной с разработкой «Ледового Шелкового пути». Ниже в таблице 6 представлены основные документы, в которых содержится информация об этой части «Одного пояса, одного пути».

Таблица 6

Концептуальная основа «Одного пояса, одного пути»

Название документа	Дата принятия	Содержание
«Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь»	Июнь 2017 г.	Принципы и подходы к сотрудничеству приоритеты сотрудничества: 1. «Рука об руку идти по пути зеленого развития 2. Совместно открывать путь к процветанию, основанный на освоении моря и морских ресурсов 3. Совместно вырабатывать путь обеспечения безопасности 4. Коллегиально создавать интеллектуальный и инновационный путь развития 5. Вместе прокладывать путь сотрудничества в управлении морями и океанами» ³⁹ . В нем прописывается создание «голубого экономического коридора», который будет проходить через Северный Ледовитый океан и будет вести в Европу.
Белая книга об арктической политике Китая	Январь 2018 г.	В документе отражается готовность страны использовать возможности и противостоять вызовам в арктическом регионе вместе со всеми заинтересованными сторонами» ⁴⁰ . В данном документе Китай позиционирует себя как «околоарктическая страна».
«План действий по унификации и объединению стандартов стран вдоль «Пояса и пути» (2018–2022 гг.)»	Февраль 2018 г.	В документе продвигается согласование систем сертификации и стандартов.

Составлено по: официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 20.04.2020)

На основе данных таблицы 6 можно заключить, что на 3 этапе китайская сторона расширила концепцию инициативы, добавив третий маршрут к

³⁹Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf> (дата обращения: 12.03.2021).

⁴⁰Китай опубликовал Белую книгу об арктической политике страны.//Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь» . URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/46184.htm> (дата обращения: 21.03.2021).

«Морскому Шелковому пути XXI века», расширив сферу интересов Китая в рамках инициативы, включив туда Арктику.

После формирования основных положений и получения отклика от ряда стран, китайская сторона решила перейти к практическим действиям, направленным на привлечение большего количества стран в инициативу и изложения ее основных направлений общественности, все это было реализовано в рамках форумов, посвященных инициативе (Таблица 7).

Таблица 7

Форумы «Один пояс, один путь»

Дата	Место проведения	Характеристика
14-15 мая 2017 г.	Пекин	«На форуме присутствовало более 1500 делегатов из более, чем 140 стран, 29 лидеров государств» ⁴¹ . «Были приняты решения по 279 конкретным вопросам. Все они на сегодняшний день реализованы и претворены в жизнь» ⁴² .
25-27 апреля 2019 г.	Пекин	«Среди участников в общей сложности было около 40 руководителей государств и международных организаций» ⁴³ . «Компании, принявшие участие в бизнес-саммите, организованном в рамках форума, подписали соглашения на сумму более 62 миллиардов долларов. Стороны пришли к консенсусу по 283 проектам, в том числе были подписаны межправительственные соглашения и договоры» ⁴⁴ .

Составлено по:[3, 9, 40, 115]

Таким образом, приведенные в таблице 7 данные демонстрируют положительную динамику. Все большее количество стран заявляет о своем желании участия в инициативе, однако ряд стран выказывает свое недоверие, что видно из состава участников. «Среди стран, которые участвовали в первом Форуме, но не приехали на второй, следует назвать Турцию, Польшу. Не приехали по разным причинам представители Испании, Фиджи, Шри-Ланки и

⁴¹Результаты форума «Один пояс — один путь». URL: <http://actualcomment.ru/rezultaty-foruma-odin-poyas-odin-put-1705231334.html> (дата обращения: 01.02.2020).

⁴²Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 03.12.2020).

⁴³ В Пекине состоялось заседание круглого стола 2-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках Пояса и пути. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/focus/88360.htm> (дата обращения: 08.02.2020).

⁴⁴В Китае состоялась встреча президентов и глав правительств 37 государств. Оглашены итоги масштабного форума // Sputnik. URL: <https://ru.sputnik.kg/politics/20190427/1044135595/odin-poyas-odin-put-forum-prezidenty.html> (дата обращения: 01.04.2021).

Аргентины. По традиции в работе Форума не участвовали индийцы»⁴⁵. Также на форум не приехали представители США.

Таким образом, на основе рассмотренного материала можно заключить, что в течение периода, начинающегося в 2013 году - момент официального оглашения инициативы и вплоть до 2019 года были достигнуты определенные результаты, которые описаны в следующем документе: *«Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» прогресс, вклад и перспективы»*⁴⁶, который был опубликован в 2019 году.

Используя данные, представленные в документе и опубликованные ранее (в 2016 г.) можно сравнить количество стран, проявивших интерес к инициативе и тем самым оценить популярность «Одного пояса, одного пути» на мировой арене. Если в конце 2016 года прописывалось, что более 100 стран выразили свою готовность поддержать и присоединиться к инициативе по совместному строительству «Одного пояса, одного пути», то уже по состоянию на конец марта 2019 года китайское правительство подписало 173 документа о сотрудничестве со 125 странами и 29 международными организациями.

В «Инициативе совместного строительства «Одного пояса, одного пути» прогрессе, вкладе и перспективах» также подтверждаются примерами следующие факты. «Достигнут заметный прогресс в строительстве международных коридоров и маршрутов экономического сотрудничества. Стремительно растет уровень взаимосвязанности инфраструктуры. Непрерывно повышается уровень либерализации и удобства в области торговли и инвестиций. Постоянно расширяются масштабы торговли. Ускоряются темпы внедрения и масштабы инновационных и новых форм торговли». Отмечается также стабильный рост прямых инвестиций китайской стороны в страны, расположенные вдоль «Одного пояса, одного пути». Согласно данным,

⁴⁵ Один пояс, один путь: уточнение пути и расширение пояса // EADaily. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshirenie-poyasa> (дата обращения: 10.03.2021).

⁴⁶ Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 03.11.2020).

представленным на официальном портале инициативы. «Сумма ПИИ составила около 90 млрд. долларов США»⁴⁷.

Ряд авторов, исследования которых посвящены изучению направления китайских инвестиций в страны-участницы инициативы подтверждают информацию, связанную с увеличением потока инвестиций, как количественно, так и качественно. Чэнь Минхуа, Ван Шань, Лю Вэньфэй, Лю Юйсинь в своем исследовании утверждают, что большая часть вывозимых ПИИ из Китая направляется в Азиатско-Тихоокеанский регион и меньшая в Южную Америку⁴⁸.

Таким образом, подтверждается тенденция увеличения направления инвестиций в те регионы, которые играют наиболее важную роль в реализации инициативы.

Согласно представленным данным, очевиден значительный прогресс в строительстве инициативы, достигнуты определенные успехи. Отмечается стабильный рост инвестиций, продвигается международное сотрудничество в области производственных мощностей, развиваются зоны сотрудничества.

Следует также отметить заметный прогресс в области развития идеи инициативы внутри страны, а также достигнутые успехи в реализации поставленных китайским правительством задач.

В 2016 году юань был включен в корзину СДР наряду с долларом США, евро, иеной, британским фунтом стерлингов. Это решение представляет собой важный шаг, который способствует процессу интеграции китайской экономики в мировую финансовую систему.

В 2017 году было принято решение о внесении инициативы «Один пояс, один путь» в Устав КПК. Утверждается, что партия «в соответствии с принципами совместного консультирования, совместного строительства и

⁴⁷Туцзе: «Идайилу»Чаньня люнянь чэнцидань [Иллюстрация: Шестилетний табель с итогами инициативы «Один пояс, один путь»] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/102792.htm> (дата обращения: 15.02.2021).

⁴⁸Чэнь Минхуа, Ван Шань, Лю Вэньфэй, Лю Юйсинь. Чжунго дуй «Идайилу» яньсянь ди цюй OFDI дэ цюйюй чаи цзи цюйши яньцзинь [Региональные различия Китая и эволюция тенденций вывоза ПИИ в районы, расположенные вдоль «Пояса и пути»]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=> (дата обращения: 18.03.2021).

совместного использования стимулирует реализацию инициативы «Один пояс и один путь»⁴⁹. Данный факт наглядно демонстрирует значимую роль инициативы в политике Китая. Она стала важным элементом развития не только в период нахождения у власти Си Цзиньпина, но и одним из векторов, направляющих страну как во внутренней, так и во внешней политике.

Ранее отмечалось, что инициатива также выступает драйвером, содействующим достижению «двух целей столетия», запланированных на 2021 и 2049. Они представляют собой задачи, выполнение которых приурочено к важным событиям в истории страны. Столетний юбилей основания КПК и столетие образования КПК.

«Цель состоит в том, чтобы к 2021 году, когда Коммунистическая партия Китая будет отмечать столетний юбилей, полностью построить в стране общество средней зажиточности, удвоить ВВП и среднедушевые доходы городского и сельского населения по сравнению с показателями 2010 года, а к 2049 году, когда столетний юбилей будет праздновать Китайская Народная Республика, построить богатое, сильное, демократическое, цивилизованное и гармоничное социалистическое государство, достигшее уровня среднеразвитых стран»⁵⁰.

Обратим внимание на изменение ВВП страны в динамике в период с 2010 по 2020 год.

⁴⁹ Полный текст Устава КПК, принятого с частичными поправками 19-м Всекитайским съездом КПК. URL: <http://ru.chineseembassy.org/rus/ztbd/19sjd/t1507489.htm> (дата обращения: 02.03.2021).

⁵⁰ Цель действий к «двум столетним юбилеям». URL: http://russian.china.org.cn/china/China_Key_Words/2014-11/18/content_34206361.htm (дата обращения: 02.03.2021).

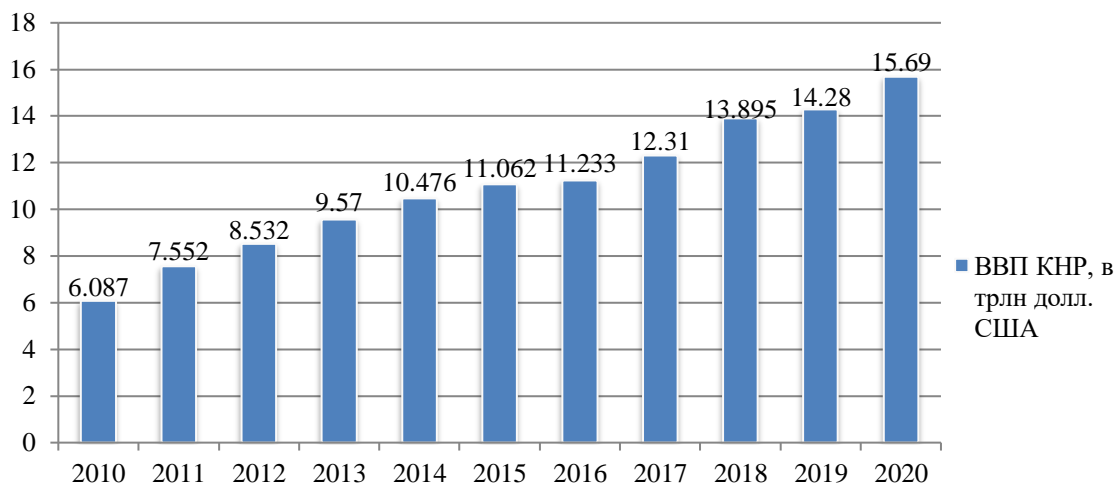


Рис. 3. ВВП КНР, в трлн долл. (с 2010 по 2020 гг.)

Составлено по: статистические данные по Китаю URL: <https://data.worldbank.org/country/china?view=chart> (дата обращения: 02.04.2021)

Исходя из представленных на рисунке 3 данных, очевидно значительное увеличение ВВП страны в сравнении с 2010 годом, разница составила 9, 603 трлн долл, таким образом, стране удалось увеличить ВВП страны более, чем вдвое.

Согласно опубликованному Всемирным банком отчету «Перспективы развития мировой экономики», экономика Китая в 2021 году вырастет на 7,9 %⁵¹. Согласно же данным МВФ, «экономика Китая в 2021 году вырастит на 8,1 %»⁵².

Представленные прогнозы свидетельствуют о высокой оценке экономики Китая и ее потенциала, ведь она одна из немногих продемонстрировала положительный рост в условиях пандемии.

Важной новостью, в соответствии с которой также можно оценивать перспективы достижения цели столетия является заявление, сделанное Си Цзиньпином 25 февраля 2021 года. «Страна добилась полной победы в борьбе с нищетой 98,99 миллиона человек, живших за чертой бедности, вывели из

⁵¹Global Economic Prospects, East Asia and Pacific regional overview // Официальный сайт Всемирного банка. URL <https://pubdocs.worldbank.org/en/693711599838723416/Global-Economic-Prospects-January-2021-Regional-Overview-EAP.pdf> (дата обращения: 01.04.2021).

⁵² Бюллетень «Перспектив развития мировой экономики» // Официальный сайт МВФ. URL: <file:///C:/Users/Пользователь/Downloads/texttr.PDF> (дата обращения 07.04.2021).

нищеты, а из списка бедных исключили все 832 уезда и 128 тысяч деревень, которые в нем состояли»⁵³.

В результате исследования, проведенного в данном пункте, можно сделать несколько выводов.

1) *Основными предпосылками*, которые подтолкнули китайскую сторону к выдвиганию предложения построения инициативы, можно назвать следующие.

1. Решение вопроса переизбытка производственных мощностей.
2. Установление связи между внутренним промышленным производством КНР и международными маршрутами поставок.
3. Содействие достижению «двух целей столетия».
4. Расширение экспортных рынков.
5. Повышение спроса на китайские товары на международном уровне.
6. Продвижение юаня в качестве международной валюты.
7. Оживление государственных предприятий Китая.
8. Желание ведения совместной борьбы с «тремя силами зла».

2) *Основные теоретико-правовые положения* инициативы описаны в следующих документах. «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». «Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая». «Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Пояс и Путь», «План действий по унификации и объединению стандартов стран вдоль «Пояса и пути» (2018–2022 гг.)».

1.2 «Пояс» и «путь»: важнейшие характеристики и особенности

Инициатива «Один пояс, один путь», как уже отмечалось ранее, состоит из двух частей: **«Экономического пояса Шелкового пути»** и **«Морского Шелкового пути XXI века»**.

⁵³ Си Цзиньпин: цзай цюаньго топиньгунцзянь цзунцзе бяочжан дахуэй шан дэ цзянхуа [Си Цзиньпин: выступление на национальной итоговой конференции по противостоянию бедности] URL: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2021-02/25/c_1127140240.htm (дата обращения: 29.03.2021).

Сначала мы рассмотрим базисную часть инициативы – **«Экономический пояс Шелкового пути»**.

Официально идея строительства первой составляющей («Экономического пояса Шелкового пути») была оглашена председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином в Казахстане во время выступления в Назарбаев университете 7 сентября 2013 года. В начале своего доклада председатель КНР кратко описал историю взаимодействия КНР и Казахстана во время существования Шелкового пути и подчеркнул важную роль, которую сыграл Казахстан в развитии связей между восточной и западной цивилизацией. Си Цзиньпин выразил надежду развития дружественных отношений со странами Центральной Азии, взаимного доверия, укрепления сотрудничества, ради благополучия народов всех стран.

Он призвал всеми силами укреплять деловое сотрудничество, поддерживая взаимовыгодные отношения, используя выгодное геополитическое положение, взаимодополняемость экономики, а также общими усилиями нанести удар по «трем силам зла», а именно: терроризму, экстремизму и сепаратизму, а также продаже наркотиков и транснациональной организованной преступности.

Председатель КНР отметил, что «уважение самостоятельного выбора стран – важное правило при реализации проекта. Китай не имеет целью вмешательство во внутренние дела стран Центральной Азии»⁵⁴.

Для того чтобы экономические связи между странами Европы и Азии стали более тесными, а взаимное сотрудничество более крепким, страны могут создать новую модель сотрудничества «Экономический пояс Шелкового пути» («*丝绸之路经济带*»).

Экономический пояс Шёлкового пути, как с географической, так и с экономической стороны начинается в Китае. Он, проходит через Центральную, Западную и Южную Азию, а также некоторые другие регионы, подходит к

⁵⁴ Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 21.03.2021).

Каспию, Черному морю, Средиземному морю и Аравийскому полуострову, а также прибывает в Европу и Северную Африку на западном конце Евразии.

Цели, прописанные в официальных документах, являются едиными для обеих частей инициативы, однако есть ряд задач, упор на решение которых делается в конкретном аспекте «Одного пояса, одного пути».

Среди основных задач «Экономического пояса Шёлкового пути» можно выделить следующие. Содействие социально-экономическому развитию центральной и западной частей КНР, а также обеспечение национальной безопасности.

Данная часть инициативы включает *три основных маршрута* (Рис. 4).

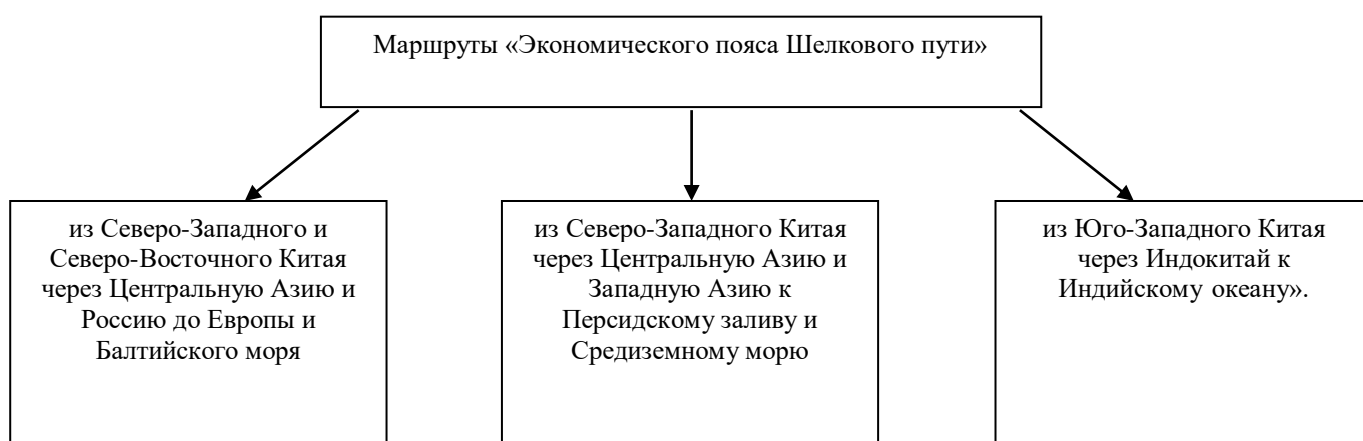


Рис.4. Маршруты «Экономического пояса Шелкового пути»

Составлено по: «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm> (дата обращения: 12.03.2020)

Следует также отметить, что в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» предполагается строительство следующих *коридоров*: новый мост между Европой и Азией, международные экономические коридоры сотрудничества между Китаем, Монголией и Россией, между Китаем, Центральной Азией и Западной Азией, между Китаем и Индокитаем⁵⁵.

⁵⁵Дорожная карта «Одного пояса, одного пути» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 03.05.2020).

Таким образом, реализация столь крупномасштабной инициативы требует совместных действий стран-участниц, значительных инвестиций, а также тесного сотрудничества во всех сферах.

Реализация «Экономического пояса Шелкового пути» сталкивается с рядом проблем.

Ранее упоминалось, что одной из основных задач для данной части инициативы является обеспечение безопасности. Прописанные в документах так называемые «три силы зла» являются проблемами, с которыми КНР сталкивается в рамках своих границ. В частности важная составляющая «Пояса» - Синьцзян-Уйгурский автономный район является наглядным примером.

«С 1990-х годов Синьцзян стал основным источником терроризма в Китае. С 2014 года по начало 2019 года было ликвидировано 1588 группировок, арестовано 12 995 причастных к терроризму человек»⁵⁶.

Окончательное решение данного вопроса представляет собой особую важность и нуждается в привлечении сил государств, граничащих с районом, что может быть сделано в рамках инициативы.

Помимо этого препятствием на пути реализации инициативы являются обвинения со стороны западных стран в отношении Китая. С каждым годом они становятся все более громкими. Сегодня все чаще встречаются статьи со словами «геноцид», «преступления против человечности». «В январе 2021 года госсекретарь США Майк Помпео обвинил Китай в геноциде уйгуров и других этнических и религиозных меньшинств в Синьцзян-Уйгурском автономном районе»⁵⁷. Разрешение вопроса с обвинениями имеет важное значение для успешного функционирования инициативы. Соответственно китайская сторона предпринимает попытки для отражения обвинений и убеждения мирового сообщества в отсутствии противоправных действий в отношении

⁵⁶Борьба с терроризмом в СУАР и безопасность Евразии: стабильность выше всего // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2019/12/10/borba-s-terrorizmom-v-suar-i-bezopasnost-evrazii-stabilnost-vyshe-vsego.html> (дата обращения 25.03.2021).

⁵⁷Помпео обвинил Китай в геноциде в Синьцзяне // Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/745896> (дата обращения: 21.03.2021).

национальных меньшинств на территории Синьцзяна. «В феврале 2021 года глава МИД, член Госсовета КНР Ван И отверг обвинения западных стран в геноциде уйгуров и призвал верховного комиссара ООН по правам человека лично посетить регион»⁵⁸. «28 марта СВС сообщила, что ООН ведет серьезные переговоры с китайскими властями и надеется, что Верховный комиссар по правам человека сможет посетить Синьцзян и провести полное расследование ситуации с правами человека на месте»⁵⁹. 2 же апреля 2021 года Генеральный секретарь Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) Владимир Норов и дипломаты посольств 20 стран в Китае посетили Синьцзян-Уйгурский автономный район. В ходе этого мероприятия официальный представитель МИД КНР Хуа Чуньин заявил следующее. «Мы приглашаем представителей всех кругов общества поехать в Синьцзян, посмотреть, увидеть красоту Синьцзяна, счастье людей и экономическое развитие».

Согласно представленным данным, становится очевидным, что решение данного вопроса привлекло внимание всего мирового сообщества и оно имеет определенные последствия как для Китая, так и для стран поддерживающих обвинения, выдвинутые в отношении государства. Все это выражается в санкциях, перекрытии мировых каналов поставок. Недавним примером является бойкотирование китайской стороной таких брендов как H&M, Nike, Adidas и Burberry. Данное действие было принято в ответ на заявления, сделанные представителями данных компаний.

Помимо вопросов местного характера, также существует ряд проблем, касающихся других стран и взаимодействия в рамках инициативы.

Основные регионы, охватываемые средней линией и южной линией, включают Центральную Азию, Западную Азию, Северную Африку. Эти регионы характеризуются сложным рельефом и недостаточно высоким уровнем развития инфраструктуры. Религиозные и этнические проблемы, терроризм и

⁵⁸ МИД КНР отверг обвинения в геноциде уйгуров // ТАСС. URL:<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10761535> (дата обращения: 03.04.2021).

⁵⁹Хуаньцю шибао (Китай): Синьцзян должен сопротивляться западному расследованию на основе стандартов «презумпции вины» // Электронное периодическое издание Интернет-проект «ИноСМИ.RU». URL: <https://inosmi.ru/politic/20210331/249450488.html> (дата обращения: 31.03.2021).

экстремизм, большие различия в государственном устройстве, различия в уровне экономического развития, социальной системы, религии и культуры.

Таким образом, рассмотрев «Экономический пояс Шелкового пути», можно сделать следующие выводы.

1. Он является сухопутным коридором, который проходит через Центральную Азию до Европы и соединяет две крупные экономики мира.

2. Маршрут выступает в качестве основного логистического коридора и создаст новые возможности для Центральной Азии, России и Восточной Европы как для перевалочного узла, так и для поставщика товаров.

«Морской Шелковый путь XXI века».

Идея же второй составляющей инициативы - «Морского Шёлкового пути XXI века» была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в Совете народных представителей Индонезии 3 октября 2013 года.

В его речи были оговорены основные направления развития сотрудничества двух стран, а также принципы взаимодействия государств, входящих в состав АСЕАН. Си Цзиньпин затронул и концепцию строительства «Сообщества единой судьбы человечества»⁶⁰.

Председатель КНР рассматривает ее как одну из основных целей внешней политики страны. Она направлена на построение нового типа международных отношений.

Си Цзиньпин отмечает то, что реализация данной инициативы возможна посредством «Пояса и пути».

Выступая в 2015 году на 70-й Генеральной Ассамблее ООН. Си Цзиньпин говорил о необходимости построить партнерские отношения, при которых страны будут относиться к друг другу как к равным, участвовать во взаимных консультациях и демонстрировать взаимопонимание.

Также он отмечал важность создания архитектуры безопасности, обеспечивающую справедливость, совместный вклад и общие выгоды.

⁶⁰Комментарий: совместно построить новый Морской Шелковый путь // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydyl/event/36817.htm> (дата обращения: 21.12.20).

Участники мирового сообщества должны содействовать открытому, инновационному и всестороннему развитию. Государства должны создать экосистему, которая ставит природу на первое место.

Маршруты данной части инициативы представлены на рисунке 5.

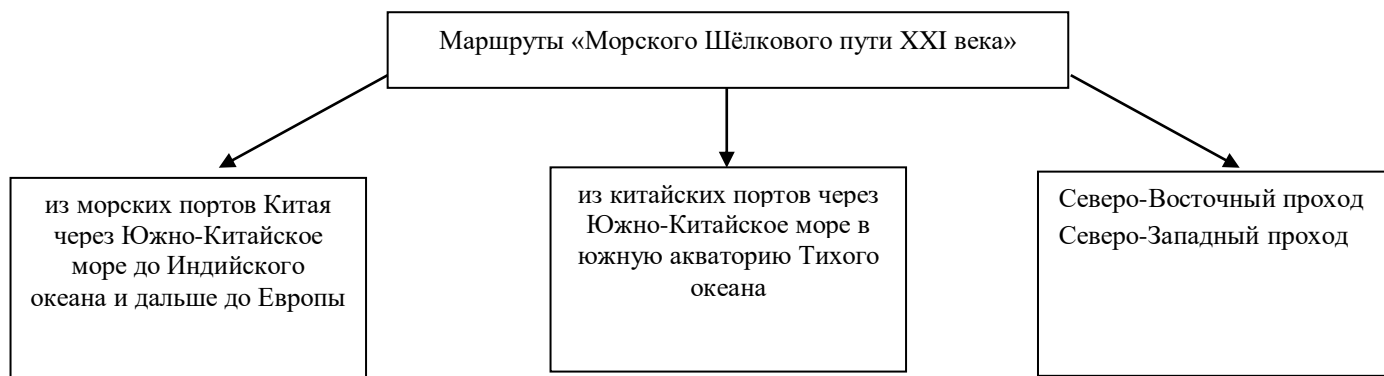


Рис.5. Маршруты «Морского Шёлкового пути XXI века»

Составлено по: «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm> (дата обращения: 12.01.2021). «China's Arctic Policy» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> (дата обращения: 17.01.2021)

Следует отметить, что изначально предполагалось только два направления маршрутов, которые были прописаны в документе «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», но в 2017 году в качестве третьего пути был выдвинут Арктический пояс шелкового пути.

Для реализации своих намерений КНР заявила, что является заинтересованной стороной в вопросах Арктики. В Белой книге китайская сторона в отношении себя использует такой термин как «околоарктическая страна».

В документе прописывается: «Природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему Китая и экологическую среду»⁶¹.

Цели политики Китая в отношении Арктики заключаются в следующем: понимать, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой, чтобы

⁶¹China's Arctic Policy. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> (дата обращения: 17.01.2021).

защитить общие интересы всех стран и международного сообщества в Арктике и содействовать устойчивому развитию Арктики⁶².

В последнее время Китай проявляет активные действия для укрепления своих позиций в этом регионе. В период с 1997 по 2017 гг. Администрация организовала 8 исследовательских экспедиций в Арктику⁶³.

«Начиная с 2017 года вопрос об освоении и использовании СМП вступает в активную фазу. В марте во время форума «Арктика — территория диалога» и в апреле на конференции дискуссионного клуба «Валдай» российская сторона предложила Поднебесной инвестировать в проекты Северного Морского пути. В мае 2017 года В.В. Путин, указывая в своей речи на 1-м форуме «Один пояс и один путь» на перспективность СМП, призвал к совместному его освоению, развитию и процветанию. 26 мая министр иностранных дел КНР Ван И заявил, что Китай поддерживает российское предложение о разработке и создании «Ледяного Шелкового пути»⁶⁴.

Все эти действия направлены на упрочение Китая и становление страны полноправным субъектом в решении вопросов Арктики.

«Ведь Арктика – богатый природными ресурсами регион, кроме того суда, проходя через арктическую акваторию (это становится возможным из-за активного таяния ледников), из Азии в Европу экономят достаточно времени. По южному маршруту через Суэцкий канал путь судна от Южной Кореи до Германии занимает 34 дня, а по арктической трассе 23 дня»⁶⁵.

В 2019 году был выпущен следующий документ под названием «Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь»⁶⁶.

⁶²China's Arctic Policy. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> (дата обращения: 17.01.2021).

⁶³Политика Китая в Арктике и ее влияние на регион. URL: <http://vpoanalytics.com/2018/07/10/politika-kitaya-v-arktike-i-ee-vliyanie-na-region/> (дата обращения: 13.03.2021).

⁶⁴Михайличенко К.М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. Т.21. № 2. С. 335.

⁶⁵ Когда Севморпуть сможет заменить Суэцкий канал // Газета. РУ. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2018/09/10/11957443.shtml> (дата обращения: 14.03.2021).

⁶⁶Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 23.03.2021).

«Документ призван содействовать установлению всеобъемлющих, многоуровневых и широкоаспектных партнерских отношений на море, защитить и обеспечить устойчивое использование морей, океанов и морских ресурсов, добиться гармонии между человеком и морем и их совместного развития, общими усилиями способствовать приумножению приносимого морем благосостояния, создать «Морской Шелковый путь XXI века» и все необходимые предпосылки для его процветания»⁶⁷.

«Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь» состоит из нескольких глав. Первой из которых является «Контекст эпохи». В нём делается упор на развитие «голубой» экономики, важность сохранения экологической системы морей и океанов.

В соответствии с основными направлениями «Морского Шелкового пути XXI века» сотрудничество на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь» будет опираться на приморские экономические пояса Китая и нацелено на установление тесного сотрудничества со странами, через которые пролегает Морской Шелковый путь.

В концепции также прописываются действия, способствующие активной реализации инициативы, а именно: создание платформ сотрудничества, увеличение капиталовложений, расширение внешней открытости регионов Китая, содействие реализации проектов.

Таким образом, в данной концепции прописываются принципы, подходы и приоритеты сотрудничества. Уделяется внимание развитию «голубой» экономики. Рассматриваются основные направления магистрали «Морского пояса Шёлкового пути XXI века», описываются действия, способствующие активной реализации инициативы.

«Установление прямой связи между Китаем и Юго-Восточной Азией позволит расширить возможности экономически прибрежных провинций, таких как Цзянсу, Чжэцзян, Шанхай, Гуандун, Фуцзянь, Шаньдун и Хайнань.

⁶⁷ Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 23.03.2021).

Это будет способствовать вхождению Китая в Бенгальский залив и регион Индийского океана»⁶⁸.

Однако сложной преградой на пути реализации инициативы являются стратегические конфликты Китая с зарубежными странами. Существуют территориальные конфликты между Китаем и Японией о вопросе принадлежности архипелага Сенкаку (кит. Дяоюйдао), региональный конфликт в Южно-Китайском море, на акваторию которого претендуют Китай, Филиппины, Малайзия, Бруней, Вьетнам, Тайвань.

«Конфликт в ЮКМ традиционно представляет собой один из ключевых факторов, оказывающих влияние на безопасность в Юго-Восточной Азии и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом»⁶⁹.

В результате исследования проведенного в этом пункте, можно сделать следующие выводы.

1. «Путь» — это густонаселенный потребительский и промышленный район, как и не имеющий выхода к морю «Пояс», он также соединяет Китай и Европу, но отличается тем, что дорога проходит через Юго-Восточную, Южную Азию, Ближний Восток и Восточную Африку.

2. По мнению китайской стороны, реализация инициативы позволит достичь консенсуса между странами в вопросе расширения сотрудничества на море. В последние годы в ходе диалогов на высоком уровне китайское руководство выдвинуло вопросы развития сотрудничества в области морской безопасности, активизации сотрудничества в области экономики и торговли.

3. Расширение международного культурно-гуманитарного сотрудничества китайская сторона считает фундаментальной основой для создания «Морского Шелкового пути XXI века».

В результате исследования, проведенного в главе I мы пришли к следующим выводам.

⁶⁸ Один пояс, один путь помогает Синьцзяну продвинуться на передний край открытости. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-10/13/content_36799670.htm (дата обращения: 19.04.2020).

⁶⁹ Новосельцев С. В. Конфликт в Южно-Китайском море в XXI веке: эволюция позиций участников // Сравнительная политика. 2018. № 3. С. 88.

1) На основе представленной информации можно выделить ряд **особенностей** инициативы.

1. способствует развитию двусторонних рынков и глобальному экономическому росту;

2. охватывает более 100 стран с отличным уровнем развития экономики, находящихся в разных точках мира;

3. она выступает инструментом стимулирующим диалог между цивилизациями;

4. охватывает такие пункты сотрудничества как политическая координация, взаимосвязь инфраструктур, бесперебойную торговлю, свободное передвижение капитала, укрепление близости между народами;

5. способствует выстраиванию диалога с использованием ранее созданных организаций и площадок;

6. интегрируется в национальные стратегии стран-участниц;

7. стимулирует строительство большого количества инфраструктурных проектов и включение ранее созданных в общую систему

8. способствует ускорению регионального сотрудничества и модернизации.

2) «Один пояс, один путь» – это многолетняя инициатива, которая изменит взаимодействие Китая с миром. «Она заимствует исторический символ Великого шелкового пути и провозглашает главными задачами эпохи мирное развитие и сотрудничество во взаимных интересах, а также предполагает активную работу по усовершенствованию экономического взаимодействия стран и регионов. Цель проекта – совместное развитие в условиях политического взаимодоверия, экономической интеграции, культурной толерантности, строительство сообщества ответственности и единой судьбы»⁷⁰.

⁷⁰Цинь Юйцай, Ло Вэйдун, Чжоу Гупин. Один пояс и один путь. Комментарии. Чжэцзян: Издательство Чжэцзянского университета, 2017. С. 6.

3) Инициатива представляет собой следующий этап в усилиях Китая по выходу на глобальный уровень и расширению своего коммерческого и политического влияния.

Посредством «Одного пояса, одного пути» КНР установит связь между внутренним промышленным производством страны с международными маршрутами поставок, что будет гарантировать занятость населения в Китае и защиту его промышленных предприятий в ключевых областях, таких как сталелитейная, цементная и строительная отрасли.

Инициатива также позволит расширить экспортные рынки Китая, повысить спрос на китайские товары на международном уровне посредством продвижения проектов по соединению и коридору между Китаем и внешним миром, продвижение юаня в качестве международной валюты и оживить государственные предприятия.

4) «Один пояс, один путь» является одним из основных региональных интеграционных планов. Страны, входящие в инициативу должны формировать более развитое всестороннее сотрудничество друг с другом в экономических, финансовых, образовательных, туристических и других областях, таких как борьба с терроризмом.

«Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века» является масштабной инициативой, которая с каждым годом привлекает все большее число стран к сотрудничеству.

Инициатива направлена на объединение различных географических регионов посредством строительства инфраструктуры, транспортных коридоров и соединения Китая с остальным миром различными способами в физическом, финансовом и социальном плане. Развитие транспортных коридоров, обеспечивающих устойчивые экономические, социальные и экологические выгоды, является основной целью инициативы.

Глава 2. Механизмы реализации составных частей инициативы «Один пояс, один путь»: проблемы и результаты

2.1 «Экономический пояс Шелкового пути»: промежуточные итоги и проблемы

Рассмотрев теоретическую часть инициативы, хотелось бы обратить внимание на ее практическую реализацию. В данном параграфе мы сконцентрируемся на ключевом регионе реализации «Экономического пояса Шелкового пути» – *Центральной Азии* (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан), а также затронем взаимодействие Китая с Россией.

В 2013 году во время выдвижения инициативы Си Цзиньпин обратил внимание на важность Центральной Азии в воплощении китайской идеи в жизнь. Она занимает ключевое место в соединении наземной инфраструктуры Китая с Европой. *Основные цели* Китая в регионе продемонстрированы на рисунке 6.



Рис. 6 Основные цели КНР в регионе.

Составлено автором

Ниже мы проанализируем уровень вовлеченности стран в «Один пояс, один путь», охарактеризуем страны Центральной Азии, используя следующие характеристики: наличие полезных ископаемых, состояние политической, экономической и социальной среды, которые оказывают влияние на реализацию инициативы.

Рассмотрение региона мы начнем с *Казахстана*. Данная страна является привлекательной ввиду стратегического географического положения, также страна богата природными ресурсами, в частности, здесь сосредоточены запасы нефти, газа, угля, урана.

В рамках инициативы будут развиваться следующие секторы: инфраструктура, логистика, обрабатывающая промышленность, энергетика, сельское хозяйство.

Ожидается, что реализация проектов «Одного пояса, одного пути» в Казахстане будет проходить быстрее относительно других стран региона ввиду сопряжения инициативы с национальной стратегией «Нурлы жол» («Светлый путь»), так как одной из ее основных целей является расширение и модернизация инфраструктуры и повышение транзитно-транспортного потенциала. На данном этапе реализован ряд проектов, основные из которых мы представили в таблице 8.

Таблица 8

**Основные проекты, реализуемые в стране в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Характеристика
1.	СЭЗ «Хоргос–Восточные ворота»	Экономическая зона – это логистический хаб, который соединит Китай, Центральную Азию и Ближний Восток.
2.	Сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway»	Данный проект – развивающийся мультимодальный логистический хаб. Он предоставляет следующие услуги. «Вагонные и контейнерные операции, перегрузка, терминальная обработка, дополнительные логистические сервисы» ⁷¹ .
3.	Порт Курьк	«Порт расположен на пересечении торговых коридоров Восток-Запад и коридоров Север-Юг (Индия, Россия). Основными задачами являются наращивание торговли Казахстана с прикаспийскими странами и увеличение транзитного потенциала Каспийского моря» ⁷² . Паромный комплекс введен в эксплуатацию в 2016 г. и работает с марта 2017 года. Открытие еще одного терминала планируется в 2022 году ряда.
4.	Трансконтинентальный коридор «Западная Европа-Западный Китай»	Хоть и его строительство началось еще до объявления инициативы «Один пояс, один путь», но на данном этапе уже осуществляется в ее рамках. «Общая длина коридора составляет 8,445 км. В Казахстане он проходит через пять регионов: Актобе, Кызылорда, Южно-Казахстанская, Жамбыл и Алматы» ⁷³ . Большая часть казахстанского участка уже реконструирована и открыта в конце 2016 года. Шоссе «Западная Европа-Западный Китай» сможет значительно сократить время перевозки груза по сравнению с существующими альтернативными коридорами.
5.	Железная дорога Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран	Данная железная дорога выступает решением вопроса скоростной доставки грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива. Присоединение Узбекистана в 2019 г. ускорит сообщение по данному маршруту.

⁷¹Сухой порт KTZE – Khorgos gateway. URL: <https://contransit.ru/sez-horgos/> (дата обращения 25.04.2021).

⁷²Kuryk Port Development Project. URL: <https://kuryk.kz/en/kuryk-project/project-description.html> (дата обращения 28.04.2021).

⁷³Новый путь в Европу. URL: <https://europe-china.kz/info> (дата обращения: 18.05.2020).

6.	Грузовой железнодорожный маршрут Уишань (Фуцзянь)-Алматы	Новость о его открытии была опубликована 1 февраля 2021 г. По данному маршруту будут доставляться товары, выпускаемые в северных районах Фуцзяня и соседних провинциях, они получат новый канал для выхода на рынки центральноазиатских и европейских стран, а также других стран и регионов, расположенных вдоль «Пояса и пути» ⁷⁴ .
7.	Железнодорожная линия Иу-Мадрид	Протяженность маршрута составляет примерно 13 000 километров ⁷⁵ . Данная железная дорога также проходит через территорию таких стран как Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу, Германию и Францию, оканчивается в испанской столице.
7.	Участок дороги, проходящий через Алматы и Нур-Султан, являющийся частью железнодорожной линии Иу-Лондон	Протяженность данной железной дороги составляет 12 000 км. Она начинается в китайском городе Иу, проходит через 9 стран: Китай, Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Бельгия, Франция. Конечным пунктом является Лондон ⁷⁶ .
8.	Железнодорожная линия Аркалык – Шубарколь	«Железнодорожная линия Аркалык–Шубарколь формирует новое оптимальное направление экспортных перевозок в сообщении Центральный Казахстан – Россия–Европа» ⁷⁷ .

Составлено по: [2, 48, 101, 108, 117, 118, 126]

Согласно представленному в таблице 8 списку проектов, можно сделать вывод о том, что наиболее приоритетными направлениями сотрудничества стран в рамках «Одного пояса, одного пути» являются логистические инфраструктурные проекты, которые позволят укрепить экономическое взаимодействие как внутри азиатского региона, так и за его пределами, в частности, важной задачей является укрепление связей и ускорение времени поставок в страны Европы.

Далее мы рассмотрим Казахстан с помощью следующих характеристик: *полезные ископаемые, политическая среда, экономическая среда, социальная среда.*

⁷⁴ Восточный Китай и Центральную Азию соединил новый ж/д маршрут // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/news/163301.htm> (дата обращения: 02.02.2021).

⁷⁵ Товарный поезд проделал самый длинный в мире путь по железной дороге – из Китая в Испанию. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/tovarnyi-poezd-prodelal-samyi-dlinnyi-v-mire-put-po-zheleznoi-doroge--iz-kitaia-v-ispaniiu/> (15.03.2021).

⁷⁶ Китай начал осуществлять прямые грузовые железнодорожные перевозки в Британию // BBC. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-38493954> (дата обращения: 15.03.2021).

⁷⁷ Железная дорога Аркалык – Шубарколь. URL: https://niitk.kz/ru/catalog/zheleznyaya-doroga-arkalyk-shubarkol_2#:~:text=Железнодорожная%20линия%20Аркалык%20%20Шубарколь,строительная%20длина%20-%20215%20%20%20км (дата обращения: 20.05.2021).

Основные характеристики Казахстана

Категория	Характеристика
Полезные ископаемые	В Казахстане имеются значительные запасы следующих полезных ископаемых: нефти, железных, марганцевых, хромитовых руд, меди, свинца, цинка, бокситов, вольфрама, молибдена, золота, никеля, титана, олова, урана и угля.
Политическая среда	Сейчас страна все еще находится на так называемом переходном этапе. Касым-Жомарт Токаев, пришедший к власти 2 года назад, нацелен на проведение ряда реформ. В 2020 году он выступил с посланием, в котором выдвинул семь пунктов нового экономического курса. Однако остается ряд проблем: покинувший пост президента Назарбаев все еще сохраняет контроль над политической ситуацией, стране требуются более свободные выборы, отсутствие которых становятся триггером ряда протестных акций (2019 выборы президента, 2021 выборы в парламент), цензура, критики власти подвергались притеснениям и уголовному преследованию. Также одной из проблем является коррупция. В рейтинге, составленном на основе индекса восприятия коррупции, Казахстан занимает 94 место (38 баллов) ⁷⁸ .
Экономическая среда	«Экономика Казахстана является сырьевой. ВВП на душу населения составляет более 9 тыс долларов (население 18,3 млн. чел.). Национальный банк Казахстана проводит политику таргетирования с коридором в 5-7%. В 2020 г. падение ВВП оценивается на уровне -2,7%, инфляция по итогам 2020 года составила 7,4%». На 2020 год с учетом ущерба, нанесенного эпидемией, государственный долг составил 28% ВВП» ⁷⁹ .
Социальная среда	В данном разделе мы рассмотрим отношение общественности к инициативе, а также количество и уровень протестных выступлений в стране. В последнее время в стране участились протестные настроения. Провоцирующим фактором выступают как политические факторы, так и прямые недовольства инициативой. В 2016 году в трех городах Казахстана прошли протесты, связанные с внесением изменений в земельное законодательство (разрешение на аренду сельскохозяйственных земель гражданам других стран сроком на 25 лет (ранее было предусмотрено 10 лет). После последующих акций протеста, которые произошли, среди прочего, в Уральске, Атырау, Семее и Алматы, правительство решило отложить реализацию предложенных поправок и наложило мораторий на внесение изменений в Земельный кодекс. Была создана новая комиссия по земельной реформе. В 2018 году стало известно, что группа молодых людей ворвалась на территорию китайского предприятия в Шымкенте для расправы с «понаехавшими из Поднебесной» ⁸⁰ . 2019 год также отмечен рядом протестных акций. В сентябре 2019 года жители шести городов Казахстана (в том числе Нур-Султана) вышли на акции под лозунгом «Нет экспансии Китая» ⁸¹ . Также протестные акции проводились во время президентских выборов 2019 г. В этот день по сообщениям СМИ были задержаны сотни протестующих. В январе 2021 г. участники митингов призывали к бойкотированию парламентских выборов.

⁷⁸ Индекс восприятия коррупции 2020. URL: [https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20\[WEB\].pdf](https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20[WEB].pdf) (дата обращения: 01.05.2021).

⁷⁹ Макроэкономическая ситуация в странах Центральной Азии: как Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан переживают последствия пандемии COVID-19. URL: https://raexpert.ru/researches/int_fin/central_asia_2021/ (дата обращения 26.04.2021).

⁸⁰ Антикитайская истерия в Казахстане. URL: <https://kaktakto.com/analitika/antikitajskaya-isteriya-v-kazaxstane-mozhet-li-sluchitsya-bolshaya-beda/> (дата обращения: 11.05.2020).

⁸¹ Жители крупных городов республики вышли на акции протеста // Независимая газета. URL: https://ng-ru.turbopages.org/ng.ru/s/cis/2019-09-05/1_7669_kazakhstan.html (дата обращения 25.04.2021).

Социальная среда	В 2021 г. также произошел межэтнический конфликт. «В Кордайском районе, сотни погромщиков напали на дунганские села Масанчи, Сортобе, Булар Батыр и Аухатты» ⁸² . Данное происшествие подорвало репутацию власти, которая активно продвигала идею мирного сожительства всех национальных групп страны. Данные явления можно отнести к социально-политическим. Основными вопросами, к решению которых подталкивали протестующие являются следующие. Суверенитет государств, этнический вопрос, отсутствие рабочих мест, диверсификация экономики, отсутствие политической конкуренции.
------------------	--

Составлено по: [8, 43, 60, 97, 106, 112]

Таким образом, Казахстан является наиболее привлекательной страной для китайской инициативы. Страна имеет выгодное для реализации «Одного пояса, одного пути» географическое положение, также страна обладает богатыми запасами природных ресурсов. Основными же рисками в стране выступает протестная настроенность части населения страны.

Перейдем к анализу ситуации вокруг «Одного пояса, одного пути» в другой стране.

Киргизия и Китай имеют общую границу. Страна является перевалочной базой китайской торговли в Центральной Азии, и именно по этой причине большую активность Китай проявляет в формировании на территории страны современной логистической и транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями сотрудничества выступают водно-энергетические проекты, строительство ЛЭП и проекты по добыче минеральных ресурсов, таких как золото, уран, редкоземельные металлы⁸³.

Примерами проектов, реализуемых в рамках инициативы, могут служить следующие (Таблица 10).

Таблица 10

**Основные проекты, реализуемые в стране в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Характеристика
1.	Автодорога Бишкек-Нарын-Торугарт	Данная дорога соединяет столицу Киргизии с городом Кашгар (Китай). Общая протяженность 539 км.

⁸² С какими проблемами сталкивается Казахстан в переходный период. // Lenta. ru. URL: <https://lenta.ru/articles/2021/03/19/kaz/> (дата обращения 25.04.2021).

⁸³ Проблемы сотрудничества экономических отношений Кыргызстана и Китая в рамках проекта Экономический пояс великого шелкового пути. URL: <https://krsu.edu.kg/vestnik/2018/v3/a07.pdf> (дата обращения: 12.05.2020).

2.	Альтернативная дорога Север-Юг	Открытие данной трассы планируется на 2021 г. ⁸⁴ . Длина дороги составит 430 километров по маршруту Балыкчы – Кочкор – Чаек – Арал – Казарман – Джалал-Абад ⁸⁵ .
3.	Автомобильная дорога Ош-Сарыташ-Иркештам	Данная дорога наряду с представленной в первом пункте являются основными маршрутами, соединяющими Киргизия с Китаем.
4.	Автомобильная дорога Бишкек-Балыкчы	В период с 2013 по 2016 год был отремонтирован участок данной автомобильной дороги (147-172 км).
5.	Мультимодальный транспортный маршрут «Китай–Киргизия–Узбекистан»	Строительство данного проекта еще обсуждается. 12 мая 2021 года встретились представители Узбекистана и Китая, а 17 мая Узбекистана и Киргизии. Стороны провели переговоры, направленные на ускорение строительства.
6.	Газопровод Центральная Азия-Китай (линия D)	«Газопровод Кыргызстан-Китай является частью газопровода из Туркменистана в Китай. Состоит из четырех частей: в Узбекистане 180 км, Таджикистане 400 км, Кыргызстане – 215 км, остальная часть газопровода будет проходить на территории Китая» ⁸⁶ . После ввода в эксплуатацию четвертой ветки, поставки природного газа из Туркменистана в КНР возрастут до 65 млрд кубометров в год.

Составлено по: [100, 104, 109]

Проекты, обозначенные в таблице 10, представлены в основном транспортной инфраструктурой. Дорожные проекты общей стоимостью 1,13 млрд долларов США направлены на улучшение связности внутри Киргизии в направлениях север-юг и восток-запад.

Одновременно эти проекты являются частью так называемых коридоров (Программы экономической интеграции стран Центральной Азии), которые были разработаны для улучшения транспортных связей в Центральной Азии и соединения региона с Китаем, Южной и Западной Азией и Европой.

Относительно строительства линия D газопровода следует отметить, что условия данного проекта не раз пересматривались, проект даже откладывался, несмотря на то, что в прессе и правящими кругами отмечаются плюсы, которые сыграют положительную роль в экономике страны, есть ряд факторов, которые вызывают предостороженность.

⁸⁴ Общая протяженность транспортных коридоров Кыргызской Республики. URL: <http://microbik.ru/dost/Г.+Бишкек%2С+Дом+Правительства+от+16+мая+2007+года+уп+n+249+указ+президента+кыргызской+республики/c/shk-12.html> (дата обращения: 10.05.2020).

⁸⁵ Кыргызстан: насколько оптимальна альтернативная автомобильная дорога Север-Юг? URL: <https://cabar.asia/ru/kyrgyzstan-naskolko-optimalna-alternativnaya-avtdoroga-sever-yug> (дата обращения: 11.05.2020).

⁸⁶ Газопровод Кыргызстан-Китай: В бюджет поступит 2 млрд долларов. URL: https://www.gezitter.org/economics/70630_gazoprovod_kyrgyzstankitay_v_byudjet_postupit_2_mlrld_dollarov/#:~:text=Газопровод%20КыргызстанКитай%20является%20частью%20газопровода,будет%20проходить%20на%20территории%20Китая (дата обращения 25.04.2021).

Таким образом, в рамках данной инициативы китайские проекты в стране сосредоточены на перевозках, реконструкции и ремонте дорог в Бишкеке, строительство нефтеперерабатывающего завода в стране, модернизация Бишкекской электростанции⁸⁷.

Далее мы рассмотрим Киргизию с помощью следующих характеристик: *полезные ископаемые, политическая среда, экономическая среда, социальная среда*.

Таблица 11

Основные характеристики Киргизии

Категория	Характеристика
Полезные ископаемые	«В числе основных видов полезных ископаемых: золото, ртуть, сурьма, редкие земли, олово, вольфрам, уголь, нерудное сырье, подземные воды. Есть перспектива организации добычи железа, титана, ванадия, алюминия, меди, молибдена, бериллия. Не исключена промышленная значимость тантало-ниобатов, кобальта, циркония, лития, цветных камней» ⁸⁸ .
Политическая среда	Основными проблемами в стране выступают политическая нестабильность и коррупция. В апреле 2021 года была внесена 11 поправка со времени независимости государства направленная на изменение Конституции. Киргизия занимает 124 место (31 балл) в рейтинге, составленном на основе индекса восприятия коррупции ⁸⁹ . Ряд этих проблем вызывает народное недовольство, которое часто выражается в протестных акциях (недавним примером являются события октября 2020 г.). Также следует отметить еще одно событие, дестабилизировавшее положение дел в стране и приграничных районах. «Обострение на границе Киргизии и Таджикистана началось в ночь на 29 апреля 2021 года. На месте конфликта собралось около 150 человек, которые начали закидывать друг друга камнями. После этого ситуация обострилась и стороны начали перестрелку» ⁹⁰ . Нерешенным также остаются приграничные споры с Узбекистаном.
Экономическая среда	«Киргизия — одна из самых бедных стран региона, ВВП на душу населения составляет только 1,31 тыс. долларов (население — 6,3 млн человек). Основа экономики — добыча золота. Национальный банк Киргизии осуществил переход к режиму таргетирования инфляции в 2018 году, таргетируемый коридор — 5-7%. Государственный бюджет Киргизии остается дефицитным на протяжении последних 10 лет, в 2020 году дефицит увеличился и составил 2,7% от ВВП. В 2020 г. ВВП снизился на 11,5%, вырос темп инфляции — до 10%, произошло существенное обесценение национальной валюты, существенный отток иностранного капитала из страны» ⁹¹ .

⁸⁷Prospects for China – Kyrgyzstan Economic Relations in the Framework of the Silk Road Economic Belt Project. URL: <http://china-trade-research.lhktcd.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Prospects-for-China-Kyrgyzstan-Economic-Relations-in-the-Framework-of-the-Silk-Road-Economic-Belt-Project/obor/en/1/1X000000/1X0A9JIX.htm> (дата обращения: 12.05.2020).

⁸⁸ Государственное агентство по геологии и минеральным ресурсам при министерстве энергетики и промышленности Кыргызской Республики. URL: www.geology.kg (дата обращения: 20.05.2021).

⁸⁹ Индекс восприятия коррупции 2020. URL: [https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20\[WEB\].pdf](https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20[WEB].pdf) (дата обращения: 01.05.2021).

⁹⁰ Бишкек заявил о применении попыток в Таджикистане к задержанным из Киргизии // Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/765085> (дата обращения 27.04.2021).

⁹¹ Макроэкономическая ситуация в странах Центральной Азии: как Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан переживают последствия пандемии COVID-19. URL: https://raexpert.ru/researches/int_fin/central_asia_2021/ (дата обращения 26.04.2021).

<p>Социальная среда</p>	<p>Одним из потенциально дестабилизирующих факторов является растущее недовольство населения прогрессирующим влиянием Китая в Центральной Азии.</p> <p>В январе 2019 года в Бишкеке прошли два митинга. Первый митинг состоялся 7 января, в ходе которого выступающие требовали депортации нелегальных китайских мигрантов, а также поднимался вопрос уйгуров, проживающих на территории КНР⁹².</p> <p>17 января на площади Ала-Тоо в центре Бишкека прошел второй антикитайский митинг за этот год. Он закончился массовыми задержаниями и разгоном участников акции⁹³.</p> <p>Таким образом, требования демонстрантов включали депортацию нелегальных иммигрантов, выдачу гражданства только этническими киргизами и инспекцию компаний, которые нанимают китайскую рабочую силу. Спорным аспектом китайско-киргизских отношений также является уйгурский вопрос.</p> <p>В Киргизии протестные акции представляют частые явления. Они проходили в 2002 г., 2005 г., 2007 г., 2010 г., мае 2010 г., апреле 2010 г., 2012 г., мае 2013 года, ноябре и декабре 2013 г., 2014 г. 2019 г., 2020 г.</p> <p>Одной из последних акций являются события октября 2020 года, которую в прессе именуют революцией, данные протесты вызвали политический кризис в стране. Следует отметить, что в результате данных действий страна лишилась крупного проекта (примерная выгода оценивалась в 289 млн долл) под давлением местного населения инвестор принял решение отказаться от строительства торгово-логистического производственного центра.</p>
-------------------------	--

Составлено по: [5, 8, 36, 47, 61, 98, 106, 127]

Таким образом, инвестициям в развитие инфраструктуры в Киргизской Республике может угрожать слабость экономики страны. Президент страны заявлял, что некоторые объекты могут отойти Китаю, если не выплатить госдолг вовремя. «В случае, если Кыргызстан не выплатит кредит китайскому Экспортно-импортному банку, то КНР получит в управление крупные инфраструктурные объекты. Речь идёт о крупнейшей тепловой электростанции в Кыргызстане — ТЭЦ Бишкека, альтернативной трассе «Север-Юг» и ЛЭП «Датка-Кемин»»⁹⁴.

Железнодорожная система в стране недостаточно развита, а транспортные потоки сильно асимметричны, стоимость железнодорожных перевозок для импорта и экспорта из Киргизии высока и может оставаться высокой в обозримом будущем, несмотря на некоторые улучшения инфраструктуры.

⁹²Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии // Электронное периодическое издание Интернет-проект «ИноСМИ.RU». URL: <https://inosmi.ru/politic/20190110/244365018.html> (дата обращения: 12.05.2020).

⁹³ Антикитайские митинги в Кыргызстане — это вообще важно? URL: <https://kloop.kg/blog/2019/01/19/antikitajskie-mitingi-v-kyrgyzstane-eto-voobshhe-vazhno-otvechayut-politologi/> (дата обращения: 12.05.2020).

⁹⁴ Садыр Жапаров: Некоторые объекты могут отойти Китаю, если не погасить долг // Газета. Ру. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2021/03/19/debt-kyrgyzstan/> (дата обращения 25.04.2021).

Основными же рисками реализации инициативы являются коррупция и политическая нестабильность, растущее недовольство населения.

Следующей страной региона, которую мы будем рассматривать, является **Таджикистан**.

Китайская и таджикская стороны договорились о сопряжении инициативы «Один пояс, один путь» и «Национальной стратегии развития Таджикистана на период до 2030 года» и содействии взаимосвязанности и совместному процветанию. Основные проекты отражены в таблице 12.

Таблица 12

**Основные проекты, реализуемые в стране в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Характеристика
1.	Железная дорога Вахдат-Йовон	Она свяжет центральную часть Таджикистана с южными частями Хатлона и увеличит общий транспортный потенциал страны. В 2016 году железная дорога была введена в эксплуатацию.
2.	Душанбинская ТЭЦ № 2	Строительство данного объекта было завершено в 2016 году с помощью китайской компании. Общая установленная мощность электростанции составляет 400 МВт.
3.	Совместное китайско-таджикское предприятие «Талко Голд»	Оно стало крупнейшим золотодобывающим и перерабатывающим предприятием в Таджикистане с годовой производительностью более 3 тонн золота.
4.	Сельскохозяйственный текстильный промышленный парк «Чжунтай»	По плану китайской корпорации, аграрно-промышленный технопарк будет включать в себя хлопковые плантации, текстильную, прядильную, покрасочную и швейную фабрики ⁹⁵ . Ожидается, что все проекты будут завершены в 2021 году. К этому времени парк станет крупнейшим текстильным индустриальным парком в Центральной Азии.
5.	«Хуаксин цемент»	В 2019 г. объем производства цемента в Таджикистане превысил 4 млн. тонн, что не только обеспечивает потребности страны в цементе, но и стимулирует экспорт. Основными импортерами выступили Узбекистан, Афганистан и Киргизия ⁹⁶ .
6.	Нефтеперерабатывающий завод «Дангара»	«По проекту перерабатывающая мощность первой очереди нефтеперерабатывающего завода в Дангаре составит 500 тыс. тонн нефти в год. Общая проектная мощность предприятия составляет 1,2 млн. тонн». По факту данный завод готов для сдачи в эксплуатацию, однако сроки пуска первой очереди неоднократно переносились со ссылкой на дипломатические и политические причины ⁹⁷ .

⁹⁵ Специальный репортаж: Взаимовыгодное сотрудничество Китая и Таджикистана приносит плоды для развития текстильной промышленности Республики Таджикистан. URL: <https://russian.dbw.cn/system/2017/01/19/001167295.shtml> (дата обращения: 15.04.2021).

⁹⁶ Цементные заводы Таджикистана увеличили выпуск продукции на 10 % за год. URL: <https://jcement.ru/content/news/tsementnye-zavody-tadzhikistana-velichili-vypusk-produktsii-na-10-za-god/> (дата обращения: 15.04.2021).

⁹⁷ Нефтезавод в Дангаре (Таджикистан) готов к работе и ждет сырье. URL: <https://e-cis.info/news/567/86566/> (дата обращения: 05.05.2020).

7.	Газопровод Центральная Азия-Китай (линия D)	«Газопровод Кыргызстан-Китай является частью газопровода из Туркменистана в Китай. Состоит из четырёх частей: в Узбекистане 180 км, Таджикистане 400 км, Киргизии – 215 км, остальная часть газопровода будет проходить на территории Китая» ⁹⁸ . После ввода в эксплуатацию четвертой ветки, поставки природного газа из Туркменистана в КНР возрастут до 65 млрд кубометров в год.
----	---	---

Составлено по: [100, 107, 116, 122]

Согласно данным, представленным в таблице 12, можно заключить, что проекты «Пояса и пути» в Таджикистане варьируются от железных дорог до предприятий, трубопроводов и промышленных парков.

Далее мы рассмотрим Таджикистан с помощью следующих характеристик: *полезные ископаемые, политическая среда, экономическая среда, социальная среда (Таблица 13).*

Таблица 13

Основные характеристики Таджикистана

Категория	Характеристика
Полезные ископаемые	На территории республики выявлено много месторождений полихимических, редких и благородных металлов: цинк, свинец, висмут, молибден, вольфрам, медь, золото, серебро, сурьма, ртуть, плавиковые шпаты, олово, уран, железо, марганец, поваренная соль, магний и другие минеральные ресурсы ⁹⁹
Политическая среда	Действующим президентом Таджикистана с 6 ноября 1994 года является Э. Рахмон. По итогам референдума, прошедшего в 2017 году он получил возможность баллотироваться на пост президента неограниченное количество раз. Очередные выборы прошли в 2020 г., на них с результатом в 90,92% голосов победил действующий президент. Однако некоторые эксперты высказывают мнение о возможном транзите власти. Помимо внутренних факторов следует отметить внешние. Существенное влияние на современную ситуацию в Таджикистане оказывает соседний Афганистан. Среди угроз можно выделить – усиление радикального исламизма, производство наркотиков и наркотрафик, присутствие иностранных войск. Дестабилизирующим фактором также выступил пограничный конфликт с Киргизией, который носит периодичный характер (таже подобные события происходили в 2014 г.).
Экономическая среда	ВВП на душу населения — около 800 долларов (население — 9,1 млн человек), однако темпы роста экономики около 6-7% в год. Цель по инфляции в 2018-2020 году составляла 7±2%, с 2021 года предполагается переход к коридору 6±2%. Инфляция в 2019 году находилась в верхней части коридора, по итогам 2020 года превысила верхнюю границу коридора — 9,4%.

⁹⁸ Газопровод Кыргызстан-Китай: В бюджет поступит 2 млрд долларов. URL: https://www.gezitter.org/economics/70630_gazoprovod_kyrgyzstankitay_v_byudjet_postupit_2_mlrld_dollarov_/#:~:text=Газопровод%20КыргызстанКитай%20является%20частью%20газопровода,будет%20проходить%20на%20территории%20Китая (дата обращения 25.04.2021).

⁹⁹ Бизнес путеводитель 2017. URL: http://tpp.tj/business-guide2017/rus/gornorudnaya_pr_rus.html#:~:text=Природные%20ресурсы%20Таджикистана%20весьма%20разнообразны.,минеральные%20ресурсы%20С%20имеющие%20экспортный%20потенциал (дата обращения 20.05.2021).

Экономическая среда	<p>Государственный бюджет Таджикистана остается дефицитным, как и в Киргизии, внешняя финансовая устойчивость невысокая из-за большого долга, сопровождающегося низким запасом золотовалютных резервов.</p> <p>«Пандемия COVID-19 оказала отрицательное влияние на экономику Таджикистана: темпы роста ВВП снизились до 1% в год, инфляция увеличилась до 9,4%, дефицит бюджета увеличился»¹⁰⁰.</p> <p>Следует также отметить тот факт, что вместо постепенной выплаты ссуд Таджикистан отказывается от прав на землю и разработку полезных ископаемых. Ярким примером является 2011 г., когда правительство Таджикистана передало 1100 квадратных километров земли вблизи афганской границы Китаю¹⁰¹.</p> <p>Кроме того, «в обмен на строительство двух комбинированных теплостанций в Душанбе в 2016 году президент Таджикистана Эмомали Рахмон предоставил подрядной компании Tebian Electric Apparatus (ТВЕА) Китая эксклюзивные права на эксплуатацию двух золотых приисков. ТВЕА будет эксплуатировать две шахты до тех пор, пока не сможет окупить свои инвестиции в размере 332 миллионов долларов»¹⁰².</p>
Социальная среда	<p>Вышеописанные действия властей страны вызывают недовольства среди населения, а также мирового сообщества, в совокупности это может стать серьезным препятствием на пути реализации инициативы.</p> <p>В целом же в Таджикистане в отличие от других стран Центральной Азии не наблюдаются явные антикитайские настроения среди населения, но из-за деятельности самих китайских предприятий этот вопрос появляется. Можно сказать, что катализатором формирования антикитайских настроений в Таджикистане выступают предприятия с китайским капиталом и роль иностранных СМИ в раздувании этого вопроса имеет определяющее значение.</p>

Составлено по: [46, 57, 99, 100, 106]

Таким образом, среди всех стран региона у Таджикистана реализация вызвала наибольшее количество внутренних проблем, из-за изначальной неспособности рационально расходовать инвестиционные средства, слабой экономики, страна вынуждена расплачиваться путем отказа от прав на землю и разработку полезных ископаемых, что несет собой угрозу суверенитету страны, данные действия вызывают недовольство правительственной оппозиции и мирового сообщества что в свою очередь может стать препятствием на пути реализации проекта.

Следующей страной в нашем исследовании является **Туркменистан**.

Самыми богатыми природными ресурсами Туркменистана являются углеводороды. Страна входит в десятку стран по запасам природного газа.

¹⁰⁰ Макроэкономическая ситуация в странах Центральной Азии: как Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан переживают последствия пандемии COVID-19. URL: https://raexpert.ru/researches/int_fin/central_asia_2021/ (дата обращения 26.04.2021).

¹⁰¹ Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда // NUR.kz. URL: <https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html> (дата обращения: 10.05.2020).

¹⁰² Какой ценой обходятся дружба и деньги: зачем Китаю золото Таджикистана // Sputnik. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180515/1025552961/tajikistan-china-zoloto-dobycha.html> (дата обращения: 10.05.2020).

Туркменистан имеет стратегическое положение, он расположен на перекрестке дорог Восток-Запад и Север-Юг. Немаловажную роль играет выход к Каспийскому морю, также страна рассматривается китайской стороной как важный экспортер газа.

Правительство Туркменистана настойчиво ищет прямые иностранные инвестиции, в том числе в рамках инициативы «Пояса и пути» под руководством Китая.

В рамках инициативы основными проектами, участником которых является Туркмения, можно назвать следующие (Таблица 14).

Таблица 14

**Основные проекты, реализуемые в стране в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Характеристика
1.	Газопровод Центральная Азия-Китай (линия D)	«Газопровод Кыргызстан-Китай является частью газопровода из Туркменистана в Китай. Состоит из четырёх частей: в Узбекистане 180 км, Таджикистане 400 км, Кыргызстане – 215 км, остальная часть газопровода будет проходить на территории Китая» ¹⁰³ .
2.	Международный транспортный коридор Север-Юг	Этот коридор направлен на усиление экономической интеграции и сотрудничества между странами-участниками: Россия-Иран-Туркменистан-Казахстан и Китай.
3.	Железная дорога Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран	Данная железная дорога выступает решением вопроса скоростной доставки грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива. Первый пробный контейнерный поезд был пущен по маршруту еще в 2016 году. Присоединение Узбекистана в 2019 г. ускорит сообщение по данному маршруту.
4.	Порт Туркменбаши	Он рассматривается в качестве регионального хаба, соединяющего Европу и Азию. Порт был открыт в 2018 г.

Составлено по: [22, 100]

Проекты, реализуемые в рамках инициативы в Туркменистане в основном представлены транспортной инфраструктурой, которая направлена на усиление экономической интеграции и сотрудничества со странами Центральной Азии и Китаем. Географическое положение Туркменистана делает его одним из наиболее важных участников и сторонников международного железнодорожного транспортного коридора Север-Юг, обеспечивающего

¹⁰³ Газопровод Кыргызстан-Китай: В бюджет поступит 2 млрд долларов. URL: https://www.gezitter.org/economics/70630_gazoprovod_kyrgyzstankitay_v_byudjet_postupit_2_mlrld_dollarov/#:~:text=Газопровод%20КыргызстанКитай%20является%20частью%20газопровода,будет%20проходить%20на%20территории%20Китая (дата обращения 25.04.2021).

железнодорожное сообщение между Россией, Казахстаном, Туркменистаном и Ираном.

Далее мы рассмотрим Туркменистан с помощью следующих характеристик: *полезные ископаемые, политическая среда, экономическая среда, социальная среда (Таблица 15).*

Таблица 15

Основные характеристики Туркменистана

Категория	Характеристика
Полезные ископаемые	Полезные ископаемые в стране представлены нефтью, газом, серой, мирабилитом, поваренной солью, йодом, бромом, также имеются месторождения известняка, гипса, мрамора, гравия.
Политическая среда	Туркменистан является одним из самых закрытых и несвободных государств мира. Согласно данным организации «Freedom House» страна входит в последнюю пятерку, обгоняя КНДР. Также следует отметить, эксперты отмечают, что Туркменистан может не обойти тенденция передачи власти. В республике по-прежнему царит коррупция, которая охватывает все уровни власти. В рейтинге, составленном на основе индекса восприятия коррупции, Казахстан занимает 165 место (19 баллов) ¹⁰⁴ . Важной остается проблема безопасности. По причине нестабильности на Ближнем Востоке появляется реальная угроза срыва экспорта газа из Туркменистана. Из-за политики нейтралитета Ашхабад становится уязвим для внешних угроз.
Экономическая среда	Непогашенная задолженность перед Китаем, низкие цены на углеводороды, которые вряд ли вырастут в ближайшее время, и конкуренция со стороны других газодобывающих стран говорят о том, что экономическая ситуация в Туркменистане будет только ухудшаться. Более того, экономика Туркмении в целом остается плановой и жестко контролируется государством. Экономические показатели, предоставляемые государством отличаются от реальной ситуации, по этой причине МВФ отказались от их использования и в 2020 году опубликовали данные, которые более правдиво описывают действительное положение дел. «В своем отчете МВФ указал, что рост валового внутреннего продукта в Туркменистане составил 0,8 процента, тогда как, по данным туркменского правительства, это число составляет 5,9 процента» ¹⁰⁵ .
Социальная среда	Экономический спад в Туркменистане привел к росту народного недовольства, в отношении выступающих против власти применяются репрессии, государство скрывает реальное положение дел в стране, ярким примером является период распространения коронавирусной эпидемии, также имеется тенденция преувеличения правительством экономических показателей. В стране и за ее пределами растет уровень недовольства нынешней властью. В июне 2020 г. начало активную деятельность оппозиционное движение «Демократический выбор Туркменистана». Данная организация базируется за границей, ее основная цель борьба с нынешним режимом. Относительно социальных настроений по отношению к инициативе следует отметить, что китайская сторона активно участвует в строительстве трубопроводной и добывающей инфраструктуры, зачастую привлекая для этого китайских рабочих, и это приводит к конфликтам с туркменами, которые не довольны тем, что их отодвигают на второй план.

Составлено по: [8, 51]

¹⁰⁴ Индекс восприятия коррупции 2020. URL: [https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20\[WEB\].pdf](https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20[WEB].pdf) (дата обращения: 01.05.2021).

¹⁰⁵ МВФ отказался использовать официальную статистику Туркменистана. // Азатыкк. URL: <https://rus.azattyq.org/a/31202842.html> (дата обращения 30.04.2021).

Таким образом, утверждается, что компании, инвестирующие в Туркменистан, сталкиваются с серьезными политическими факторами риска, включая вмешательство государства, присвоение активов, коррупцию, более широкое злоупотребление инвесторами и риски нестабильности и прозрачности, присущие природе режима.

Можно также сказать, что из-за отсутствия свободной прессы предприятия не имеют возможности выражать свои взгляды и позиции, открытые в туркменских СМИ.

Правительство Туркменистана также прибегает к использованию тактики обвинения компаний-подрядчиков в нарушениях контрактов для оправдания прерывания платежей и неспособности государства платить.

Экономический спад в Туркменистане привел к росту народного недовольства, периодическим вспышкам протестов социально-экономического характера.

Таким образом, основными проблемами реализация проекта в рамках Туркменистана являются проводимая политика государства и неустойчивость экономики.

Следующим государством, которое мы будем рассматривать, является **Узбекистан**. Это единственное государство в Центральной Азии, которое граничит со всеми, рассматриваемыми нами странами региона.

Инвестиции Китая в Узбекистан, связанные с инициативой «Пояс и путь», охватывают целый ряд секторов.

Одним из важных направлений являются развитие запасов природного газа и инфраструктуры транспортировки газа. Основные проекты, реализуемые в рамках инициативы, представлены в таблице 16.

**Основные проекты, реализуемые в стране в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Характеристика
1.	Газопровод Центральная Азия-Китай (линия D)	«Газопровод Кыргызстан-Китай является частью газопровода из Туркменистана в Китай. Состоит из четырёх частей: в Узбекистане 180 км, Таджикистане 400 км, Кыргызстане – 215 км, остальная часть газопровода будет проходить на территории Китая» ¹⁰⁶ .
2.	Железная дорога Ангрэн-Пап	Она была открыта в июне 2016 г. Железная дорога Ангрэн-Пап призвана сыграть важную роль в промышленном прогрессе Узбекистана в ближайшие годы.
3.	Туннель Камчик.	Туннель выступает важным пунктом железнодорожного сообщения, его длина составляет 19,2 км . По сообщениям СМИ, первый поезд из Ангрена в Пап (Поп) - построенный в Китае электрический локомотив «Узбекистон» ¹⁰⁷ («O'zbekiston») и четыре вагона прошли через туннель за 16 минут. Туннель устраняет необходимость в узбекских поездах для транзита из Таджикистана в Ферганскую долину и обеспечивает всепогодную альтернативу дороге через перевал на высоте 2267 метров
4.	Железная дорога Китай-Казахстан-Узбекистан-Туркменистан-Иран	Данная железная дорога выступает решением вопроса скоростной доставки грузов от побережья Восточного Китая на рынки Персидского залива. Присоединение Узбекистана в 2019 г. ускорит сообщение по данному маршруту.

Составлено по: [100, 123]

Проекты, реализуемые в рамках инициативы в Узбекистане в основном представлены транспортной инфраструктурой, которая направлена на усиление экономической интеграции и сотрудничества со странами Центральной Азии и Китаем.

Следует также отметить, что железнодорожная линия, построенная China Railway Tunnel Group, также включает в себя 25 мостов и 6 виадуков общей протяженностью 2,1 км, а также четыре станции в Орзу, Куле, Темирюлобде и Кушминоре.

Далее мы рассмотрим Узбекистан с помощью следующих характеристик: *полезные ископаемые, политическая среда, экономическая среда, социальная среда (Таблица 17).*

¹⁰⁶ Газопровод Кыргызстан-Китай: В бюджет поступит 2 млрд долларов. URL: https://www.gezitter.org/economics/70630_gazoprovod_kyrgyzstankitay_v_byudjet_postupit_2_mlrld_dollarov/#:~:text=Газопровод%20КыргызстанКитай%20является%20частью%20газопровода,будет%20проходить%20на%20территории%20Китая (дата обращения 25.04.2021).

¹⁰⁷Электрифицированная железная дорога Ангрэн-Пап – высокий результат стратегического партнерства. URL: <http://china-uz-friendship.com/?p=8715> (дата обращения: 13.05.2020).

Основные характеристики Узбекистана

Категория	Характеристика
Полезные ископаемые	Основными полезными ископаемыми в стране можно считать газ, золото, нефть, уголь, медь, свинец, цинк, серебро, вольфрам, висмут, плавиковый шпат., графит, калийную и каменную соль, тальк и цементное сырье. По запасам меди, вольфрама, серебра, свинца и цинка Узбекистан занимает одно из ведущих мест в мире.
Политическая среда	Сейчас в стране взят курс на либерализацию и реформирование. В подтверждение достигнутых успехов журнал The Economist назвал Узбекистан страной 2019 года, аргументировав это следующим образом. Страна перестала быть «старомодной постсоветской диктатурой». Основными проблемами государства на данном этапе являются безработица, коррупция. В рейтинге, составленном на основе индекса восприятия коррупции, Узбекистан занимает 146 место (26 баллов) ¹⁰⁸ . Другие риски включают разрешение пограничных споров, проблемы водообеспечения (прорыв дамбы Сардобинского водохранилища в мае 2020 г.) и продовольственную безопасность. Помимо внутренних проблем существует ряд внешних. Стране угрожают радикальные исламистские движения, остается нерешенным пограничный спор с Киргизией.
Экономическая среда	«ВВП на душу населения составляет чуть больше 1,8 тыс. долларов (население — 33 млн человек). Государственный бюджет Узбекистана в последние годы дефицитный, финансирование дефицита осуществляется за счет наращивания государственного долга в пределах 160% от доходов бюджета. Пандемия COVID-19 оказала ограниченно негативное влияние на экономику Узбекистана: темпы роста ВВП остались положительными, хотя и снизились до +1,6%, инфляция не снизилась в соответствии с планами, но не слишком выросла на фоне смягчающей денежной политики (15,6%)» ¹⁰⁹ .
Социальная среда	Важной проблемой является безработица, а в соответствии с политикой привлечения своих рабочих на предприятия Китая грозит возможность выступления против республики, так же как и в других регионах Центральной Азии. Из-за проблем с поставкой газа в жилые дома в Узбекистане происходили протестные акции в 2019 и 2021 гг. Среди политических поводов, провоцирующих протестные акции, является пограничный спор с Киргизией. Они проходили в сентябре 2020 г., возобновились в апреле 2021.

Составлено по: [8, 106]

Таким образом, инвестиции Китая в Узбекистан, связанные с инициативой «Пояс и путь», охватывают целый ряд секторов.

Одним из важных направлений инвестиций является развитие запасов природного газа в Узбекистане и инфраструктуры транспортировки газа. Однако с реализацией данных проектов могут возникнуть проблемы ввиду объявления правительством мер, направленных на прекращение экспорта газа к 2025 г.

¹⁰⁸ Индекс восприятия коррупции 2020. URL: [https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20\[WEB\].pdf](https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20[WEB].pdf) (дата обращения: 01.05.2021).

¹⁰⁹ Макроэкономическая ситуация в странах Центральной Азии: как Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан переживают последствия пандемии COVID-19. URL: https://raexpert.ru/researches/int_fin/central_asia_2021/ (дата обращения 26.04.2021).

Несмотря на заметные сдвиги во внутренней политике, страна сталкивается с рядом проблем: коррупция, безработица, высокий уровень инфляции.

Рассмотрев основные аспекты взаимодействия Китая со странами Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь», следует также отметить, что 16 июня 2020 г. впервые был проведен диалог министров иностранных дел 6 стран в формате «Центральная Азия – Китай» (С+С5). Вторая встреча прошла 12 мая 2021г.

По итогам встречи было опубликовано *три заявления*.

1. Совместное реагирование на пандемию.
2. Усиление сотрудничества государств.
3. Поддержка мирного восстановления Афганистана.

Стороны также пришли к решению о создании ряда центров: «Китайско – Центральноазиатский центр сельскохозяйственного сотрудничества», «Центр археологических исследований Шелкового пути», а также центры традиционной медицины в странах Центральной Азии.

В дополнение к принятым решениям представители стран пришли к решению о необходимости реализации следующих планов: «Одна страна, одна мастерская», план «профессиональной подготовки», план «сокращения бедности и повышения эффективности сельского хозяйства»¹¹⁰.

Рассмотрев взаимодействие КНР со странами Центральной Азии, следует обратить внимание на отношения с *Российской Федерацией* и ее роль в этом регионе.

Россия выразила заинтересованность в реализации китайской инициативы. Основной целью участия в «Одном поясе, одном пути» является использование инвестиционного потенциала Китая для развития инфраструктуры в Евразии, которая сделает регион более конкурентоспособным и предоставит возможность участия в качестве посредника в торговых и инвестиционных

¹¹⁰Итоги второй встречи в формате «Центральная Азия – Китай» // StanRadar – новости Центральной Азии. URL: <https://stanradar.com/news/full/44724-tsentrálnaja-azija-kitaj-i-konflikt-na-granitse-otsenki-kitajskih-ekspertov.html> (дата обращения: 19.05.2021).

потоках между Азией и Европой. Посредством инициативы Россия может не только увеличить инвестиционные и торговые потоки, но и укрепить способность ЕАЭС создавать экономические альянсы с другими странами и региональными блоками.

Российская Федерация участвует в таких инфраструктурных проектах как строительство сухопутного маршрута, проходящего из западной части Китая через Центральную Азию и Россию до Европы. Важным проектом, касающимся РФ, является международный экономический коридор «Китай-Монголия-Россия» («На 2019 г. китайско-российское совместное предприятие в основном уже завершило первоначальное проектирование высокоскоростной железной дороги Москва–Казань»¹¹¹), также следует отметить партнерство в сфере энергетики («Ямал СПГ», «Арктик СПГ»).

Конкурентными преимуществами экономического коридора являются безопасность транспортного маршрута, проходящего через бесконфликтные районы, а также высокая скорость доставки грузов. Однако его наземный характер снижает конкурентоспособность по сравнению с морскими коммуникациями: доставка грузов на большие расстояния водным транспортом значительно дешевле. Относительно низкий потенциал экономической активности на территориях, прилегающих к экономическому коридору Китай-Монголия-Россия, снижает привлекательность соответствующих инвестиционных проектов для потенциальных инвесторов, включая Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру, Азиатский банк развития.

Говоря о соотношении ЕАЭС и «Одного пояса, одного пути», следует отметить, что на начальном этапе эксперты высказывали опасения относительно инициативы, причиной которым являлось затрагивание интересов в Центральной Азии. Однако со временем ситуация начала меняться, ведь инициатива «Пояс» соответствует некоторым ключевым экономическим приоритетам для России, которые трудно реализовать России самостоятельно.

¹¹¹ Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 23.03.2021).

Он обеспечивает поддержку развитию региональной инфраструктуры, особенно в транспортном сегменте, который в прошлом часто страдал от неэффективных расходов государственного бюджета. Другими словами, инициатива Китая позволяет России ускорить региональную интеграцию в Евразии с меньшими политическими и экономическими издержками. Также важен факт, что инициатива позволит укрепить позиции ЕАЭС как посредника в экономическом взаимодействии между Азией и Европой.

Более того, существуют дополнительные факторы, способствующие совместному развитию инициативы с ЕАЭС. Для России и ее партнеров китайская инициатива также является способом развития регионов, которые находятся на границе и которые могли бы выиграть от активизации регионального экономического сотрудничества.

В 2015 году Россия и Китай подписали декларацию о сопряжении развития ЕврАзЭС и Экономического пояса Шелкового пути»¹¹². Следует отметить, что участие России в инфраструктурных, транспортных проектах поможет реконструировать и обновить логистические маршруты. В рамках рабочих групп, предусмотренных Соглашением о торговоэкономическом сотрудничестве ЕАЭС – КНР, могут быть выработаны совместные и совместимые друг с другом нормы и подходы в области инвестиций, технических регламентов, таможенных процедур и транспортных документов – вопросы «мягкой инфраструктуры»¹¹³.

ЕАЭС и «Экономический пояс Шелкового пути» признаны в качестве взаимодополняющих проектов, так как последний предназначен для обеспечения инфраструктуры и инвестиций, а первый предназначен для обеспечения необходимого регулирования для региона.

Таким образом, на сегодняшний день Российская Федерация выражает своё одобрение и готова к продолжению активного сотрудничества. Президент

¹¹²Эксперты: сопряжение ЕврАзЭС и проекта "Один пояс - один путь" должно быть многовекторным // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4572160> (дата обращения: 03.03.2021).

¹¹³ Щерба К.Д. Один пояс - один путь": перспективы сопряжения с ЕАЭС Социально-гуманитарные знания. 2019. №. 6, 2019. С. 313.

и Правительство страны положительно отзываясь о «Поясе и пути», положительно оценивая дальнейшие перспективы взаимодействия двух стран.

Президент РФ, говоря об инициативе отметил, что она является своевременной и вносит стабильность в мировую экономику¹¹⁴.

В результате исследования, проведенного в данном пункте, можно сделать следующие выводы.

1. Говоря о Центральной Азии, следует отметить, что страны характеризуются выгодным географическим положением и наличием запасов полезных ископаемых, тем самым являясь одним из важнейших связующих звеньев в реализации проекта.

На 2020 г. реализовано значительное количество инфраструктурных проектов, среди которых можно выделить следующие. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway», Порт Курык, трансконтинентальный коридор «Западная Европа-Западный Китай» (открытие всей трассы планируется на 2024 г.), автодорога Китай–Киргизия–Узбекистан, Бишкек-Нарын-Торугарт, железная дорога Вахдат-Йовон.

Важным достижением также является появление нового формата взаимодействия стран. Диалог «Центральная Азия – Китай» (С+С5) впервые прошел 16 июня 2020 г. в формате видеоконференции. Вторая встреча министров иностранных дел прошла 12 мая 2021г.

Проблемы реализации включают региональную политическую и социальную нестабильность. Кроме того, китайские компании, использующие свою рабочую силу, вызывают недовольство у местного населения, о чем свидетельствуют столкновения между китайскими работниками и местными жителями.

2.2 «Морской Шелковый путь XXI века»: промежуточные итоги и проблемы

¹¹⁴Путин: проект «Один пояс - один путь» вносит стабильность в мировую экономику // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4252211> (дата обращения: 20.05.2020).

«Путь» - вторая часть инициативы «Один пояс, один путь». Она соединит Китай с Юго-Восточной Азией, странами Залива, Восточной и Северной Африкой и далее с Европой.

В данном пункте мы более подробно разберем *отношения Китая со странами АСЕАН* в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Основные *цели* Китая в регионе представлены на рисунке 7.

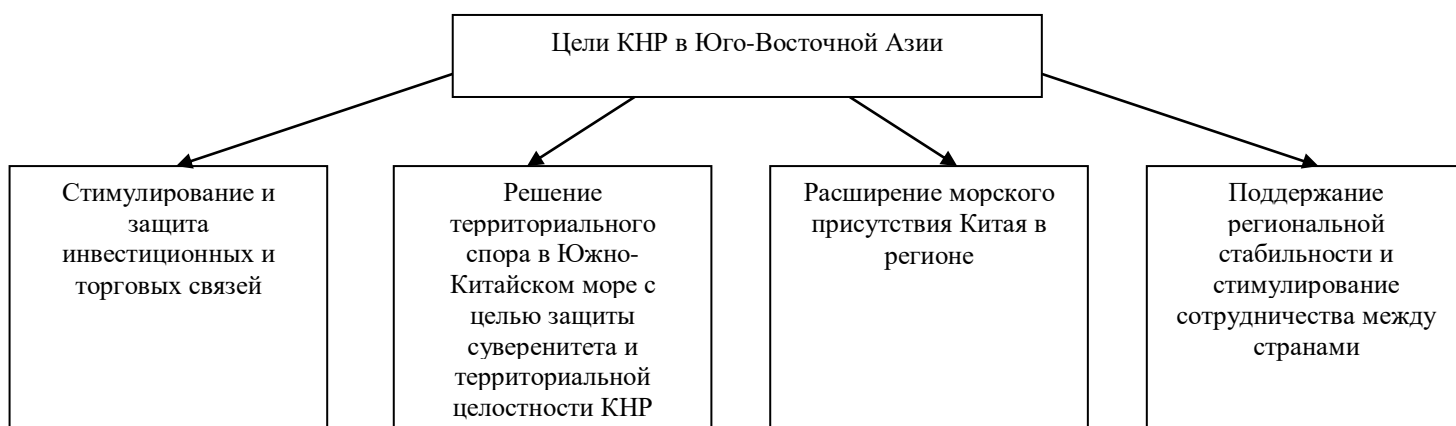


Рис. 7. Цели КНР в Юго-Восточной Азии

Составлено автором

Для продвижения своих интересов в Юго-Восточной Азии, Китай взаимодействует с регионом на двусторонней и многосторонней основе. С начала 1990-х годов Китай рассматривал АСЕАН как предпочтительный многосторонний инструмент для выстраивания диалога со странами региона. Пекин установил отношения с АСЕАН в 1991 году.

Китай имеет дипломатические отношения со всеми странами Юго-Восточной Азии. В политическом и экономическом отношении Пекин стремится к расширению сотрудничества со своими соседями и региональному влиянию за счет более тесных связей и торговли.

Следует также отметить, что Китай на протяжении истории был активно вовлечен в дела региона. Важной опорой страны здесь являются хуацяо. Зарубежные китайцы часто выступают ключевым элементом в вопросах интеграции своей родины со странами АСЕАН. К примеру, в Сингапуре 74,3 %, в Малайзии они составляют 20,8% от населения страны, в Брунее 10,3 %.

Согласно приведенным данным можно оценить процентное соотношение китайцев ко всему населению стран, немаловажным является то, что в их руках также сконцентрирована определенная часть частного капитала, что позволяет им оказывать влияние на экономические процессы, происходящие в странах. Таким образом, китайские диаспоры выступают важными акторами экономической системы стран проживания.

Развивая тему экономического взаимодействия, следует отметить, что Китай выступает главным торговым партнёром стран АСЕАН, также входит в десятку основных инвесторов региона. Ниже на графике представлена динамика объема торговли между странами АСЕАН и Китаем с момента оглашения инициативы вплоть до 2019 года.

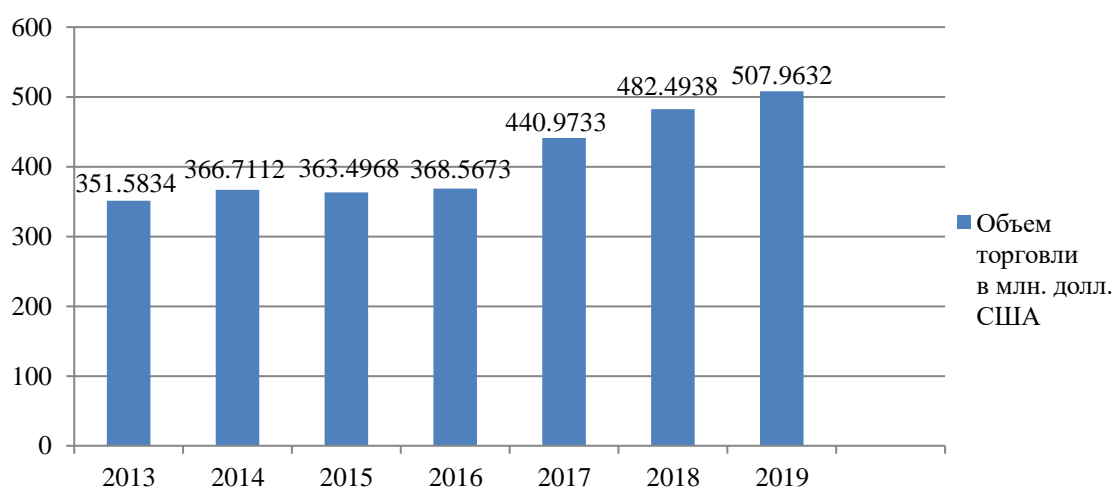


Рис. 8. Объем торговли товарами между АСЕАН и Китаем (2013-2019) в млн. долл. США

Составлено по: ASEAN statistical yearbook 2020 // ASEAN Secretariat. 2020. P. 75

В соответствии с представленными на рисунке 8 данными, можно отметить увеличение объема торговли между странами, демонстрируется положительная динамика в экономическом взаимодействии государств, что также подтверждается созданием крупнейшей в мире зоны свободной торговли.

В 2020 году представителями десяти стран-участниц АСЕАН, а также Китая, Японии, Южной Кореи, Австралии и Новой Зеландии¹¹⁵ было подписано соглашение (Всестороннее региональное экономическое партнерство).

ВРЭП - крупнейшее региональное соглашение о свободной торговле (ССТ) за пределами ВТО. На его государства-члены приходится примерно 30% мирового валового внутреннего продукта (26,3 триллиона долларов США) и 30% населения мира (2,3 миллиарда). Ключевые изменения, которые ожидаются от реализации ВРЭП, включают дальнейшую либерализацию торговли, устранение нетарифных торговых барьеров и усиление упрощения процедур торговли, устранение барьеров для секторов услуг, а также общее улучшение деловой среды посредством нормативных положений, касающихся защиты интеллектуальной собственности, практика государственных закупок, электронная коммерция и многое другое¹¹⁶.

По данным представленным на 2020 г. были реализованы следующие проекты (Таблица 18).

Таблица 18

**Основные проекты, реализуемые в АСЕАН в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»**

№ п/п	Название проекта	Страна
1.	Газонефтепровод Китай-Мьянма	Мьянма, Китай
2.	Трансграничная экономическая зона	Мьянма
3.	Трансграничная экономическая зона	Вьетнам
4.	Электростанция Хайзыонг	Вьетнам
5.	Нам Тха ГЭС (Лаос)	Лаос
6.	Ветро-солнечная станция мощностью 100 мВт	Филиппины
7.	Ветро-солнечная станция мощностью 132 мВт	Филиппины
8.	Электростанция	Вьетнам
9.	Ветро-солнечная станция мощностью 40 мВт	Филиппины
10.	Электростанция	Вьетнам
11.	Тайско-китайская промышленная зона в Районге	Тайланд
12.	Расширение порта Куантан	Малайзия
13.	Кампус Сямэньского университета	Малайзия

¹¹⁵ В Азии создали крупнейшую в мире зону свободной торговли // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/economics/15/11/2020/5fb0bdb69a7947d5289e28e9> (дата обращения: 10.04.2021).

¹¹⁶ Understanding the Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement (RCEP) What does the RCEP mean to businesses? URL: https://docviewer.yandex.ru/view/1108232409/?*= %3D%3D&lang=en (дата обращения 03.05.2021).

14.	Промышленный порт Моровали ¹¹⁷	Индонезия
15.	Мост Тембуронг	Бруней
16.	Мост Падма	Бангладеш

Составлено по: The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&*
(дата обращения: 28.04.2021)

Таким образом, на основе данных, представленных в таблице 18, можно заключить следующее. Перечень реализуемых проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» в регионе представлен аэропортами, угольными электростанциями, зонами экономического сотрудничества, ГЭС, промышленными парками, портами, железными дорогами, умными городами, дорогами.

Предполагается сотрудничество в образовательной, культурной сферах, в области возобновляемой энергии. Перечень основных проектов региона представлен в исследовании United Overseas Bank (Приложение Д).

Далее мы рассмотрим наиболее показательные примеры *проблем*, с которыми сталкивается инициатива в рамках данного региона.

1. Отношение к инициативе в рамках региона носит *изменчивый характер*. В момент оглашения страны АСЕАН выражали настороженность в отношении инициативы, что находит отражение и в процессе ее развития, некоторые страны периодически меняют свое отношение к «Одному поясу, одному пути».

Наглядным примером является Малайзия. С приходом к власти нового правительства, страна решила отложить реализацию трех проектов, которые включали нефте- и газопроводы и железную дорогу. Причинами выступали хищения прошлого правительства, а также завышенная фактическая стоимость проектов.

Однако по итогам второго форума «Один пояс, один путь», который прошел в 2019 г. в Пекине прошествии некоторого времени Премьер Малайзии заявил, что инициатива будет выгодна для всех участников. «После

¹¹⁷The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&* (дата обращения: 28.04.2021).

многочисленных переговоров стороны 12 апреля подписали новое соглашение, где цена проекта была снижена до 5 млрд долларов, что почти в 10 раз ниже первоначальной»¹¹⁸.

2. *Конфликт в ЮКМ* традиционно представляет собой один из ключевых факторов, непосредственно влияющих на безопасность в Юго-Восточной Азии и в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) в целом¹¹⁹.

В 1970-х годах страны, окружающие Южно-Китайское море, приобрели как военно-морской, так и коммерческий потенциал для предъявления претензий и разработки ресурсов. С тех пор Китай неоднократно сталкивался со своими соседями из Юго-Восточной Азии, в частности с Филиппинами и Вьетнамом, из-за своих притязаний на все четыре группы наземных объектов в Южно-Китайском море - Парасельские острова (называемые Китаем Сиша), острова Спратли (называемые островами Наньша в Китае), острова Пратас (называемые Китаем Дунша) и Маклсфилд Бэнк (острова Чжунша)¹²⁰.

В 2002 году Пекин подписал Декларацию о поведении сторон в Южно-Китайском море, но в этой декларации не было никаких конкретных положений о том, как разрешать споры в отношении суверенитета.

ЮКМ – значимый район с точки зрения транспортных морских потоков, выступающий в качестве ближайшего маршрута из Индийского океана в Тихий. В непосредственной близости также находится Малаккский пролив – одна из самых загруженных на планете судоходных магистралей. Ежегодно через него проходят более 60 тыс. судов (порядка 200 в день), перевозящие свыше 525 млн метрических тонн грузов (более половины мирового тоннажа).

Через Малаккский пролив осуществляется большая часть поставок энергоресурсов в Республику Корею, Японию и Тайвань, а также КНР (около 80% импортируемой сырой нефти поступает в Китай по этому маршруту).

¹¹⁸Премьер Малайзии: инициатива «Один пояс - один путь» будет выгодна для всех участников // ТАСС. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6386430> (дата обращения 25.04.2021).

¹¹⁹Новосельцев С. В. Конфликт в Южно-Китайском море в XXI веке: эволюция позиций участников // Сравнительная политика. 2018. № 3. С. 88.

¹²⁰ Scobell A., Lin B., Shatz H.J. At the dawn of belt and road: China in the developing world/ A.Scobell, B.Lin, H. J. Shatz- Santa Monica: RAND Corporation 2018. С. 192.

Помимо транспортного значения, Южно-китайское море отличает наличие богатых морских биоресурсов, а также шельфовых месторождений углеводородов. В акватории Южно-Китайского моря в районе Парасельских островов и архипелага Спартли сосредоточено около 5,4 млрд баррелей разведанных запасов нефти и 55,1 трлн кубометров природного газа¹²¹.

В 2020 году ввиду пандемии было отложено подписание Кодекса поведения в Южно-Китайском море, что не способствует разрешению данного вопроса. По факту задача осталась открытой.

3. В странах региона, как и в ранее рассматриваемом происходят *протестные акции*, связанные с недовольством инициативой и ее практической реализацией. Проблема китайских инвестиций в сочетании с китайскими рабочими вызвала негативное отношение к Китаю в регионе. В середине 2018 года десятки тысяч вьетнамцев выразили протест против законопроекта о новых особых экономических зонах, контролируемых китайскими инвесторами. (Протестующие столкнулись с полицией, и Национальное собрание Вьетнама было вынуждено отложить голосование по зонам, которые позволили бы им сдать их в аренду на срок до 99 лет.) Аналогичным образом в Лаосе один китайский рабочий был убит, а трое других получили ранения в провинции Ксайсомбоун, где компания с китайскими инвестициями реализует свой гидроэнергетический проект.

В феврале 2021 г. протестующие в Мьянме обвиняли Китай в происходящих в стране беспорядках. «Военная диктатура сделана в Китае», «Китай, уходи!», «Дорогой Китай, перестань поддерживать хунту»¹²².

В Индонезии также прошли протесты, они были связаны с уйгурским вопросом. В декабре 2019 г. перед зданием китайского посольства собрались демонстранты, выражавшие поддержку уйгурским мусульманам.

¹²¹ Новосельцев С.В. Конфликт в Южно-китайском море в XXI веке: эволюция позиций участников. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konflikt-v-yuzhno-kitayskom-more-v-xxi-veke-evolyutsiya-pozitsiy-uchastnikov> (дата обращения: 29.05.2020).

¹²² Китайскому предупреждение: бирманцы угладили в перевороте руку Пекина. // Известия. URL: <https://iz.ru/1126503/nataliia-portiakova/kitaiskomu-preduprezhdenie-birmantcy-ugliadeli-v-perevorote-ruku-pekina> (дата обращения 25.04.2021).

4. Следует также отметить, что в Юго-Восточной Азии остро встает *вопрос экологической безопасности*, так как в данном регионе существует удивительное разнообразие видов, и многие из них – редкие или даже находящиеся под угрозой исчезновения. К примеру, в Северной Суматре (Индонезия) обитает танапильский орангутанг (в мире их насчитывается 800 особей). Однако в данном регионе китайской стороной запланировано строительство плотины гидроэлектростанции, что вызывает недовольство местного населения и провоцирует протестные акции.

5. Среди проблем, с которыми сталкивается инициатива, также можно выделить *транспортные риски*. Наглядным примером является случай, произошедший в марте 2021 г., когда контейнеровоз «Эвер Гивен» заблокировал Суэцкий канал, создав пробку из сотен судов.

6. Сейчас самой нестабильной страной региона является *Мьянма*.

Ввиду произошедшего в стране переворота под вопрос ставится реализация ряда проектов ведь данная страна играет важную роль в реализации инициативы. Во-первых, у страны достаточно выгодное географическое положение. Она граничит с Индией, Бангладеш, Китаем, Таиландом и Лаосом. Во-вторых, Мьянма богата природными ресурсами, такими как нефть, газ, золото, уран, цветные металлы и драгоценные камни. Страна является важнейшим звеном экономического коридора Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия¹²³.

Проектом, который вызывает много вопросов является газо- и нефтепроводы, направляющие энергию из Мьянмы в Китай. На этапе строительства прошел ряд протестов, так как этот проект способствует возникновению ряда проблем: экологические, обеспечение безопасности, энергетические (три четверти населения испытывают недостаток в электроэнергии.).

¹²³ У конфликта вокруг Мьянмы есть и экономическая сторона // Ведомости. URL:<https://www.vedomosti.ru/economics/blogs/2017/09/11/733300-konflikta-myanmi-ekonomicheskaya> (дата обращения: 05.04.2020).

Недавним примером негативного отношения местного населения к данному проекту является нападение 20 человек на сотрудников безопасности газопровода, которое произошло в мае 2021 г. В результате данного происшествия были убиты по меньшей мере 3 человека¹²⁴.

Основным же вопросом в регионе для Китая, решение которого является наиболее приоритетным, является стремление защитить свои территориальные претензии в Южно-Китайском море.

В результате исследования, проведенного в этом пункте можно сделать следующие выводы.

1. В рамках инициативы «Пояс и путь» Китай рассматривает АСЕАН как часть моста, соединяющего Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией, Индийским океаном, и морского пути по коридору Китай-Индокитайский полуостров (Китай – Южно-Китайское море – Индийский океан– Европа).

2. Государства-члены АСЕАН же рассматривают инициативу как средство улучшения связей посредством развитой инфраструктуры, что будет способствовать увеличению торговли и инвестиций в регионе за счет улучшения логистики.

Участие стран АСЕАН в проекте даст возможность странам увеличить инвестиции в сектор логистики. Это может способствовать побочным эффектам в экономике за счет других инвестиций, таких как производство, нефть и газ, добыча полезных ископаемых и добыча полезных ископаемых и сельское хозяйство.

3. С момента начала строительства «Одного пояса, одного пути» был реализован ряд проектов среди которых можно выделить следующие. Газонефтепровод Китай-Мьянма, трансграничная экономическая зона (Мьянма), трансграничная экономическая зона (Вьетнам), электростанция Хайзыонг (Вьетнам), Нам Тха ГЭС (Лаос), ветро-солнечная станция мощностью 100 мВт (Филиппины), ветро-солнечная станция мощностью 132 мВт (Филиппины),

¹²⁴ В Мьянме напали на ведущий в Китай газопровод, есть погибшие // Корреспондент.net. URL: <https://korrespondent.net/world/4355254-v-mianme-napaly-na-veduschyi-v-kytai-hazoprovod-est-pohybshye> (дата обращения: 19.05.2021).

электростанция (Вьетнам), ветро-солнечная станция мощностью 40 мВт (Филиппины), электростанция (Вьетнам), тайско-китайская промышленная зона в Районге, промышленный порт Моровали (Индонезия)¹²⁵.

4. Среди основных проблем реализации инициативы можно назвать политические факторы, которые связаны с отношением правительств стран к инициативе и основной дестабилизирующий фактор – переворот в Мьянме, экологическая безопасность в странах АСЕАН, а также социальный фактор выражающийся в протестных акциях, которые уже прошли в ряде стран (Вьетнам, Лаос, Индонезия, Мьянма).

2.3 SWOT-анализ и перспективы развития инициативы «Один пояс, один путь»

«Один пояс, один путь» представляет собой крупномасштабную инициативу. По данным на июль 2019 г. было завершено *666 проектов* в различных сферах, а также *2207 находились в процессе реализации*, на 2021 г. *140 стран* мира являются ее участниками.

Для более наглядного рассмотрения «Одного пояса, одного пути» мы составим SWOT-анализ (Таблица 19).

Таблица 19

SWOT-анализ инициативы «Один пояс, один путь»

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Китайская сторона предоставляет финансирование для строительства объектов инициативы.	1. Стратегический конфликт между крупными державами.
2. Строительство мультимодальной транспортной системы, предоставляющей широкий выбор маршрутов и путей доставки.	2. Коррупция в странах-участницах.
3. Связанность инфраструктур.	3. Расхождения в законодательстве, контроле качества.
4. Рост торговли и инвестиций.	4. Изменения в местном законодательстве.
5. Снижение торговых издержек.	5. Политическая нестабильность в ряде стран-участниц.
6. Расширение глобальных связей	6. Наличие транспортных и таможенных барьеров.
7. Развитие двусторонних рынков.	7. Расхождения технологических стандартов транспортной инфраструктуры.
8. Культурные обмены.	
9. Сопряжение инициативы с национальными стратегиями развития стран-участниц.	

¹²⁵The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&* (дата обращения: 28.04.2021).

Возможности	Угрозы
1. Ускорение промышленного развития. 2. Экономическая глобализация. 3. Расширение экспортных рынков Китая. 4. Продвижение юаня в качестве международной валюты. 5. Ведение совместной борьбы с так называемыми тремя силами зла. 6. Решение вопроса переизбытка производственных мощностей Китая. 7. Увеличение товарооборота. 8. Новые рабочие места. 9. Улучшение качества и количества дорог. 10. Строительство «Зеленого Шелкового пути».	1. Геополитические риски. 2. Риски безопасности. 3. Национальные, религиозные, культурные вопросы. 4. Низкий уровень развития экономик стран-участниц, небезопасность вложений. 5. Культурные и религиозные отличия стран-участниц. 6. Санкции. 7. Торговые войны. 8. Нестабильность мировой экономики. 9. Стихийные бедствия и техногенные катастрофы. 10. Угроза экологической безопасности.

Составлено автором

Сильные стороны

Выдвинутая китайской стороной инициатива «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века» – масштабный проект современности. Целью данной идеи является формирование новой модели международного сотрудничества, отстаивания и поддержания режима свободной и открытой мировой торговли.

Инициатива носит многоаспектный характер, она охватывает многие сферы жизни: в рамках «Одного пояса, одного пути» предполагается реализация «Зеленого Шелкового пути», «Здорового Шелкового пути», «Интеллектуального Шелкового пути», «Мирного Шелкового пути», «Цифрового Шелкового пути».

Пекин предоставляет финансирование для строительства объектов инициативы (АБИИ, Фонд шелкового пути, Эксим банк). Следует отметить, что китайская сторона в соответствии со своими возможностями обязуется взять на себя больше ответственности и обязательств, а также внести более весомый вклад в мир и развитие человечества.

Важной перспективой «Одного пояса, одного пути» является развитие и укрепление тесных связей между Азией, Европой и Африкой. Инициатива не ограничивается рамками стран, которые ранее были частью Великого шелкового пути. Он открыт для всех стран, международных и региональных организаций.

Это объясняет инициативу как гибкую, открытую с всеобъемлющими рамки сотрудничества, которые предусматривают диверсифицированные способы сотрудничества, позволяющие всем странам «Пояса, пути», как развитым, так и развивающимся сотрудничать с большим паритетом.

Согласно статистике, торговля Китая со странами вдоль «Одного пояса, одного пути» демонстрирует положительную динамику, даже несмотря на влияние коронавирусной инфекции общий объем импорта и экспорта стран, расположенных вдоль «Пояса и пути», составил 9 369,6 млрд юаней, что на 1,0 % больше, чем в предыдущем году; нефинансовые прямые инвестиции в страны, расположенные вдоль «Пояса и пути», были 17,8 млрд долларов США, рост на 18,3%¹²⁶.

По состоянию на конец января этого года подписано 205 документов о сотрудничестве со 140 странами и 31 международной организацией по совместному строительству «Пояса и пути»¹²⁷.

На сегодняшний день реализуется большое количество инициатив в разных сферах. Ниже мы ознакомимся со *статусом проектов и основными областями направления инвестиций* (Рис. 9, рис. 10).

¹²⁶«2020 Нянь гоминь цзинци хэ шэхуэй фачжань тунци гунбао» пинду [《2020 年国民经济和社会发展统计公报》评读.Комментарии к Статистическому бюллетеню национального экономического и социального развития за 2020 год]. URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/202102/t20210228_1814157.html (дата обращения: 28.02.2021).

¹²⁷ «2020 Нянь гоминь цзинци хэ шэхуэй фачжань тунци гунбао» пинду [《2020 年国民经济和社会发展统计公报》评读.Комментарии к Статистическому бюллетеню национального экономического и социального развития за 2020 год]. URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/202102/t20210228_1814157.html (дата обращения: 28.02.2021).

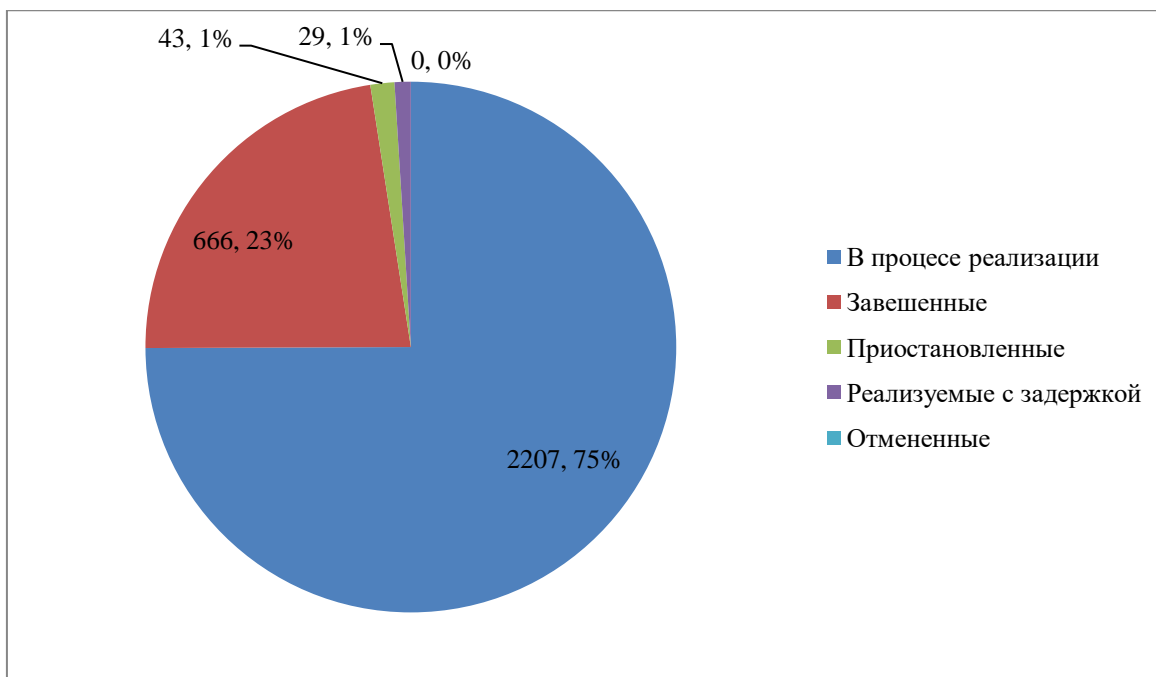


Рис. 9. Статус проектов «Одного пояса, одного пути» на 2019 г.

Составлено по: Source: Refinitiv BRI database (Up to July 31, 2019) URL: <https://docviewer.yandex.ru/view/1108232409/?page=7> (дата обращения: 03.03.2021)

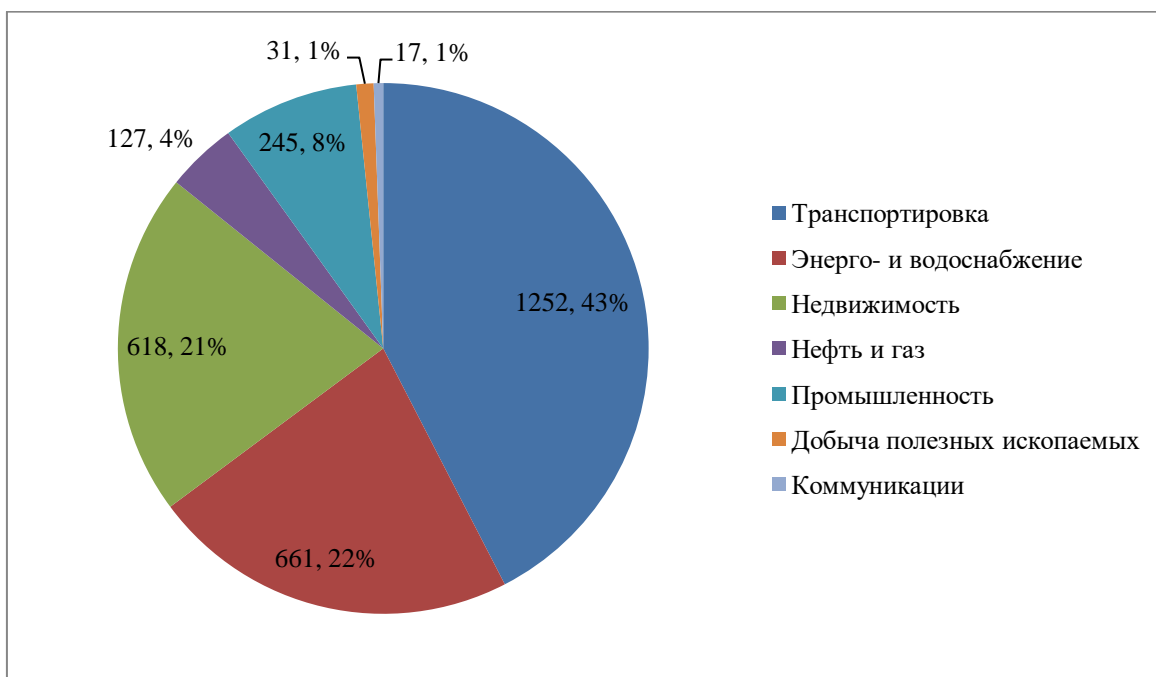


Рис. 10. Основные отрасли направления инвестиций в рамках инициативы «Один пояс, один путь»

Составлено по: Source: Refinitiv BRI database (Up to July 31, 2019) URL: <https://docviewer.yandex.ru/view/1108232409/?page=7> (дата обращения: 03.03.2021)

Представленная схема наглядно демонстрирует то, что большая часть инвестиций направляется в транспортно-логистическую отрасль, которая выступает одной из основных целей инициативы.

Слабые стороны

Некоторые страны в регионах, охваченных инициативой, нестабильны в условиях кризиса постоянных гражданских войн и локальных конфликтов. Без обеспечения безопасности дальнейшее развитие «Пояса и пути» будет невозможным.

Неопределенности также включают угрозы терроризма, ухудшение состояния окружающей среды, безопасность на море и дефицит воды (чрезмерное использование воды и вредные последствия от удерживающих плотин).

Поскольку многие страны вдоль маршрутов «Одного пояса, одного пути» страдают от политических трудностей, финансовых кризисов и долговых проблем, китайские предприятия должны увеличить свои инвестиции, чтобы помочь этим странам.

В результате применения различных правовых систем возникают неопределенности в отношении толкования терминов, а также применения содержания.

Если иностранные инвесторы не знакомы с местными законами на практике или не имеют в своем штате экспертов по правовым вопросам и вместо этого исключительно соблюдают международные обычаи без ссылки на местное законодательство, они могут неосознанно нарушать местные законы.

Возможности

В целях содействия беспрепятственной торговле будут предприняты шаги для решения проблем инвестирования и упрощения процедур торговли, сокращения инвестиционных и торговых барьеров, снижения торговых и инвестиционных издержек, а также содействия региональной экономической интеграции.

Инициатива выступает решением важного вопроса – переизбытка производственных мощностей. Посредством инициативы КНР установит связь между внутренним промышленным производством страны с международными маршрутами поставок, что будет гарантировать занятость населения в Китае и

защиту его промышленных предприятий в ключевых областях, таких как сталелитейная, цементная и строительная отрасли.

«Один пояс, один путь» также позволит расширить экспортные рынки Китая, повысить спрос на китайские товары на международном уровне посредством продвижения проектов по соединению и коридору между Китаем и внешним миром, продвижение юаня в качестве международной валюты и оживить государственные предприятия.

В рамках «Одного пояса, одного пути» предполагается стимулирование зеленого развития, сосредоточение усилий на решении острых экологических проблем, усиление динамики охраны экологической системы, формирование новой архитектоники модернизации, отличающейся гармоничным развитием человека и природы¹²⁸.

Риски

Говоря об экономических рисках, следует отметить, что большинство государств, расположенных вдоль маршрутов, обозначенных в инициативе, являются развивающимися странами. У них слабые финансовые системы и не очень прозрачные потоки капитала, страны уязвимы для изменений в денежно-кредитной политике развитых стран.

Важным вопросом также является достижение безопасности ресурсов и стабильности границ. Это возможно лишь в случае, если исламские экстремистские движения прекратят распространяться на Ближнем Востоке, в Северной Африке и Центральной Азии.

Разрешение сложной обстановки на границах Китая с другими государствами является важной задачей на пути реализации инициативы.

Не менее сложной преградой на пути реализации инициативы являются стратегические конфликты Китая с зарубежными странами, Существуют территориальные конфликты между Китаем и Японией о вопросе принадлежности архипелага Сенкаку (кит. Дяоюйдао), региональный конфликт

¹²⁸Резолюция XIX Всекитайского съезда КПК по докладу Центрального Комитета КПК 18-го созыва. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/33753.htm> (дата обращения: 20.05.2021).

в Южно-Китайском море, на акваторию которого претендуют Китай, Филиппины, Малайзия, Бруней, Вьетнам, Тайвань.

В последнее время также остро встает вопрос репутации проекта. Причиной этому стает кредитная политика страны.

Часто цитируемым примером в данной области становится Шри-Ланка. Государство, будучи неспособным погасить кредиты по проекту строительства порта стоимостью 1,5 млрд. долларов, согласилось предоставить Китаю аренду порта на 99 лет¹²⁹.

Данный факт вызвал множество недовольств на мировой арене. Индия, также известно, что США и Япония обеспокоены тем, что Китай укрепляется в глубоководном порту, что может дать ему преимущество военно-морского флота в Индийском океане¹³⁰.

Среди тех, кто не выражает активную поддержку, можно выделить США, Индию Японию, Австралию, также опасения выказывают страны Юго-Восточной Азии и Европейский союз.

Сильные стороны + возможности

«Один пояс, один путь» дает возможность связать экономики Азии и Европы посредством расширения транспортно-логистических маршрутов, облегчая процесс транспортировки товаров. В рамках инициативы планируется упрощение таможенных пошлин, создание зон свободной торговли, которые будут способствовать экономическому обмену между странами. Инфраструктурные проекты, построенные в рамках «Одного пояса, одного пути» будут способствовать экономическому росту экономик стран-участниц, вовлекая их в процесс мировой торговли и увеличивая их долю в мировом ВВП. Предполагается сопряжение национальных стратегий с инициативой. Следует также отметить, что помимо экономического взаимодействия рассматривается ряд сфер, способствующих укреплению связей между странами. К примеру,

¹²⁹ After Sri Lanka, will Nepal be stuck in a debt trap with China over One Belt One Road projects? URL: <https://scroll.in/article/902680/after-sri-lanka-will-nepal-be-stuck-in-a-debt-trap-with-china-over-one-belt-one-road-projects> (дата обращения: 01.05.2020).

¹³⁰ Sri Lanka signs port deal for China's one-belt one-road plan // Deutsche Welle. URL: <https://www.dw.com/en/sri-lanka-signs-port-deal-for-chinas-one-belt-one-road-plan/a-39889948> (дата обращения: 02.05.2020).

важным пунктом является борьба с «тремя силами зла». Таким образом, данная инициатива способствует мультиполярности мира и экономической глобализации.

Сильные стороны + угрозы

Инициатива охватывает более 100 стран мира, которые отличаются политическими системами, уровнем экономического развития, законодательством, верованиями, социальными нормами. В случае возникновения спорных вопросов необходимо придерживаться позиции поиска компромисса точек соприкосновения, активного углубления взаимных обменов, диалога и сотрудничества.

Укрепление экономических связей, строительство инфраструктурных проектов будет способствовать развитию экономик стран-участниц. Изменение традиционных моделей финансирования, разработка новых моделей сотрудничества, активизирование взаимодействия стран в рамках инициативы.

Слабые стороны + возможности

Ряд стран мирового сообщества, в том числе США, Индия, Австралия и ряд других государств выражают свои опасения относительно инициативы. Для предотвращения подобного рода настроений необходимо способствовать формированию положительного облика инициативы в мире, к примеру, это можно сделать посредством направления инвестиций в местные проекты социального обеспечения стран-участниц. Необходимо усиление взаимодействия государств в решении споров, выстраивание конструктивного диалога с державами, выражающими отрицательные настроения в отношении инициативы. Развитие отношений на основе взаимной выгоды и общих интересов.

Важным также является формирование общих показателей контроля качества в рамках инициативы, также необходимо осуществлять контроль за инвестициями, направляемыми в страны-участниц, выстраивать отношения с местными предприятиями и создавать рабочие места для местного населения,

проводить долгосрочные и выездные проверки, анализировать местные условия и характеристики предприятий вдоль «Одного пояса, одного пути».

Слабые стороны + угрозы

Одной из основных проблем является разность в экономическом развитии, недостаточное развитие инфраструктуры в странах-участницах и средств для их реализации, что требует тесного взаимодействия стран, в том числе и в политической и социальной сфере.

Угрозой реализации инициативы выступают так называемые три силы зла. Для их решения необходимо проведение совместных военных учений, а также создание контртеррористического центра в рамках инициативы для совместного реагирования, укрепление сотрудничества в области безопасности со странами-участницами, активное взаимодействие с миротворческими силами ООН.

Таким образом, на основе сформулированных в ходе анализа сильных и слабых сторон инициативы можно выявить ключевые направления дальнейшего развития и изменений «Одного пояса, одного пути». На данном этапе инициатива активно развивается, но в ходе реализации сталкивается с определенным количеством рисков и проблем, которые представлены в таблице 19. Минимизация этих проблем позволит «Одному поясу, одному пути» достигнуть основной цели – построения нового типа глобализации.

Далее мы рассмотрим основные **перспективы** развития.

Инициатива по своей сути охватывает не только экономические и политические аспекты, она также направлена на расширение взаимодействия в социально-культурной сфере. Для китайской стороны данная инициатива выступает одним из инструментов мягкой силы, который способствует усилению влияния страны на международной арене, распространению китайской культуры и ценностей. Ярким примером является «*Книжный аромат Шелкового пути*», его целью является увеличение культурных связей Китая и формирование его положительного облика в мире, путем продвижения литературы за рубеж. Дальнейшее развитие инициативы предполагает усиление

взаимодействия стран в различных аспектах, как упоминалось ранее, предполагается реализация *«Зеленого Шелкового пути»*, *«Здорового Шелкового пути»*, *«Интеллектуального Шелкового пути»*, *«Мирного Шелкового пути»*, *«Цифрового Шелкового пути»*. Воплощение в жизнь всех этих аспектов «Одного пояса, одного пути» отвечает основным целям, прописанным в концептуальных документах таким, как. Координация политики, культурные обмены, финансовая интеграция, рост торговли и инвестиций, связанность инфраструктур, мультиполярность мира, экономическая глобализация, культурное разнообразие, более широкое применение IT- технологий.

«Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» твердо стоит на развитии за счет инноваций и активизации сотрудничества с разными сторонами в передовых областях, таких как искусственный интеллект, нанотехнологии, квантовые вычисления и т. д., содействии развитию «больших данных», «облачного» вычисления и строительству «умных» городов. Они являются фундаментом строительства «Цифрового Шелкового пути» XXI века»¹³¹.

Инициатива выступает объединяющим элементом китайской мечты с мировой. В рамках «Одного пояса, одного пути» активно формируются платформы регионального сотрудничества, развивается сотрудничество в ряде сфер, стимулируется сопряжение национальных стратегий развития с идеями инициативы, активным ходом идет стимулирование развития электронной коммерции.

Согласно представленным в анализе данным инициатива демонстрирует положительную динамику. Дальнейшее развитие будет способствовать снижению тарифов, сокращению таможенных пошлин, ускорению процесса транспортировки грузов, созданию большего количества зон свободной торговли, тем самым, стимулируя мировой экономический рост и ускорение экономической глобализации. Для китайской стороны данная инициатива

¹³¹Резолюция XIX Всекитайского съезда КПК по докладу Центрального Комитета КПК 18-го созыва. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/33753.htm> (дата обращения: 20.05.2021).

станет решением вопроса переизбытка производственных мощностей, окажет содействие достижению целей 14-ой пятилетки. Позволит расширить экспортные рынки, повысить спрос на китайские товары на международном уровне, окажет помощь в продвижении юаня в качестве международной валюты.

Инициатива будет способствовать созданию нового типа глобализации. «Один пояс, один путь» предоставит шанс странам со слабо развитой и развивающейся экономикой активно включиться в процесс мировой торговли, посредством строительства на их территории транспортно-логистической инфраструктуры, вложения инвестиций или же разработке месторождений природных ископаемых. Инициатива способствует расширению производственной цепочки, реализуя перебалансировку мировой экономики.

«Один пояс, один путь» поддерживает идеи сотрудничества, взаимной выгоды, мирного развития, мультилатерализма, инициатива выступит платформой реализации идеи «Сообщества единой судьбы человечества» - концепции реализации мирного развития.

Инициатива является частью кардинальных перемен, происходящих в мире, она способствует переносу центров экономического роста с запада на восток, изменению географии глобальных торговых потоков.

«Совместное строительство «Одного пояса, одного пути» будет, по-прежнему, ставить взаимосвязанность во главу угла, фокусировать внимание на ключевых коридорах и потоках, городах и проектах, прилагать усилия к продвижению сотрудничества в области автодорог, железных дорог, портов, авиации, космонавтики, нефте- и газопроводов, электроэнергетики, сетевой связи и т. д., чтобы совместно со всеми странами содействовать сопряжению наземной, морской, воздушной и цифровой инфраструктур. Китай готов вместе с другими странами в рамках инициативы «Один пояс, один путь» строить космический информационно-технологический коридор»¹³².

¹³²Резолюция XIX Всекитайского съезда КПК по докладу Центрального Комитета КПК 18-го созыва. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/33753.htm> (дата обращения: 20.05.2021).

Таким образом, «Один пояс, один путь» - это отказ от традиционной глобализации и создание ее нового типа. Перспектива инициативы заключается в формировании открытой, всеобъемлющей, сбалансированной системы сотрудничества и «Сообщества единой судьбы человечества»

Для китайской стороны движущей силой является желание реструктуризации внутренней экономики с экспортно-ориентированной, на экономику, основанную на услугах, внутреннем потреблении и технологиях. Выгрузка производственных мощностей за рубеж, совершенствование слаборазвитых провинций, таких как не имеющие выхода к морю центральные и западные районы, интернационализация своей валюты, стремление реформировать и сформировать глобальную экономическую и финансовую архитектуру, которая будет более благоприятной для интересов Китая.

В результате исследования, проведенного в данной главе, можно сделать следующие выводы.

1. «Один пояс, один путь» – это многолетняя инициатива, которая изменит взаимодействие Китая с миром.

Инициатива, как сообщает правительство Китая, направлена на расширение связей между азиатским, европейским и африканским континентами.

Намерение состоит в том, чтобы увеличить торговые потоки и стимулировать долгосрочный экономический рост и развитие, принося пользу всем вовлеченным странам.

2. В данной главе мы рассматривали два региона: Центральная Азия (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан) и АСЕАН. Говоря о Центральной Азии, следует отметить, что на протяжении всей истории она была известна как область, которая соединяет Европу, Ближний Восток, Южную и Восточную Азию через Великий шёлковый путь.

Страны характеризуются выгодным географическим положением и наличием запасов полезных ископаемых, тем самым являясь одним из важнейших связующих звеньев в реализации проекта.

3. На 2020 г. реализовано значительное количество инфраструктурных проектов, среди которых можно выделить следующие. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway», Порт Курык, трансконтинентальный коридор «Западная Европа-Западный Китай» (открытие всей трассы планируется на 2024 г.), автодорога Китай–Киргизия–Узбекистан, Бишкек-Нарын-Торугарт, железная дорога Вахдат-Йовон.

Важным достижением также является появление нового формата взаимодействия стран. Диалог «Центральная Азия – Китай» (С+С5) впервые прошел 16 июня 2020 г. в формате видеоконференции. Вторая встреча министров иностранных дел запланирована на 12 мая 2021 г.

4. АСЕАН в рамках Инициативы «Пояс и путь» Китай рассматривает как часть моста, соединяющего Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией, Индийским океаном, и морского пути по коридору Китай-Индокитайский полуостров (Китай–Южно-Китайское море–Индийский океан–Европа).

Государства-члены АСЕАН же рассматривают инициативу как средство улучшения связей посредством развитой инфраструктуры, что будет способствовать увеличению торговли и инвестиций в регионе за счет улучшения логистики.

Участие стран АСЕАН в проекте даст возможность государствам увеличить инвестиции в сектор логистики. Это может способствовать побочным эффектам в экономике за счет других инвестиций, таких как производство, нефть и газ, добыча полезных ископаемых и добыча полезных ископаемых и сельское хозяйство.

С момента начала строительства «Одного пояса, одного пути» был реализован ряд проектов, среди которых можно выделить следующие. Газо-нефтепровод Китай-Мьянма, трансграничная экономическая зона (Мьянма), трансграничная экономическая зона (Вьетнам), электростанция Хайзыонг (Вьетнам), Нам Тха ГЭС (Лаос), ветро-солнечная станция мощностью 100 мВт (Филиппины), ветро-солнечная станция мощностью 132 мВт (Филиппины), электростанция (Вьетнам), ветро-солнечная станция мощностью 40 мВт

(Филиппины), электростанция (Вьетнам), тайско-китайская промышленная зона в Районге, расширение порта Куантан, кампус Сямэньского университета (Малайзия), промышленный порт Моровали (Индонезия)¹³³.

5. На основе сформулированных в ходе анализа сильных и слабых сторон инициативы можно выявить ключевые направления дальнейшего развития и изменений «Одного пояса, одного пути». На данном этапе инициатива активно развивается, но в ходе реализации сталкивается с определенным количеством рисков и проблем, которые представлены в таблице 19. Минимизация этих проблем позволит «Одному поясу, одному пути» достигнуть основной цели – построения нового типа глобализации.

6. «Один пояс, один путь» - это отказ от традиционной глобализации и создание ее нового типа. Перспектива инициативы заключается в формировании открытой, всеобъемлющей, сбалансированной системы сотрудничества и «Сообщества единой судьбы человечества».

Для китайской стороны движущей силой является желание реструктуризации внутренней экономики с экспортно-ориентированной, на экономику, основанную на услугах, внутреннем потреблении и технологиях. Выгрузка производственных мощностей за рубеж, совершенствование слаборазвитых провинций, таких как не имеющие выхода к морю центральные и западные районы, интернационализация своей валюты, стремление реформировать и сформировать глобальную экономическую и финансовую архитектуру, которая будет более благоприятной для интересов Китая.

¹³³The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&* (дата обращения: 28.04.2021).

Заключение

В данной работе было проведено исследование теоретической составляющей «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», практической реализации на примере стран Центральной Азии и Юго-Восточной Азии с момента оглашения начала строительства инициативы (2013 г.) вплоть до настоящего времени. Был составлен SWOT-анализ «Одного пояса, одного пути», позволяющий выявить сильные и слабые стороны, а также оценить риски и возможности.

Тема является актуальной в настоящее время, так как именно сейчас осуществляется активное продвижение данной идеи, перспективы реализации на практике, которой в рамках мирового сообщества пока нельзя однозначно охарактеризовать.

В ходе исследования были решены следующие задачи:

1. *Выявлены основные предпосылки формирования идеи «Один пояс, один путь».*

Основными предпосылками, которые подтолкнули китайскую сторону к выдвиганию предложения построения инициативы, можно назвать следующие.

1. Решение вопроса переизбытка производственных мощностей.
2. Установление связи между внутренним промышленным производством КНР и международными маршрутами поставок.
3. Содействие достижению «двух целей столетия».
4. Расширение экспортных рынков.
5. Повышение спроса на китайские товары на международном уровне.
6. Продвижение юаня в качестве международной валюты.
7. Оживление государственных предприятий Китая.
8. Желание ведения совместной борьбы с «тремя силами зла».

2. *Изучены концептуальные документы инициативы, содержание которых охватывает следующие аспекты:*

1. направления взаимодействия,
2. области кооперации,

3. составляющие инициативы,
4. маршруты,
5. региональные организации, выступающие посредником во взаимодействии со странами-участницами,
6. шесть коридоров и дорог.

Основные теоретико-правовые положения инициативы описаны в следующих документах. «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». «Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая». «Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Пояс и Путь», «План действий по унификации и объединению стандартов стран вдоль «Пояса и пути» (2018–2022 гг.)».

Согласно данным, представленным в них, «Один пояс, один путь» является взаимовыгодной кооперацией, которая продвигает идеи совместного развития и процветания, а также является дорогой к миру и дружбе, повышающей взаимопонимание и доверие. Это путь, усиливающий всестороннее взаимодействие стран.

3. *Описаны основные количественные и качественные показатели «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шелкового пути XXI века», на основе чего можно заключить следующее.*

«Пояс» является сухопутным коридором, который проходит через Центральную Азию до Европы и соединяет две крупные экономики мира.

Маршрут выступает основным логистическим коридором, он создаст новые возможности для Центральной Азии и Восточной Европы как для перевалочного узла, так и для поставщика товаров.

«Путь» — это густонаселенный потребительский и промышленный район, как и не имеющий выхода к морю «Пояс», он также соединяет Китай и Европу, но отличается тем, что дорога проходит через Юго-Восточную, Южную Азию, Ближний Восток и Восточную Африку.

В данной работе мы более подробно рассмотрели риски реализации инициативы в Центральной Азии: Казахстане, Киргизии, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и странах АСЕАН.

Центральная Азия характеризуется наличием большого неиспользованного потенциала развития и интеграции. «Экономический пояс Шелкового пути» может быть ключом к решению некоторых проблем.

На 2020 г. реализовано значительное количество инфраструктурных проектов, среди которых можно выделить следующие. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», сухой порт «KTZE-Khorgos Gateway», Порт Курык, трансконтинентальный коридор «Западная Европа-Западный Китай» (открытие всей трассы планируется на 2024 г.), автодорога Китай–Киргизия–Узбекистан, Бишкек-Нарын-Торугарт, железная дорога Вахдат-Йовон.

Для государств-членов АСЕАН инициатива выступает как средство улучшения связей посредством развитой инфраструктуры, что будет способствовать увеличению торговли и инвестиций в регионе за счет улучшения логистики.

С момента начала строительства «Одного пояса, одного пути» был реализован ряд проектов, среди которых можно выделить следующие. Газонефтепровод Китай-Мьянма, трансграничная экономическая зона (Мьянма), трансграничная экономическая зона (Вьетнам), электростанция Хайзыонг (Вьетнам), Нам Тха ГЭС (Лаос), ветро-солнечная станция мощностью 100 мВт (Филиппины), ветро-солнечная станция мощностью 132 мВт (Филиппины), электростанция (Вьетнам), ветро-солнечная станция мощностью 40 мВт (Филиппины), электростанция (Вьетнам), тайско-китайская промышленная зона в Районге, промышленный порт Моровали (Индонезия).

4. Сформулированы основные особенности инициативы.

1. способствует развитию двусторонних рынков и глобальному экономическому росту;

2. охватывает более 100 стран с отличным уровнем развития экономики, находящихся в разных точках мира;

3. она выступает инструментом стимулирующим диалог между цивилизациями;

4. охватывает такие пункты сотрудничества как политическая координация, взаимосвязь инфраструктур, бесперебойную торговлю, свободное передвижение капитала, укрепление близости между народами;

5. способствует выстраиванию диалога с использованием ранее созданных организаций и площадок;

6. интегрируется в национальные стратегии стран-участниц;

7. стимулирует строительство большого количества инфраструктурных проектов и включение ранее созданных в общую систему;

8. способствует ускорению регионального сотрудничества и модернизации.

5. *Рассмотрены достигнутые промежуточные результаты.*

По данным на июль 2019 г. было завершено *666 проектов* в различных сферах, а также *2207 находились в процессе реализации*, на 2021 г. *140 стран* мира являются ее участницами.

По состоянию на конец января этого года подписано 205 документов о сотрудничестве со 140 странами и 31 международной организацией по совместному строительству «Пояса и пути».

Перечень реализуемых проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь» представлен аэропортами, зонами экономического сотрудничества, ГЭС, промышленными парками, портами, железными дорогами, магистралями, умными городами.

6. *Выявлены проблемы, возникающие в процессе воплощения в жизнь инициативы «Один пояс, один путь».*

Несмотря на наличие многочисленных перспектив и достигнутых успехов, существует ряд проблем, с которыми «Поясу и пути» предстоит столкнуться. В частности, в документах указываются «три силы зла»: терроризм, сепаратизм и религиозный экстремизм.

Независимо от того, что инициатива намерена удовлетворить инфраструктурные потребности развития соответствующих стран, возникает вопрос, в какой степени интересы и движущие силы Китая пересекаются с политическими и социально-экономическими реалиями таких государств на местах.

Основными рисками в рассматриваемых нами регионах являются недостаточно развитая экономика, отсутствие необходимой инфраструктуры, политическая и социальная нестабильность, растущий национализм.

7. *Составлен SWOT-анализ формирования и развития инициативы «Один пояс, один путь».*

На основе сформулированных в ходе анализа сильных и слабых сторон можно выявить ключевые направления дальнейшего развития и изменений «Одного пояса, одного пути». На данном этапе инициатива активно развивается, но в ходе реализации сталкивается с определенным количеством рисков и проблем (Таблица 19), минимизация которых позволит «Одному поясу, одному пути» достигнуть основной цели – построения нового типа глобализации.

8. *Рассмотрены основные перспективы развития инициативы.*

«Один пояс, один путь» – это отказ от традиционной глобализации и создание ее нового типа. Перспектива инициативы заключается в формировании открытой, всеобъемлющей, сбалансированной системы сотрудничества и «Сообщества единой судьбы человечества».

«Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», как сообщает правительство Китая, направлены на расширение связей между азиатским, европейским и африканским континентами. Намерение состоит в том, чтобы увеличить торговые потоки, стимулировать долгосрочный экономический рост и развитие, принося пользу всем вовлеченным странам.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ

Источники:

На русском языке:

1. Бюллетень «Перспектив развития мировой экономики» // Официальный сайт МВФ. URL: <file:///C:/Users/Пользователь/Downloads/textr.PDF> (дата обращения 07.04.2021).
2. Восточный Китай и Центральную Азию соединил новый ж/д маршрут// Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/news/163301.htm> (дата обращения: 02.02.2021).
3. В Пекине состоялось заседание круглого стола 2-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках Пояса и пути // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/focus/88360.htm> (дата обращения: 28.03.2021).
4. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии. Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 21.03.2021).
5. Государственное агентство по геологии и минеральным ресурсам при министерстве энергетики и промышленности Кыргызской Республики. URL: www.geology.kg (дата обращения: 20.05.2021).
6. Дорожная карта «Одного пояса, одного пути» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm> (дата обращения: 03.04.2021).
7. Евроазиатский транспортный коридор (проект ТРАСЕКА) // Официальный сайт МИД. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/607688 (дата обращения: 22.02.2021).
8. Индекс восприятия коррупции 2020. URL: [https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20\[WEB\].pdf](https://transparency.org.ru/research/CPI2020_Report_RU%20[WEB].pdf) (дата обращения: 01.05.2021).

9. Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути»: прогресс, вклад и перспективы // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm> (дата обращения: 23.03.2021).

10. Как начиналась программа ТРАСЕКА // Официальный сайт ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/> (дата обращения: 04.03.2021).

11. Карта шести экономических коридоров инициативы. URL: <https://orient.tm/iniciativa-poyasa-i-puti-evrazijskij-i/> (дата обращения: 04.06.2020).

12. Китай опубликовал Белую книгу об арктической политике страны // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь» . URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/46184.htm> (дата обращения: 21.03.2021).

13. Комментарий: совместно построить новый Морской Шелковый путь. // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydyl/event/36817.htm> (дата обращения: 21.12.20).

14. Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf> (дата обращения: 12.03.2021).

15. Общая карта «Одного пояса одного пути». URL: <http://silk-road-today.kz> (дата обращения: 03.06.2020).

16. Основные газопроводы Туркменистана // Официальный сайт МИД Туркменистана. URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/84> (дата обращения 30.11.2020).

17. Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (дата обращения: 20.04.2021).

18. Полный текст Устава КПК, принятого с частичными поправками 19-м Всекитайским съездом КПК. URL:

<http://ru.chineseembassy.org/rus/ztd/19sjd/t1507489.htm> (дата обращения: 02.03.2021).

19. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm> (дата обращения: 12.03.2020).

20. Резолюция XIX Всекитайского съезда КПК по докладу Центрального Комитета КПК 18-го созыва. // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/33753.htm> (дата обращения: 20.05.2021).

21. Статистические данные по Китаю // Официальный сайт Всемирного банка. URL: <https://data.worldbank.org/country/china?view=chart> (дата обращения: 02.04.2021).

22. Туркменбашинский международный морской порт. // Официальный сайт Туркменбашинского международного морского порта. URL: <https://port.com.tm/ru/главная/> (дата обращения: 01.05.2021).

На китайском языке:

23. «2020 Нянь гоминь цзинцзи хэ шэжуэй фачжань тунцзи гунбао» пинду [《2020 年国民经济和社会发展统计公报》评读. Комментарии к Статистическому бюллетеню национального экономического и социального развития за 2020 год]. URL: http://www.stats.gov.cn/tjsj/sjjd/202102/t20210228_1814157.html (дата обращения: 28.02.2021).

24. Биншан сычоучжилу [冰上丝绸之路. Арктический пояс Шелкового пути] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/slbk/80077.htm> (дата обращения: 20.03.2021).

25. Бяочжунь лянъгун гунцзянь «Идайилу» синдун цзихуа (2018-2020 нянь) [标准联通共建“一带一路”行动计划 (2018-2020 年). План действий по унификации и объединению стандартов стран вдоль «Одного пояса, одного пути» (2018-2022 гг.)] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/43480.htm> (дата обращения: 15.03.2021).

26. Гунцзянь «Идайилу»: линиянь, шицзянь, юй чжунго дэ гунсянь [共建“一带一路”: 理念、实践与中国的贡献. Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12658.htm> (дата обращения: 06.04.2021).

27. Си Цзиньпин цзай нацза'эрбаефу дасюэ дэ яньцзян (Цюаньвэнь) [习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲 (全文). Речь Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст)] // Официальный сайт Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. URL: <http://kz.chineseembassy.org/chn/zhgx/zxdt/t1074174.htm> (дата обращения: 04.04.2021).

28. Туйдун гунцзянь сычоучжилуцзинцидай хэ 21 шицзи хайшансычоучжилу дэ юаньцзин юй синдун [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. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201702/201702070519013.pdf> (дата обращения: 05.04.2021).

29. Туцзе: «Идайилу»Чанъи люнянь чэнцзидань [图解: “一带一路”倡议六年成绩单. Иллюстрация: Шестилетний табель с итогами инициативы «Один пояс, один путь»] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один

путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/102792.htm> (дата обращения: 15.03.2021).

На английском языке:

30. ASEAN statistical yearbook 2020 // ASEAN Secretariat. 2020.

31. China's Arctic Policy. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> (дата обращения: 22.03.2021).

32. Global Economic Prospects, East Asia and Pacific regional overview // Официальный сайт Всемирного банка. URL: <https://pubdocs.worldbank.org/en/693711599838723416/Global-Economic-Prospects-January-2021-Regional-Overview-EAP.pdf> (дата обращения: 01.04.2021).

33. Refinitiv BRI database (Up to July 31, 2019) URL: <https://docviewer.yandex.ru/view/1108232409/?page=7> (дата обращения: 03.03.2021).

34. The Export-Import Bank of China. URL: <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/> (дата обращения: 21.05.2021).

Масс-медиа:

На русском языке:

35. БАМ: история строительства и значение магистрали. Справка // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20090427/169317712.html> (дата обращения: 03.03.2021).

36. Бишкек заявил о применении пыток в Таджикистане к задержанным из Киргизии // Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/765085> (дата обращения 27.04.2021).

37. Борьба с терроризмом в СУАР и безопасность Евразии: стабильность выше всего // Российская газета. URL:

<https://rg.ru/2019/12/10/borba-s-terrorizmom-v-suar-i-bezopasnost-evrazii-stabilnost-vyshe-vsego.html> (дата обращения 25.03.2021).

38. В Азии создали крупнейшую в мире зону свободной торговли // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/economics/15/11/2020/5fb0bdb69a7947d5289e28e9> (дата обращения: 10.04.2021).

39. В Афганистане рассказали о перспективах газопровода ТАПИ // Радио Sputnik. URL: <https://radiosputnik.ria.ru/20200121/1563660288.html> (дата обращения: 10.04.2021).

40. В Китае состоялась встреча президентов и глав правительств 37 государств. Оглашены итоги масштабного форума // Спутник. URL: <https://ru.sputnik.kg/politics/20190427/1044135595/odin-poyas-odin-put-forum-prezidenty.html> (дата обращения: 01.04.2021).

41. В Мьянме напали на ведущий в Китай газопровод, есть погибшие // Корреспондент.net. URL: <https://korrespondent.net/world/4355254-v-mianme-napaly-na-veduschiy-v-kytai-hazoprovod-est-pohybshye> (дата обращения: 19.05.2021).

42. Жители Китая бойкотируют продукцию западных брендов // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2021/03/28/zhiteli-kitaia-obiavili-bojkot-produkcii-riada-zapadnyh-brendov.html> (дата обращения: 03.04.2021).

43. Жители крупных городов республики вышли на акции протеста // Независимая газета. URL: https://ng-ru.turbopages.org/ng.ru/s/cis/2019-09-05/1_7669_kazakhstan.html (дата обращения 25.04.2021).

44. Задержание активиста Билаша: влияние КНР в Казахстане? // Deutsche Welle. URL: <https://www.dw.com/ru/задержание-активиста-билаша-влияние-кнр-в-казахстане/a-47935414> (дата обращения: 11.05.2020).

45. Итоги второй встречи в формате «Центральная Азия – Китай» // StanRadar – новости Центральной Азии. URL: <https://stanradar.com/news/full/44724-tsentrálnaja-azija-kitaj-i-konflikt-na-granitsetsenki-kitajskih-ekspertov.html> (дата обращения: 19.05.2021).

46. Какой ценой обходятся дружба и деньги: зачем Китаю золото Таджикистана // Спутник. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180515/1025552961/tajikistan-china-zoloto-dobycha.html> (дата обращения: 10.05.2020).

47. Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии // Электронное периодическое издание Интернет-проект «ИноСМИ.RU». URL: <https://inosmi.ru/politic/20190110/244365018.html> (дата обращения: 12.05.2020).

48. Китай начал осуществлять прямые грузовые железнодорожные перевозки в Британию // BBC. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-38493954> (дата обращения: 15.03.2021).

49. Китайскому предупреждение: бирманцы угладили в перевороте руку Пекина // Известия. URL: <https://iz.ru/1126503/nataliia-portiakova/kitaiskomu-preduprezhdenie-birmantcy-ugliadeli-v-perevorote-ruku-pekina> (дата обращения 25.04.2021).

50. Когда Севморпуть сможет заменить Суэцкий канал // Газета. РУ. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2018/09/10/11957443.shtml> (дата обращения: 14.03.2021).

51. МВФ отказался использовать официальную статистику Туркменистана // Азатыкк. URL: <https://rus.azattyq.org/a/31202842.html> (дата обращения 30.04.2021).

52. МИД КНР отверг обвинения в геноциде уйгуров // ТАСС. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10761535> (дата обращения: 03.04.2021).

53. Мишустин заявил, что кабмин ставит задачу в 2024 году ввести в эксплуатацию трассу М-12 // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8935015> (дата обращения 03.02.2021).

54. Названы области Узбекистана с самым высоким уровнем безработицы // Новости Узбекистана. URL: <https://nuz.uz/obschestvo/40224->

nazvany-oblasti-uzbekistana-s-samym-vysokim-urovнем-bezroboticy.html (дата обращения: 13.05.2020).

55. Один пояс, один путь: уточнение пути и расширение пояса // EADaily. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshirenie-poyasa> (дата обращения: 10.03.2021).

56. Помпео обвинил Китай в геноциде в Синьцзяне.// Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/world/745896> (дата обращения: 21.03.2021).

57. Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда // NUR.kz. URL: <https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html> (дата обращения: 10.05.2020).

58. Премьер Малайзии: инициатива «Один пояс - один путь» будет выгодна для всех участников // ТАСС. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6386430> (дата обращения 25.04.2021).

59. Путин: проект «Один пояс - один путь» вносит стабильность в мировую экономику // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4252211> (дата обращения: 20.05.2020).

60. С какими проблемами сталкивается Казахстан в переходный период // Lenta. ru. URL: <https://lenta.ru/articles/2021/03/19/kaz/> (дата обращения 25.04.2021).

61. Садыр Жапаров: Некоторые объекты могут отойти Китаю, если не погасить долг // Газета. Ру. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2021/03/19/debt-kyrgyzstan/> (дата обращения 25.04.2021).

62. Страх перед Китаем вывел людей в Казахстане на улицы. // BBC News Русская служба // BBC. URL: https://www.bbc.com/russian/international/2016/04/160429_kazakhstan_land_rent_protests (дата обращения: 10.05.2020).

63. У конфликта вокруг Мьянмы есть и экономическая сторона // Ведомости URL:<https://www.vedomosti.ru/economics/blogs/2017/09/11/733300-konflikta-myanmi-ekonomicheskaya> (дата обращения: 05.04.2020).

64. Хуаньцю шибао (Китай): Синьцзян должен сопротивляться западному расследованию на основе стандартов «презумпции вины» // Электронное периодическое издание Интернет-проект «ИноСМИ.RU». URL: <https://inosmi.ru/politic/20210331/249450488.html> (дата обращения: 31.03.2021).

65. Эксперты: сопряжение ЕвразЭС и проекта «Один пояс - один путь» должно быть многовекторным // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4572160> (дата обращения: 03.03.2021).

На английском языке:

66. Sri Lanka signs port deal for China's one-belt one-road plan // Deutsche Welle. URL: <https://www.dw.com/en/sri-lanka-signs-port-deal-for-chinas-one-belt-one-road-plan/a-39889948> (дата обращения: 02.05.2020).

Научная литература:

На русском языке:

67. Денисов И. Е., Адамова Д. Л. Формулы внешней политики Си Цзиньпина: основные особенности и проблемы интерпретации// Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. № 22. С.76-90.

68. Докашева Е.С. Великий шелковый путь. Полная история. М.: Издательство АСТ, 2020.

69. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи/ под ред. В.И.Якунина М: Научный эксперт, 2016.

70. Кузьмина Е. Е.. Предыстория Великого шелкового пути: Диалог культур Европа—Азия /отв. ред. Г. М. Бонгард-Левин. М.: КомКнига, 2010.

71. Латов Ю. В. Великий шелковый путь — Пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «Открытия») // Историко-экономические исследования. 2010. Т. 11. № 1. С. 123-140.

72. Малик А. С. Автомагистраль «Западная Европа - Западный Китай» как первое воплощение идеи «нового Шелкового пути» // Academy. 2017. №4. С.35-37.

73. Михайличенко К.М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. Т.21. № 2. С. 333-345.

74. Никифоров В.Н. Очерк истории Китая: II тысячелетие до н.э. – начало XX столетия. М.: Институт Дальнего Востока, 2002.

75. Новосельцев С. В. Конфликт в Южно-Китайском море в XXI веке: эволюция позиций участников // Сравнительная политика. 2018. № 3. С. 88-100.

76. Островский А.В. Китайская модель перехода к рыночной экономике. М.: ИДВ РАН, 2007.

77. Портяков В.Я. Внешняя политика Китайской Народной Республики в XXI столетии / отв. ред. В.Е. Петровский. М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2015.

78. Портяков В.Я. Становление Китая как ответственной глобальной державы. - М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2013.

79. Селищев А.С., Селищев Н.А. Китайская экономика в XXI веке. Спб: Питер, 2004.

80. Титаренко М.Л., Петровский В.Е. Россия, Китай и новый мировой порядок. Теория и практика. - М.: Весь мир, 2016.

81. Цинь Юйцай, Ло Вэйдун, Чжоу Гупин. Один пояс и один путь. Комментарии. Чжэцзян: Издательство Чжэцзянского университета, 2017.

82. Щерба К. Д. Один пояс - один путь: перспективы сопряжения с ЕАЭС Социально-гуманитарные знания. 2019. № 6. С. 312-316.

На китайском языке:

83. Би Сэнь, Чжан Ли [毕森, 张丽]. 21 шицзи хайшан сычоучжилу яньсянь ганкоу цзи ганчэн гуаньси бяньхуа фэньси [21 世纪海上丝绸之路沿线

港口及 港城关系变化分析. Анализ изменений во взаимоотношениях между портами и городами вдоль Морского Шелкового пути в 21 веке]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=Z> (дата обращения: 25.03.2021).

84. Ван Чао [王超]. Чжунго гудай сычоучжилу дэ гайнянь, тэдянь цзи ци дуй «Идайилу» цзяньшэ дэ циши [中国古代丝绸之路的概念、特点 及其对“一带一路”建设的启示. Концепция и особенности китайского Великого шелкового пути и вдохновение им строительства «Одного пояса, одного пути»]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=E> (дата обращения: 26.03.2021).

85. Вого и цяньшу гунцзянь «Идайилу» хэцзовэньцзянь 205 фэнь [我国已签署共建“一带一路”合作文件 205 份. Китай уже подписал 205 документов о сотрудничестве для совместного строительства «Одного пояса, одного пути»] // URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/163241.htm> (дата обращения: 03.03.2021).

86. Чжан Юйлин, Чжан Ся, Чэнь Мэн [张玉玲, 张霞, 陈梦]. Чжунго юй «Хайшан сычоучжилу» яньсянь гоцзя маои цяньли юй сялоуй цзи инсян иньсу яньцзю [中国与“海上丝绸之路”沿线国家贸易潜力与效率及影响因素研究. Исследование потенциала, эффективности, а также факторов, оказывающих влияние на торговлю между Китаем и странами, расположенными вдоль «Морского шелкового пути»]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=Q> (дата обращения: 24.03.2021).

87. Чжан Юэ [张悦]. Элосы юй дунмэн гуаньси синьдунсян цзи чжунго дэ индуй [俄罗斯与东盟关系新动向及中国的应对. Новые тенденции в отношениях Россия-АСЕАН и реакция Китая] URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=F> (дата обращения: 22.03.2021).

88. Чжу Цзигао, Ван И, Тан Гулян [祝继高, 王谊, 汤谷良] «Идайилу» чанъи сядэ дуй вай тоуцзы: яньцзю шупин юй чжанъван [“一带一路”倡议下的对外投资: 研究述评与展望. Иностранные инвестиции в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: обзор исследований и перспективы]. URL: <http://proxu.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=W> (дата обращения: 20.03.2021).

89. Чэнь Минхуа, Ван Шань, Лю Вэньфэй, Лю Юйсинь [陈明华, 王山, 刘文斐, 刘玉鑫]. Чжунго дуй «Идайилу» яньсянь ди цюй OFDI дэ цюйюй чаи цзи цюйши яньцзинь [中国对“一带一路”沿线地区 OFDI 的区域差异及趋势演进. Региональные различия Китая и эволюция тенденций вывоза ПИИ в районы, расположенные вдоль «Пояса и пути»]. URL: <http://proxu.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=D> (дата обращения: 18.03.2021).

90. Шан Тао, Чжао Юйцзинь [尚涛, 赵玉锦] Идайилу яньсянь гоцзя иншан хуаньцзин дуй чжунго дуй вай чжицзе тоуцзы дэ инсян яньцзю [“一带一路”沿线国家营商环境对中国对外直接投资的影响研究. Исследование влияния деловой среды в странах, расположенных вдоль «Одного пояса и одного пути», на прямые иностранные инвестиции Китая]. URL: <http://proxu.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=S> (дата обращения: 23.03.2021).

На английском языке:

91. Cai. P. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute Analyses, 2017.

92. China's belt and road initiative and its impact in Central Asia/ под ред. M. Laruelle. Washington, D.C., 2018.

93. Lanteigne M. Chinese Foreign Policy: An Introduction. Routledge, 2019.

94. Scobell A., Lin B., Shatz H.J. At the dawn of belt and road: China in the developing world/ A.Scobell, B.Lin, H. J. Shatz- Santa Monica: RAND Corporation 2018.

95. The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&* (дата обращения: 28.04.2021).

96. Understanding the Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement (RCEP) What does the RCEP mean to businesses? URL: https://docviewer.yandex.ru/view/1108232409/?* (дата обращения 03.05.2021).

Электронные ресурсы:

На русском языке:

97. Антикитайская истерия в Казахстане. URL: <https://kaktakto.com/analitika/antikitajskaya-isteriya-v-kazaxstane-mozhet-li-sluchitsya-bolshaya-beda/> (дата обращения: 11.05.2020).

98. Антикитайские митинги в Кыргызстане — это вообще важно? URL: <https://kloop.kg/blog/2019/01/19/antikitajskie-mitingi-v-kyrgyzstane-eto-voobshhe-vazhno-otvechayut-politologi/> (дата обращения: 12.05.2020).

99. Бизнес путеводитель 2017. URL: http://tpp.tj/business-guide2017/rus/gornorudnaya_pr_rus.html#:~:text=Природные%20ресурсы%20Таджикистана%20весьма%20разнообразны.,минеральные%20ресурсы%2С%20имеющие%20экспортный%20потенциал (дата обращения 20.05. 2021).

100. Газопровод Кыргызстан-Китай: В бюджет поступит 2 млрд долларов. URL: https://www.gezitter.org/economics/70630_gazoprovod_kyrgyzstankitay_v_byudjet_postupit_2_mlrd_dollarov_/#:~:text=Газопровод%20КыргызстанКитай%20является%20частью%20газопровода,будет%20проходить%20на%20территории%20Китая (дата обращения 25.04.2021).

101. Железная дорога Аркалык – Шубарколь. URL: https://niitk.kz/ru/catalog/zheleznaya-doroga-arkalykshubarkol_2#:~:text=Железнодорожная%20линия%20Аркалык%20%20Шубарколь,строительная%20длина%20–%202015%2С93%20км (дата обращения: 20.05.2021).

102. Китай становится ведущим экономическим партнером Узбекистана. URL: <http://rusevr.asia/kitaj-stanovitsya-vedushhim-ekonomicheskim-partnerom-uzbekistana/> (дата обращения: 13.05.2020).

103. Китайские компании реализуют 6 новых проектов в текстильной промышленности в Узбекистане. URL: <http://china-uz-friendship.com/?p=1063> (дата обращения: 13.05.2020).

104. Кыргызстан: насколько оптимальна альтернативная автодорога Север-Юг? URL: <https://cabar.asia/ru/kyrgyzstan-naskolko-optimalna-alternativnaya-avtodoroga-sever-yug> (дата обращения: 11.05.2020).

105. Линия D увеличит поставки по газопроводу Центральная Азия - Китай до 85 миллиардов кубометров в год. URL: <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/linija-d-uvelichit-postavki-po-gazoprovodu-centralnaja-azija-kitai-do-85-miliardov-kubometro-v-god.html> (дата обращения: 12.05.2020).

106. Макроэкономическая ситуация в странах Центральной Азии: как Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Таджикистан переживают последствия пандемии COVID-19. URL: https://raexpert.ru/researches/int_fin/central_asia_2021/ (дата обращения 26.04.2021).

107. Нефтезавод в Дангаре (Таджикистан) готов к работе и ждет сырье. URL: <https://e-cis.info/news/567/86566/> (дата обращения: 05.05.2020).

108. Новый путь в Европу. URL: <https://europe-china.kz/info> (дата обращения: 18.05.2020).

109. Общая протяженность транспортных коридоров Кыргызской Республики. URL: <http://microbik.ru/dost/Г.+Бишкек%2С+Дом+Правительства+от+16+мая+2007+года+уп+n+249+указ+президента+кыргызской+республикис/shk-12.html> (дата обращения: 10.05.2020).

110. Один пояс, один путь помогает Синьцзяну продвинуться на передний край открытости. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-10/13/content_36799670.htm (дата обращения: 19.04.2020).

111. Политика Китая в Арктике и ее влияние на регион. URL: <http://vroanalytics.com/2018/07/10/politika-kitaya-v-arktike-i-ee-vliyanie-na-region/> (дата обращения: 13.03.2021).

112. Проблемы сотрудничества экономических отношений Кыргызстана и Китая в рамках проекта Экономический пояс великого шелкового пути. URL: <https://krsu.edu.kg/vestnik/2018/v3/a07.pdf> (дата обращения: 12.05.2020).

113. Проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан: Насколько он выгоден для Кыргызстана? URL: <https://analytics.cabar.asia/ru/proekt-zheleznoj-dorogi-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-naskolko-on-vygoden-dlya-kyrgyzstana/> (дата обращения: 12.05.2020).

114. Проект Средняя Азия-Китай. URL: https://omk.ru/company/best_projects/sak (дата обращения: 11.05.2020).

115. Результаты форума «Один пояс — один путь». URL: <http://actualcomment.ru/rezultaty-foruma-odin-poyas-odin-put-1705231334.html> (дата обращения: 01.02.2020).

116. Специальный репортаж: Взаимовыгодное сотрудничество Китая и Таджикистана приносит плоды для развития текстильной промышленности Республики Таджикистан. URL: <https://russian.dbw.cn/system/2017/01/19/001167295.shtml> (дата обращения: 15.04.2021).

117. Сухой порт KTZE – Khorgos gateway. URL: <https://contransit.ru/sez-horgos/> (дата обращения 25.04.2021).

118. Товарный поезд проделал самый длинный в мире путь по железной дороге – из Китая в Испанию. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/tovarnyi-poezd-prodelal-samyi-dlinnyi-v-mire-put-po-zheleznoi-doroge---iz-kitaia-v-ispaniiu/> (15.03.2021).

119. Туркменистан поставляет в Китай самый дешевый газ. URL: <http://www.hronikatm.com/2016/10/turkmenistan-postavlyayet-v-kitay-samyiy-desheviy-gaz/#prettyphoto/0/> (дата обращения: 12.05.2020).

120. Фролова И.Ю. Китайский проект Экономический пояс Шёлкового пути: развитие, проблемы, перспективы. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2016/5/6.pdf> (дата обращения: 10.01.2021).

121. Цель действий к «двум столетним юбилеям». URL: http://russian.china.org.cn/china/China_Key_Words/201411/18/content_34206361.htm (дата обращения: 02.03.2021).

122. Цементные заводы Таджикистана увеличили выпуск продукции на 10 % за год. URL: <https://jcement.ru/content/news/tsementnye-zavody-tadzhikistana-uvelichili-vypusk-produktsii-na-10-za-god/> (дата обращения: 15.04.2021).

123. Электрифицированная железная дорога Ангрэн-Пап – высокий результат стратегического партнерства. URL: <http://china-uz-friendship.com/?p=8715> (дата обращения: 13.05.2020).

124. ЮНЕСКО: Шелковый путь - путь диалога. URL: <http://www.infoshos.ru/ru/?idn=16742> (дата обращения: 20.02.2021).

На английском языке:

125. After Sri Lanka, will Nepal be stuck in a debt trap with China over One Belt One Road projects? URL: <https://scroll.in/article/902680/after-sri-lanka-will-nepal-be-stuck-in-a-debt-trap-with-china-over-one-belt-one-road-projects> (дата обращения: 01.05.2020).

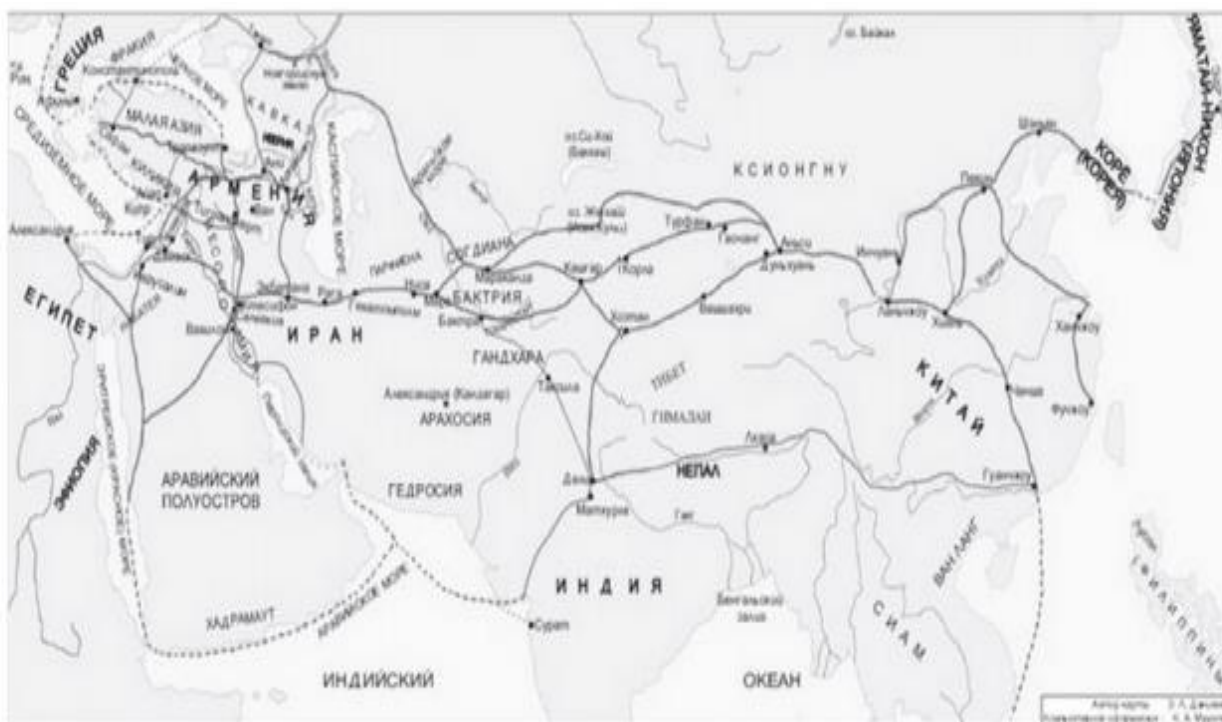
126. Kuryk Port Development Project. URL: <https://kuryk.kz/en/kuryk-project/project-description.html> (дата обращения 28.04.2021).

127. Prospects for China – Kyrgyzstan Economic Relations in the Framework of the Silk Road Economic Belt Project. URL: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Prospects-for-China-Kyrgyzstan-Economic-Relations-in-the-Framework-of-the-Silk-Road-Economic-Belt-Project/obor/en/1/1X000000/1X0A9JIX.htm> (дата обращения: 12.05.2020).

ПРИЛОЖЕНИЯ

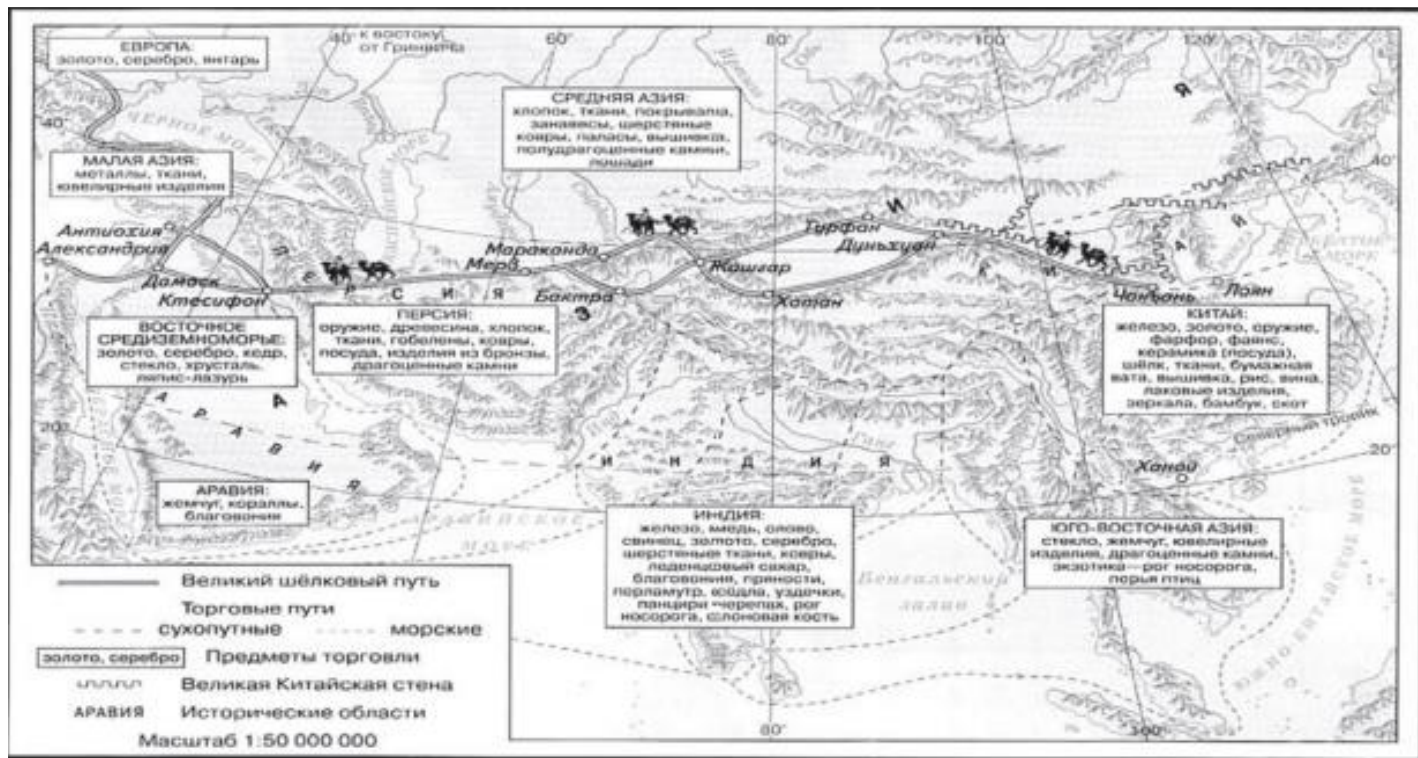
Приложение А

Маршрут караванной дороги, связывавшей Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века. С 1877 года ее называют «Великим шелковым путем»¹³⁴



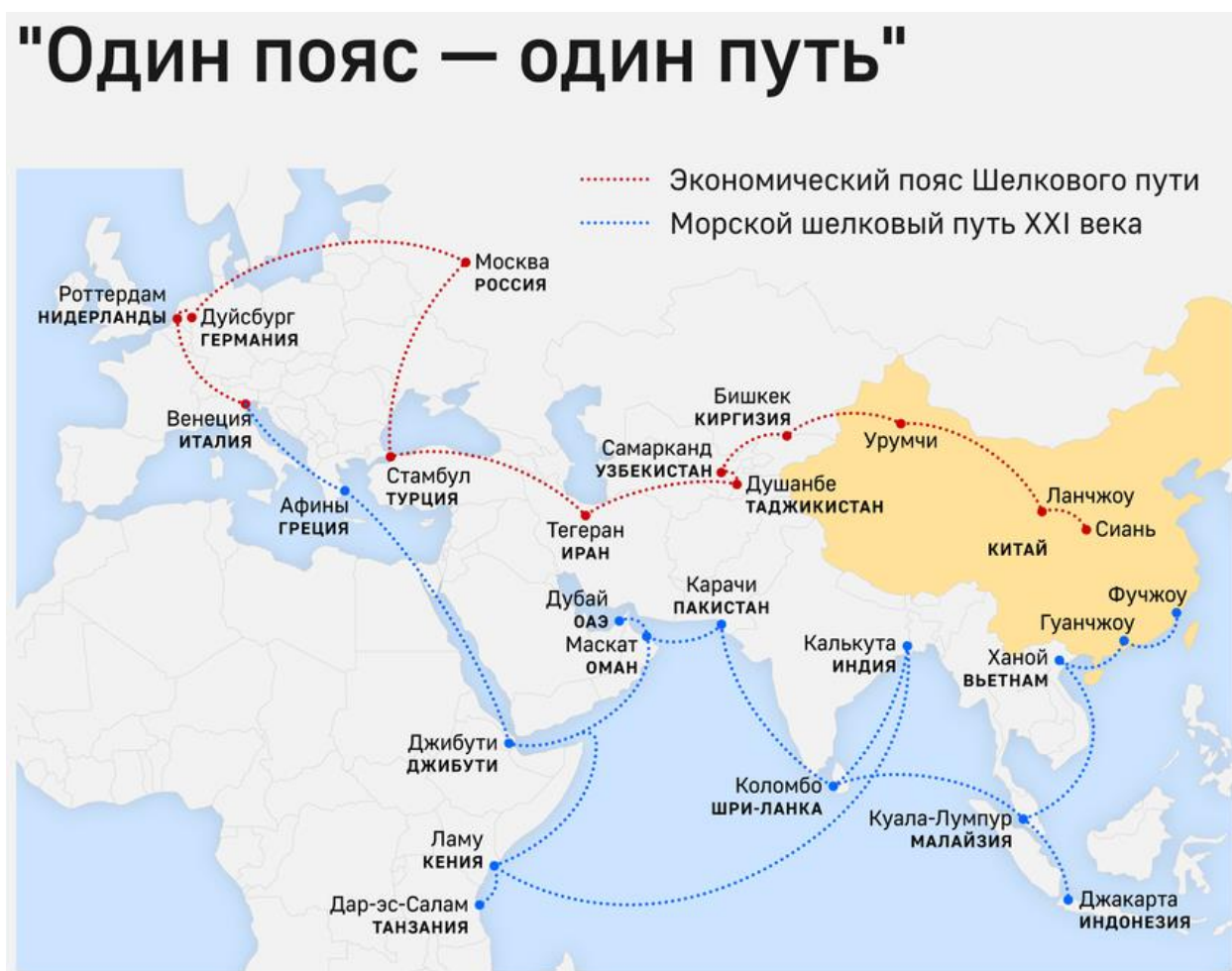
¹³⁴Докашева Е.С. Великий шелковый путь. Полная история. М: Издательство АСТ, 2020. С. 88.

Основные направления Великого шелкового пути¹³⁵



¹³⁵ Докашева Е.С. Великий шелковый путь. Полная история. М: Издательство АСТ, 2020. С. 100.

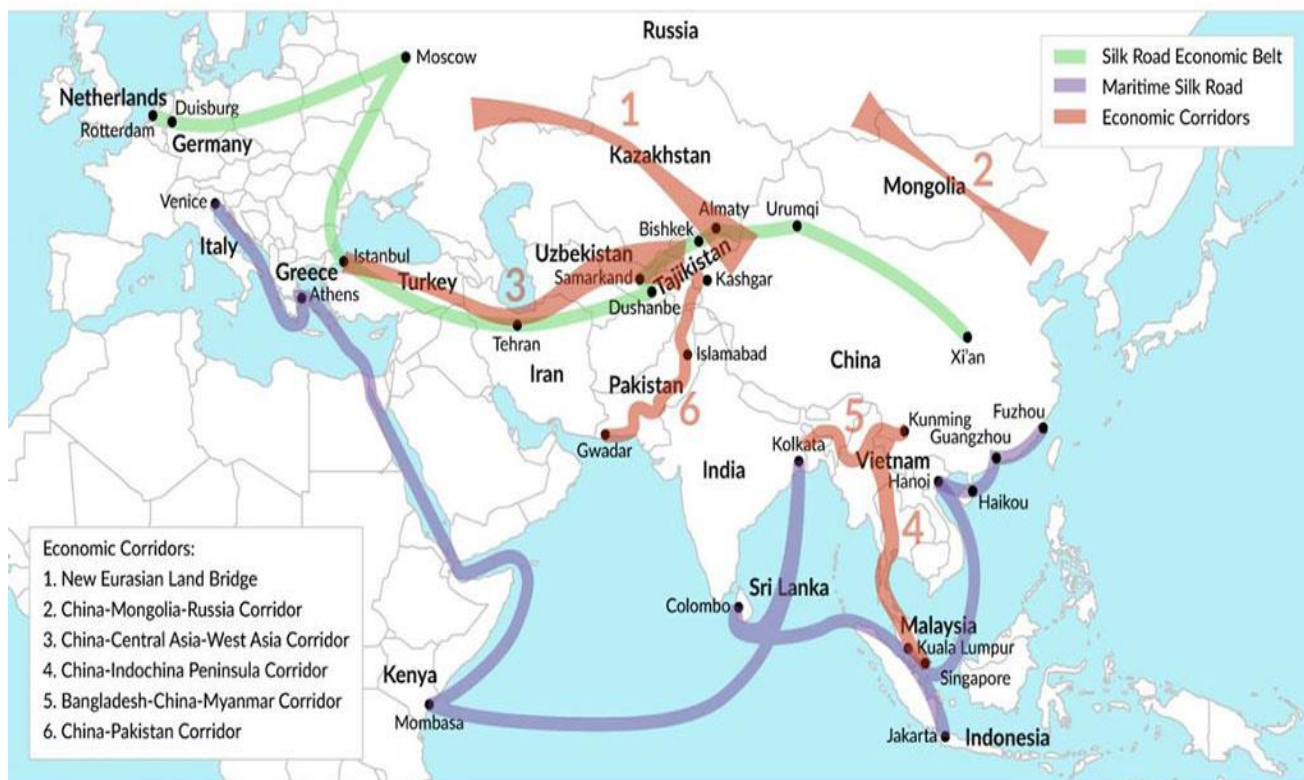
Общая карта «Одного пояса одного пути»¹³⁶



¹³⁶Общая карта «Одного пояса одного пути». URL: <http://silk-road-today.kz> (дата обращения: 03.06.2020)

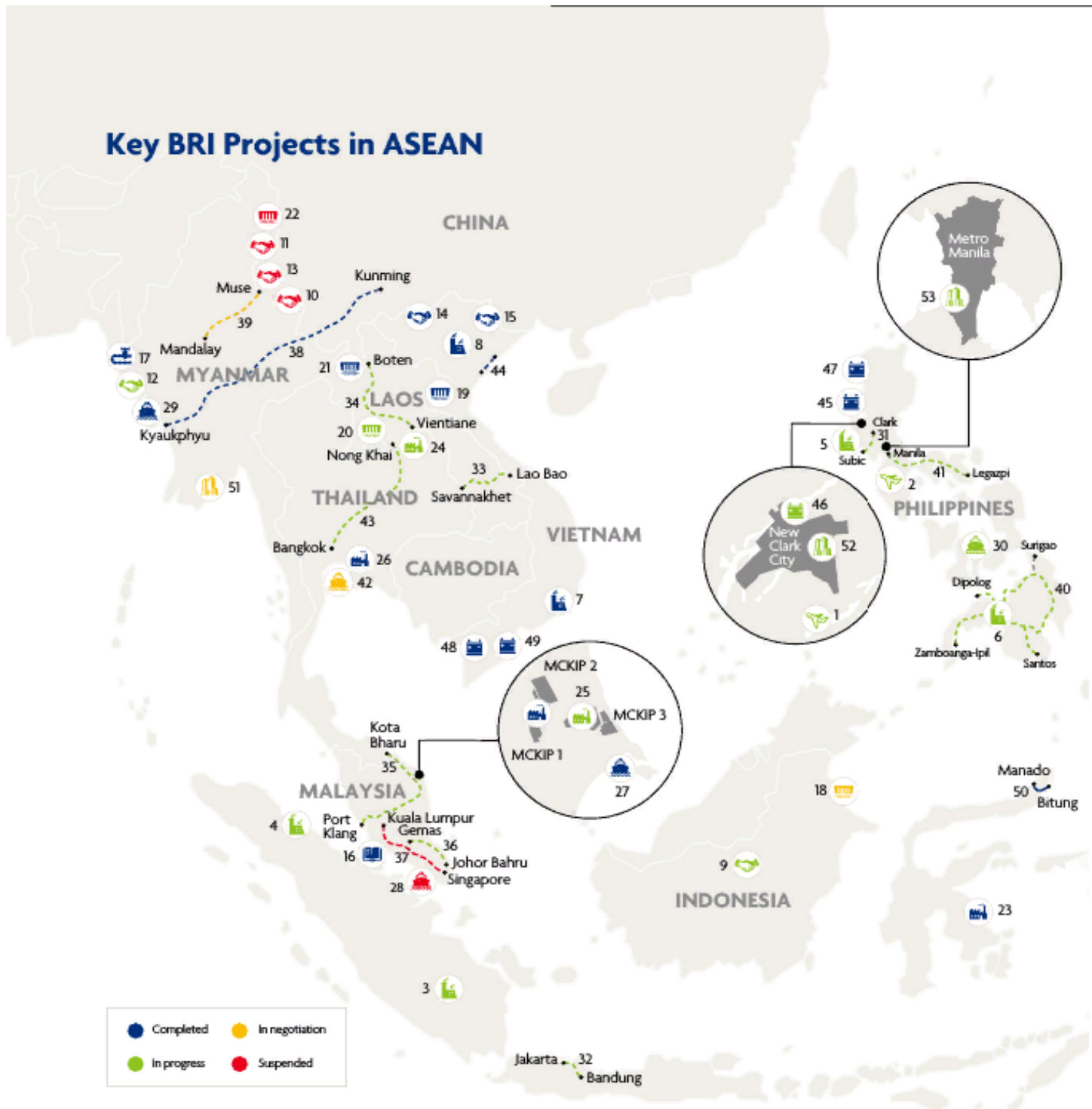
Карта шести экономических коридоров инициативы¹³⁷

Six corridors: China's Belt and Road Initiative













¹³⁷Карта шести экономических коридоров инициативы. URL: <https://orient.tm/iniciativa-poyasa-i-puti-evrazijskij-i/> (дата обращения: 04.06.2020)

Карта инфраструктурных проектов в странах АСЕАН¹³⁸



¹³⁸ The belt and road initiative in ASEAN. URL: https://docviewer.yandex.ru/view/0/?page=1&* (дата обращения: 28.04.2021).

	No.	Project	Country
 Airport	1	Clark International Airport	Philippines
	2	Sangley Point International Airport	Philippines
 Coal Power Plant	3	Muara Enim Bukit Asam coal-fired pithead power plant	Indonesia
	4	Panglalan Susu Power Plant phase II unit II	Indonesia
	5	Dingrin 2x660 MW	Philippines
	6	Kauswagan 4x135 MW	Philippines
	7	Binh Thuan Power Plant	Vietnam
	8	Hai Duong Power Plant	Vietnam
 Economic Cooperation Zone	9	China-Indonesia JuLong Agricultural Industry Cooperation Zone	Indonesia
	10	Chinshwehaw Border Economic Zone	Myanmar
	11	Kangiketi Border Economic Zone	Myanmar
	12	Kyaukphyu Special Economic Zone	Myanmar
	13	Muse Border Economic Zone	Myanmar
	14	Cross Border Economic Zone in Hekou-Lao Kai	Vietnam
 Education and Cultural Collaboration	15	Cross Border Economic Zone in Pingxiang - Dong Dang	Vietnam
	16	Xiamen University Malaysia Campus	Malaysia
 Energy Transmission	17	Oil and Gas Pipeline	Myanmar
 Hydropower Plant	18	Kayan River Hydropower Plant	Indonesia
	19	Nam Chiene Hydropower Station	Laos
	20	Nam Ngum 3 Hydropower Station	Laos
	21	Nam Tha I Hydropower Station	Laos
	22	Myitsone Dam and Hydropower Plant	Myanmar
 Industrial Park	23	China-Indonesia Morowali Industrial Park	Indonesia
	24	Vientiane Saysettha Development Zone (SCDZ)	Laos
	25	Malaysia – China Kuantan Industrial Parks (MCKIP 1, 2, 3)	Malaysia
	26	Thai-Chinese Rayong Industrial Zone	Thailand
 Port	27	Kuantan Port Expansion	Malaysia
	28	Melaka Gateway - Port and Real Estate	Malaysia
	29	Kyaukphyu Deep Sea Port	Myanmar
	30	Cebu International Container and Bulk Terminal	Philippines
	31	Laem Chabang Port Development Project Phase 3	Thailand
--- Railway	32	Jakarta – Bandung High-Speed Railway	Indonesia
	33	Savannakhet – Lao Bao Railway	Laos
	34	Vientiane – Boten Railway	Laos
	35	East Coast Rail Link	Malaysia
	36	Gemas Johor Bharu Double Tracking	Malaysia
	37	KL – Singapore High-Speed Rail	Malaysia
	38	Kyaukphyu – Kunming	Myanmar
	39	Muse – Mandalay	Myanmar
	40	Mindanao Railway	Philippines
	41	Philippine National Railways (PNR Bicol)	Philippines
	42	Subic – Clark	Philippines
	43	Bangkok – Nong Khai High-Speed Rail	Thailand
	44	Cat Linh – Ha Dong Urban Railway	Vietnam
	 Renewable Energy	45	Burgo 132 MW Wind-Solar Plant
46		Clark 100 MW Wind-Solar Plant	Philippines
47		Pasquin 100 MW Wind-Solar Plant	Philippines
48		Can Tho Waste-to-Energy Plant	Vietnam
49		Hau Giang 40MW Wind-Solar Plant	Vietnam
— Road	50	Manado-Bitung Tollway	Indonesia
 Smart city	51	New Yangon City Development	Myanmar
	52	New Clark City	Philippines
	53	New Manila Bay - City of Pearl	Philippines