



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2024. Т. 24, вып. 2. С. 208–214

Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology, 2024, vol. 24, iss. 2, pp. 208–214

<https://soziopolit.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-2-208-214>, EDN: AWBORH

Научная статья

УДК 327

Трансформация Концепции «Один пояс – один путь» (2013–2023 гг.): хронологический подход



М. В. Лапенко¹, Ал. С. Науменко¹✉, Ан. С. Науменко²

¹Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6

²Воронежский государственный университет, Россия, 394018, г. Воронеж, Университетская площадь, д. 1

Лапенко Марина Владимировна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры сравнительной политологии, lapenko-mv@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1946-5521>

Науменко Алина Сергеевна, аспирант, ассистент кафедры сравнительной политологии, naumenko-as@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4461-4728>

Науменко Антон Сергеевич, студент факультета международных отношений, anton1103837@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0003-1434-3979>

Аннотация. Инициатива Китайской Народной Республики «Один пояс – один путь» (“One Belt – One Road”) достаточно полно проанализирована в исследовательской литературе. Однако до настоящего времени в российской историографии не была представлена полная хронология данной Инициативы. В статье авторы анализируют трансформацию Концепции «Один пояс – один путь», используя хронологический подход. Также в статье применены системный подход, анализ текущей ситуации, метод ситуационного анализа. Исследуется развитие Инициативы, нормативно-правовая база, а также проводимые Китаем регулярные международные форумы «Пояс и путь». Кроме того, отдельное внимание в статье уделяется российско-китайским отношениям, поскольку они становятся частью реализации проекта. Отмечены также вызовы и перспективные направления Инициативы. Авторы приходят к выводу, о том, что Концепцию можно рассматривать как глобальный геополитический проект, она имеет достаточный потенциал для развития в Евразийском регионе, а также может стать частью многополярного миропорядка.

Ключевые слова: Концепция «Один пояс-один путь», Россия, Китай, торгово-экономические отношения

Для цитирования: Лапенко М. В., Науменко Ал. С., Науменко Ан. С. Трансформация Концепции «Один пояс – один путь» (2013–2023 гг.): хронологический подход // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2024. Т. 24, вып. 2. С. 208–214. <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-2-208-214>, EDN: AWBORH

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

Transformation of the “One Belt – One Road” Concept (2013–2023): A chronological approach

М. В. Lapenko¹, Al. S. Naumenko¹✉, An. S. Naumenko²

¹Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, 6 Miklukho-Maklaya St., Moscow 117198, Russia

²Voronezh State University, 1 Universitetskaya pl., Voronezh 394018, Russia

Marina V. Lapenko, lapenko-mv@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1946-5521>

Alina S. Naumenko, naumenko-as@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4461-4728>

Anton S. Naumenko, anton1103837@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0003-1434-3979>

Abstract. The People's Republic of China's “One Belt – One Road” initiative has been rather fully analyzed in the research literature. However, until now, the full chronology of this Initiative has not been presented in Russian historiography. In the article, the authors analyze transformation of the “One Belt – One Road” Concept using a chronological approach. The article also uses a systematic approach, analysis of the current situation, and the method of situational analysis. The development of the Initiative, the regulatory framework, as well as the regular international Belt and Road forums held by China are examined. In addition, the article pays special attention to Russian-Chinese relations, since they become part of the implementation of the project. Special attention is paid to the challenges and promising areas of the Initiative. The authors come to the conclusion that the Concept can be considered as a global geopolitical project; it has sufficient potential for development in the Eurasian region, and can also become a part of a multipolar world order.

Keywords: “One Belt – One Road” Concept, Russia, China, trade and economic relations



For citation: Lapenko M. V., Naumenko Al. S., Naumenko An. S. Transformation of the “One Belt – One Road” Concept (2013–2023): A chronological approach. *Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology*, 2024, vol. 24, iss. 2, pp. 208–214 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-2-208-214>, EDN: AWBORH

This is an open access distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Китайская Народная Республика провозгласила Концепцию «Один пояс – один путь» как подход к мирному развитию, который можно адаптировать к реальным потребностям стран, присоединяющихся к Инициативе, а не навязывать им путь развития Китая. Инициатива ориентирована на создание трансграничных транспортных, энергетических и экономических коридоров для развития и интеграции регионов Евразии и Африки. Основная идея Концепции заключается в повышении торгового и инвестиционного потенциала стран, расположенных на региональных маршрутах, и развитии их экономики.

Россия является одним из участников проекта, однако в государстве поначалу были некоторые опасения относительно внедрения «Пояса и пути». В частности, Инициатива будет выгодна только Китаю, а также у России нет отдельной Стратегии в рамках Концепции. Изменения произошли после предложенной идеи Президента России В. В. Путина «Большого Евразийского партнёрства», направленной на углубление экономических отношений в регионе. За 10 лет с момента начала реализации Инициативы произошло укрепление торговых и культурных отношений в Азии. Для того чтобы исследовать трансформацию Инициативы за обозначенный период, рассмотрим три этапа развития Концепции: с 2013 г. по 2016 г. (начальный этап), с 2017 по 2019 г. (этап эволюции и развития) и с 2020 по 2023 г. (этап устойчивого развития и роста).

Периодизация Инициативы начинается с 2013 г., когда Председатель Китая Си Цзиньпин предложил построить «Экономический пояс Шёлкового пути» (сухопутная часть проекта: во-первых, через Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Кыргызстан; во-вторых, через Иран, Турцию, Саудовскую Аравию, Сирию, Ирак; в-третьих – Грузию, Армению, Азербайджан, Беларусь, Украину, Молдову; в-четвёртых – Россию; в-пятых – Афганистан, Пакистан, Индию) и «Морской Шёлковый путь XXI века» (перевозка товаров по морю: во-первых, через Южно-Китайское море и Индийский океан; во-вторых, через Южно-Китайское море в Южную часть Тихого океана) – Концепцию «Один пояс – один путь», итоговой целью которой должно было стать развитие национальных экономик государств-участников [1, с. 303].

Эта идея стала основой для глобальной геополитической стратегии, принятой для инвестирования более чем в 70 государствах и международных структурах. Предполагалось, что Инициатива будет реализовываться посредством консультаций, совместной работы и взаимной выгоды, а также интеграции стратегий развития государств-участников. Кроме этого, «Один пояс – один путь» предполагает содействие свободному потоку экономических факторов, а также распределению ресурсов. По мнению министра иностранных дел Китая Ван И, создание Концепции направлено на «придание мощного импульса укреплению открытой экономической картины и оживлению мировой экономики» [2]. В свою очередь, генеральный директор АО «УК Спутник – Управление капиталом» А. Лосев считает, что в планах Китая реализовать модель управления мировой экономики и стать центральной фигурой этой модели [3].

Отметим, что 2014 г. ознаменовался созданием Фонда Шёлкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (финансирование Концепции с помощью создания финансовых институтов), подписанием Соглашения о сотрудничестве со странами вдоль маршрута. Стоит указать, что Китай – главный инвестор всех направлений концепции, принимает участие в создании судов, танкеров-газовозов, промышленного оборудования по добыче энергоресурсов [4, с. 145]. Также отметим, что одно из первых упоминаний китайской инициативы в области дипломатии датируется 2014 г., когда Председатель Китая Си Цзиньпин проводил переговоры с ключевыми партнёрами в регионе, в частности с Президентом России В. В. Путиным во время Зимних Олимпийских игр в Сочи [5]. Заслуживает внимание тот факт, что во время переговоров между китайским лидером и Президентом Чехии М. Зейманом [6], а также между китайским лидером и Президентом Греции К. Папульясом [7] Концепция «Один пояс – один пояс» озвучена не была.

Кроме этого, в 2015 г. В. В. Путин выдвинул идею о «сосуществовании и взаимодополняемости» [8, с. 75; 9, с. 99]. Стоит также указать, что в Европе впервые о Концепции упоминали в 2015 г [10]. Также нужно отметить, что в 2016 г. Си Цзиньпин выдвинул идею строительства «Шёлкового пути здоровья» (сотрудничество в сфере медицины) [8, с. 76]. К концу года



были подписаны соглашения по 15 проектам на сумму 6 млрд долл. Также был принят «План действий в сфере образования» [11, с. 5], нацеленный на укрепление двусторонних отношений в сфере образования, профориентационной работе и подготовке молодежи, на создание механизмов для реализации совместных международных проектов).

Таким образом, в начальный период, с 2013 по 2016 г., основной акцент в развитии Концепции был сделан на улучшение инфраструктуры, особенно в области транспортных связей. Китай стремился создать новые трансграничные коридоры для облегчения торговли и экономического сотрудничества с различными регионами мира. В этот период было подписано множество соглашений о строительстве железных дорог, портов, аэропортов и другой инфраструктуры.

В рамках второго этапа начиная с 2017 г. было добавлено ещё одно направление «Шёлкового пути» – «Арктический маршрут». Были подготовлены документы по разработке «Ледового Шёлкового пути» – Концепция сотрудничества на море в рамках Инициативы «Один пояс – один путь» [12], которая призвана создать «Морской Шёлковый путь XXI века». Кроме этого, в Китае была издана «Белая книга» [13], где впервые страна названа «околоарктической».

Отметим, что в 2017 г. на долю стран-участниц Инициативы пришлось почти 40% мирового экспорта товаров [14]. Помимо этого, состоялось подписание Меморандума о взаимопонимании со Всемирной организацией здравоохранения, после чего в обязанности Китая стали входить улучшение состояния медицины в государствах-участниках Концепции (например, в рамках акции «Светлый путь» были бесплатно прооперированы 450 человек), а также появление «Цифрового шёлкового пути», включающее электронную коммерцию, интернет-банкинг, высокотехнологичные разработки, строительство «умных» городов. Кроме этого, пандемия COVID-19 подтвердила прочность Концепции, в это время было ускорено внедрение практики электронных платежей. Концепция впервые появилась в резолюции Организации Объединённых Наций. Также в 2017 г. состоялся Первый Международный форум «Один пояс, один путь», впоследствии став важной площадкой для международного сотрудничества. К форуму был издан новый документ – «Совместное строительство Одного пояса – одного пути: идея, практика и вклад Китая» [15], явившегося потенциалом для дальнейшего взаимодействия Китая со странами в рамках Концепции.

Необходимо указать, что 2018 г. ознаменовался подписанием Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем [16], где был сделан упор на транспортную сферу с учётом интересов всех государств, а также создавался Альянс научно-исследовательских институтов «Один пояс и один путь».

Также данный этап Инициативы охарактеризован, прежде всего, тем, что она стала частью внутренней и внешней политики Китая. В течение 2019 г. подписано 16 меморандумов о взаимопонимании по строительству Цифрового шёлкового пути. Затраты Китая на реализацию Концепции составили 545 млрд долл. (15 млрд долл. – транспортно-логистическая сфера) [17]. Год также ознаменовался Вторым Международным форумом «Один пояс, один путь» (проводится раз в два года), собравшим более 150 государств и международных организаций.

Итак, с 2017 по 2019 г. Концепция «Один пояс – один путь» начала эволюционировать в направлении развития торгово-экономического сотрудничества. Китай активно стремился расширить торговлю, инвестиции и экономическую интеграцию с участвующими странами. Были проведены многочисленные форумы и выставки для стимулирования деловых контактов и укрепления взаимодействия между предпринимателями.

Третий этап, начавшийся в 2020 г., отмечен проведением годов культурных мероприятий, туристических фестивалей, фестивалей искусства, семинаров, мероприятий по молодёжному обмену; созданием и продвижением кино- и телеработ. Несмотря на пандемию COVID-19, обмен мнениями продолжился в режиме онлайн [18, с. 107]. Следует отметить, что, по мнению основателя и президента Французской обсерватории Нового Шёлкового пути А. Мюнье, взаимодействие разных стран и народов способствует не только глобальному экономическому развитию, но и взаимопониманию между разными народами и культурами [19].

Кроме того, в течение 2021 г. объём торговли Китая превысил 6 трлн долл. (в число крупнейших торговых партнёров вошли АСЕАН (выросла торговля на 19,7%), ЕС (рост на 19,1%), США (на 20,2%), Япония (на 9,4%), Южная Корея (рост на 18,4%) [19]. А для продвижения Инициативы в 2022 г. были подписаны соглашения о сотрудничестве со 149 государствами и 32 международными структурами [20, с. 208]. Стоит указать, что концепции и предложения Инициативы по сотрудничеству были включены в важные ито-



говые документы ООН, Большой двадцатки и АТЭС, став международным консенсусом.

Немаловажным является то, что в 2023 г. были подписаны более 200 соглашений о сотрудничестве со 151 государством и 32 международными организациями [21] (к примеру, в июне подписано Соглашение о кооперации в продвижении строительства «Один пояс – один путь» с Аргентиной). Отметим, что в Инициативе принимают участие 78% членов ООН, а инвестиции за 10 лет существования Концепции превысили триллионы долларов. Также Китай выпустил Белую книгу «Совместное строительство “Пояса и пути”: важная практика формирования сообщества единой судьбы человечества» [22], которая позволит углубить понимание ценности Концепции и развивать высококачественное сотрудничество.

В последний период, с 2020 по 2023 г., Инициатива «Один пояс – один путь» сфокусировалась на устойчивом развитии и зелёном росте. Китай признал необходимость сотрудничества в борьбе с изменением климата и экологическими проблемами. Поэтому была предпринята попытка интегрировать экологические вопросы и зелёные решения в развитие проектов, связанных с Инициативой.

Таким образом, в период с 2013 по 2023 г. Концепция «Один пояс – один путь» претерпела значительный прогресс. Множество инфраструктурных проектов были реализованы или находятся в разработке, торговля и экономическое сотрудничество между странами значительно увеличились, а устойчивое развитие стало одним из приоритетов. Однако следует отметить, что Концепция «Один пояс – один путь» по-прежнему вызывает определённые вопросы и вызовы. Некоторые страны опасаются неравной экономической позиции и долговой зависимости, связанных с этой Инициативой. Кроме того, сохранение прозрачности и соблюдение стандартов в процессе реализации проектов остаются важными аспектами, требующими внимания и усилий.

Что касается российско-китайских отношений в рамках данной Концепции, то следует отметить Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути [23], в котором стороны заявляют о расширении торгово-инвестиционной кооперации, создании механизмов в сфере торговли, реализации проектов, укреплении взаимодействия в рам-

ках финансовых институтов (Фонд Шёлкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Межбанковское объединение ШОС), продвижении сотрудничества на полях многосторонних и региональных структур. Считаем, что Инициатива «Один пояс – один путь» стала положительным аспектом в российско-китайских отношениях, выводя показатели в торговом сотрудничестве на новый уровень. Также Концепция продвигает интересы Китая не только в регионе, но и за его пределами.

По словам Президента России, страны ЕАЭС в рамках Концепции инвестировали 24 млрд долл. Согласно прогнозам Всемирного банка, «Один пояс – один путь» создаст 420 тыс. рабочих мест к 2030 г. [24]. Выступая в рамках Международного дискуссионного клуба «Валдай» в начале октября 2023 г. [25], В. В. Путин отметил, что российско-китайские отношения являются важным фактором, стабилизирующим современные международные отношения. Было отмечено, что в экономическом плане Китай находится на высоком уровне. В планах России и в дальнейшем укреплять отношения в области безопасности и гуманитарной сфере, реализовывать общие проекты в инфраструктурном плане, связанные в первую очередь с Большой Евразией, ЕАЭС, Инициативой «Пояс и путь».

В октябре 2023 г. в Китае состоялся Третий Международный форум «Один пояс – один путь», в котором принял участие Президент России В. В. Путин. Ожиданиями от форума стали углубление взаимовыгодных отношений, общее развитие и процветание, а также российско-китайские переговоры на высшем уровне. Можно отметить, что сама Концепция является некой синергией сотрудничества России и Китая. По словам В. В. Путина, Концепция распространяется почти на весь мир, а евразийское партнёрство является «абсолютным приоритетом» для России. Анализируя двусторонние отношения, необходимо указать, что на полях Форума прошли двусторонние переговоры Си Цзиньпина и В. В. Путина, а также встреча один на один [26].

В рамках форума была анонсирована новая программа «Пояса и пути» – «Новый сухопутный зерновой коридор», которая будет нацелена на нормализацию экспорта в рамках Концепции. Также было впервые заявлено об экологическом развитии (реализации экологически чистых проектов международного сотрудничества) [27]. В итоге Форум стал событием геополитического масштаба, в котором приняли уча-



стие представители более чем 140 государств. Развитие Концепции «Один пояс – один путь» окажет прямое влияние на растущую российскую инфраструктуру, в том числе на развитие Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали, Северного морского пути, железнодорожных линий Север – Юг, сети железных дорог и автомобильных дорог.

Согласно мнению российских экспертов, сотрудников Санкт-Петербургского университета В. Н. Конышева, М. Л. Лагутиной, со стороны США Китай сталкивается с попытками ограничения его влияния во многих странах мира [28, с. 61]. Кроме того, Инициатива направлена на продвижение китайских интересов в сфере экономики, а также для стабильности в Евразийском регионе. Российские и китайские эксперты дают прогнозы, один из которых тот, что трансформация России из «моста» между Востоком и Западом в «евразийское ядро» формируют «новую международную систему координат», глобальную и региональную повестку [29, с. 82].

По словам китайского исследователя Ма Лян, проект является стимулом для интеграции азиатской региональной экономики в мировую экономику [30, с. 99]. По мнению Си Цзиньпина, Концепция рассчитана на усиление политического согласования и торговых связей, активизацию строительства дорожной сети, реформы валютных потоков, продвижение идей среди населения [2]. В рамках «Одного пояса – одного пути» происходит совместное строительство шести экономических коридоров: Новый евроазиатский континентальный мост, Экономический коридор Китай – Монголия – Россия, Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Экономический коридор Китай – Индокитай, Экономический коридор Китай – Пакистан, Экономический коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма.

Таким образом, Концепция способствует восстановлению мировой экономики посредством стабилизации торговых отношений между государствами, а также является основанием для экономического сотрудничества. Следствием Инициативы «Один пояс – один путь» явилась негативная реакция стран коллективного Запада, выразившаяся в экономической инициативе стран G7 «Восстановить мир лучше прежнего» [31, с. 50] (страны от Латинской Америки и Карибского бассейна до Африки и Индо-Тихоокеанского региона) и Плана по мобилизации государственных и частных средств для финансирования инфраструктурных проектов ЕС за рубежом в рамках расширенного Европейского фон-

да устойчивого развития. На международном уровне успех Концепции связан с геополитическим соперничеством Китая с США и Японией. Соответственно, данные проекты используются странами коллективного Запада как противодействие Концепции «Один пояс – один путь».

Результат этой важной Инициативы – создание благоприятной среды экономической интеграции между регионами на основе формирования транспортно-логистического и производственного механизмов при помощи роста инвестиций в инфраструктуру. Можно отметить, что конфликта интересов между данной Концепцией и Инициативой «Большого Евразийского партнёрства» не существует. Однако наряду с этим Китай является прямым конкурентом и в некоторой степени угрозой для России. Данный проект будет развиваться, являясь одним из приоритетов, но Россия будет адаптировать его под свои интересы, включать данную Концепцию в проект «Большого Евразийского партнёрства», использовать для реализации своих собственных национальных интересов.

Отдельно стоит выделить интересы России в Инициативе. Во-первых, Россия принимает участие в проекте для усиления своего влияния не только на региональном, но и на глобальном уровне; во-вторых, нацелена на получение доступа к новым рынкам, а также на привлечение иностранных инвесторов в российскую экономику. В-третьих, задачами России являются минимизирование, а в идеале – предотвращение влияния стран коллективного Запада во главе с США на своих соседей и партнёров. В-четвёртых, российское участие в Инициативе может создать перспективы для развития энергетической инфраструктуры. Таким образом, благодаря данному проекту Россия нацелена достичь свои интересы и закрепить позицию на мировой арене.

Необходимо указать, что Концепция «Один пояс – один путь» сталкивается с вызовами на своём пути развития и трансформации.

1. Геополитические и экономические противоречия. Инициатива вызывает опасения некоторых стран и регионов, которые считают, что китайский коммунистический режим может использовать ее для расширения своего влияния и достижения геополитических целей.

2. Финансовая устойчивость. Реализация большого количества инфраструктурных проектов в рамках Концепции требует огромных инвестиций со стороны Китая. Важно, чтобы участвующие страны провели тщательное финансовое планирование и управление рисками



при привлечении китайского финансирования. Необходимо оценить степень устойчивости государственных долгов и предусмотреть механизмы для предотвращения потенциальных проблем, связанных с неплатежеспособностью или экономической зависимостью.

3. Культурные различия и языковые барьеры. Концепция включает в себя большое количество стран с разными языками, культурами и традициями. Это может создавать трудности во взаимопонимании и сотрудничестве между различными участниками. Непонимание местных норм и ценностей может породить трудности при реализации проектов с участием китайских компаний и работников. Необходимо усилить межкультурное обучение и обмен между странами, чтобы способствовать пониманию и уважению местных культур и обычаев. Установление партнёрских отношений и участие местных сообществ в проектах также способствуют социальной интеграции и лучшему осуществлению плюсовых моментов.

4. Экологические риски. Разработка участков побережья, добыча ресурсов и интенсивная эксплуатация природных ресурсов могут привести к разрушению экосистем, загрязнению воды и воздуха, а также к климатическим переменам. Китай может активно поддерживать проекты с использованием экологически чистых технологий, внедрять меры энергоэффективности и обеспечивать контроль над загрязнением во время реализации проектов.

5. Борьба с коррупцией и недобросовестными практиками. Масштабные инфраструктурные проекты открывают возможности для коррупции и недобросовестных практик, что может негативно сказаться на доверии к проектам, а также на экономической эффективности реализации Инициативы. Разработка устойчивых стратегий, запрос и участие всех заинтересованных сторон, а также привлечение экспертов и международного сообщества могут способствовать успешному развитию этой инициативы. Государства-участники могут сотрудничать для укрепления прозрачности и борьбы с коррупцией в рамках «Одного пояса – одного пути». Регулярные проверки и аудиты проектов, соблюдение международных стандартов и этических принципов помогут повысить доверие и увеличить эффективность реализации Инициативы.

Таким образом, Инициатива «Один пояс – один путь» может преодолеть множество вызовов, если будут приняты эти меры и учтены особенности разных стран и регионов. Работа над сотрудничеством, диалогом и понима-

нием поможет укрепить позитивные аспекты этой инициативы и достичь взаимовыгодного развития. В любом случае Концепция «Один пояс – один путь» является значимым геополитическим проектом, который уже оказывает влияние на развитие региональных и международных отношений. Её дальнейшее развитие и реализация будут зависеть от взаимодействия и сотрудничества участвующих стран и учёта интересов всех сторон.

В целом, «Один пояс – один путь» можно ассоциировать с многополярным миропорядком, где взаимодействуют более чем 150 государств и 40 международных структур. В условиях изменений в системе международных отношений Китай сталкивается с новыми проблемами и вызовами, что побуждает государство продолжать развивать Концепцию, а также преумножать Инициативы для построения нового справедливого, гармоничного миропорядка и конструктивных отношений в Евразийском регионе.

Список литературы

1. Ло Л. Китайские политологи о реализации проекта «Один пояс – один путь» // Социально-гуманитарные знания. 2020. № 1. С. 300–305. EDN: QBPVKT
2. News // The State Council the People's Republic of China. URL: <http://english.www.gov.cn/news/> (дата обращения: 19.10.2023).
3. Лосев А. С помощью проекта «Пояса и пути» Китай выстраивает вокруг себя новый экономический порядок // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/blogs/2016/01/18/624396-poyasa-puti-kitai-ekonomicheskii-poryadok> (дата обращения: 19.10.2023).
4. Тойменцева И. А., Федоренко Р. В. Перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Северного Морского пути в рамках программы «Один пояс, один путь» // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2023. Т. 2, № 1 (51). С. 140–149. https://doi.org/10.51965/2076-7919_2023_2_1_140, EDN: RNRJRE
5. Xi Jinping Meets with Russian President Vladimir Putin // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127299.shtml (дата обращения: 14.12.2023).
6. Xi Jinping Meets with President Milos Zeman of Czech Republic // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127363.shtml (дата обращения: 14.12.2023).
7. Xi Jinping Meets with President Karolos Papoulias of Greece // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127362.shtml (дата обращения: 14.12.2023).



8. Чернова А. Ф. «Один пояс, один путь»: новые возможности развития // Общество: философия, история, культура. 2021. № 3 (83). С. 74–77. <https://doi.org/10.24158/fik.2021.3.14>, EDN: YUITOP
9. Пак Е. В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 1. С. 93–105. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2021-1-93-105>, EDN: JGVYAW
10. Проди Дж., Фарделла Э. «Один пояс, один путь» и его влияние на Европу / Валдайская записка № 82. М. : Международный дискуссионный клуб «Валдай», 2018. 12 с.
11. Хышиктуев О. В., Южикова Е. А. Российско-китайское сотрудничество в сфере науки и образования в рамках инициативы «Один пояс, один путь» // Власть и общество. 2020. № 11 (20). С. 4–7. <https://doi.org/10.32743/2658-4077.2020.11.20.405>, EDN: ZYRFTO
12. 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: 15.10.2023).
13. Арктическая политика Китая // Информационное бюро Государственного совета Китайской Народной Республики. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/45994.htm> (дата обращения: 15.10.2023).
14. Экономика Одного пояса, одного пути: Возможности и риски транспортных коридоров // World Bank Group. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/ba5f1e50-b511-58b5-a7fd-8ea29a12e1c0/content> (дата обращения: 20.10.2023).
15. Совместное строительство Одного пояса – одного пути: идея, практика и вклад Китая // Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса – одного пути». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 19.10.2023).
16. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны, от 17 мая 2018 года (вступило в силу 25 октября 2019 года) // Официальное опубликование правовых актов. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201910250023> (дата обращения: 17.10.2023).
17. The Belt and Road After COVID-19 // The Diplomat. URL: <https://thediplomat.com/2020/04/the-belt-and-road-after-covid-19/> (дата обращения: 17.10.2022).
18. Науменко А. С. Особенности развития современных российско-китайских отношений // Русская политология. 2020. № 4 (17). С. 106–110. EDN: BLCGOK
19. BRI drives global development // Beijing Review. URL: https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011_800308874.html (дата обращения: 15.10.2023).
20. Секачева А. Н. Внутренние и внешние причины выдвигания Китаем инициативы «Один пояс – один путь» // Проблемы постсоветского пространства. 2022. Т. 9, № 2. С. 204–212. <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2022-9-2-204-212>, EDN: YQTEIK
21. Шаочунь Ц. Инициатива «Один пояс, один путь» расширяет путь к глобальному развитию // Областная газета. URL: <https://oblgazeta.ru/infrastructure-and-construction/logistics/2023/09/17532/> (дата обращения: 17.10.2023).
22. Китай опубликовал Белую книгу о сотрудничестве в рамках «Пояса и пути» // Портал «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/szn/yw/332649.htm> (дата обращения: 18.10.2023).
23. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 15.10.2023).
24. «Один пояс – один путь»: что нужно знать о проекте // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836?ysclid=lsxb7druuu232409591> (дата обращения: 20.10.2023).
25. Заседание дискуссионного клуба «Валдай» // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/72444/videos> (дата обращения: 17.10.2023).
26. События // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news> (дата обращения: 17.10.2023).
27. Russia and China sign largest contract for grain supply // TASS Russian News Agency. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news> (дата обращения: 18.10.2023).
28. Коньшев В. Н., Лагутина М. Л. Возможно ли сопряжение китайской и российской моделей интеграции в Евразии? // Евразийские исследования. 2016. № 11. С. 57–67.
29. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М. : Научный эксперт, 2016. 130 с.
30. Лян М. Размышления о развитии китайской экономики в условиях реализации «Одного пояса и одного пути» // Сюэ лилунь. 2016. № 2. С. 99–100.
31. Сазонов С. Л., Ильинская И. Д. О некоторых аспектах китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Восточная Азия: факты и аналитика. 2022. № 4. С. 47–55. <https://doi.org/10.24412/2686-7702-2022-4-47-55>, EDN: PGPSZX

Поступила в редакцию 16.12.2023; одобрена после рецензирования 09.02.2024; принята к публикации 12.02.2024
The article was submitted 16.12.2023; approved after reviewing 09.02.2024; accepted for publication 12.02.2024