

DOI 10.35775/PSI.2025.118.6.041

УДК 32.327

## ЧЭНЬ ЮЙХУН

аспирант факультета международных отношений

Санкт-Петербургского государственного

университета, Китай

E-mail: chenchen2022@mail.ru

# ДЕСЯТАЯ ГОДОВЩИНА ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»: ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТА

В 2013 году была запущена китайская инициатива «Один пояс, один путь», основная цель которой заключается в обеспечении активного и взаимовыгодного социально-экономического сотрудничества в регионе и мире. В 2023 году данной инициативе исполнилось 10 лет, что позволяет рассмотреть специфику достигнутых за это время результатов и выдвинуть гипотезу о будущем «Пояса и пути». Данный проект играет ключевую роль в внешнеполитической стратегии Китая XXI века, и потому его исследование представляет собой актуальную задачу для современной науки. Объектом данного исследования является внешняя политика Китая. Предметом исследования является инициатива «Пояс и путь». Особое внимание автор уделяет рассмотрению таких аспектов, как: строительство инфраструктуры, необходимой для экономического развития стран-участниц инициативы, создание механизмов торгового и инвестиционного сотрудничества, а также принятие мер в области СМИ и образования. Подобный подход позволяет охарактеризовать реализацию данной глобальной инициативы, проекты которой комплексно влияют на будущее мировой экономики. **Целью** данного исследования является анализ международной деятельности в рамках инициативы в рассматриваемый период. Для достижения этой цели использовался проблемно-хронологический метод, позволяющий рассмотреть конкретные направления мер, принимаемых на протяжении 2013–2023 гг. Научная новизна данного исследования заключается в выдвигении предположения о направлениях дальнейшего развития «Пояса и пути»: в частности, на основе проведенного исследования утверждается, что проект «Цифровой Шелковый путь XXI века» в ближайшие годы получит более широкое развитие в связи с достижениями Китая в области инноваций и нуждами современной экономики.

**Ключевые слова:** «Пояс и путь», политика, Китай, экономика, международное сотрудничество, инвестиции, инфраструктура.

**Введение.** 7 сентября 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выступил с речью «Продвижение дружбы народов – создание лучшего будущего» в «Назарбаев университете» в Казахстане, предложив совместно построить «Экономический пояс Шелкового пути». 3 октября того же года Си Цзиньпин выступил в Совете народных представителей Индонезии с речью «Совместное

построение сообщества общей судьбы Китай – АСЕАН», предложив совместно строить «Морской Шелковый путь XXI века». «Один пояс, один путь» представляет собой глобальный проект, объединяющий в себе две данные международные инициативы.

Объектом данного исследования является внешняя политика Китая. Предметом исследования является инициатива «Пояс и путь» и проекты. Целью данного исследования является анализ международной деятельности в рамках инициативы в рассматриваемый период. Для достижения этой цели использовался хронологический метод, позволяющий рассмотреть конкретные примеры мер, принимаемых на протяжении 2013–2023 гг.

Следует подчеркнуть, что в работах российских и китайских авторов, опубликованных в последние годы, освещается широкий спектр вопросов близких к данной предметной области [2; 3; 8; 9; 10; 12; 13; 15; 17; 19; 20; 22].

Однако проблему развития внешнеполитической стратегии Китая в контексте инициативы «Пояс и путь» нельзя назвать однозначно исчерпанной. В силу многих объективных обстоятельств изучение обозначенной темы продолжает сохранять высокий уровень актуальности.

Основной причиной принятия и реализации «Пояса и пути» можно считать стремление Китая к интенсивному развитию собственной экономики при одновременном укреплении экономических систем соседних стран [4. С. 63]. В течение 10 лет строительства «Пояса и пути» данная инициатива не только существенно преобразила торговые отношения между странами-участницами, но также и внесла изменения в механизмы управления глобальной экономикой. «Пояс и путь» зарекомендовал себя в качестве проекта международного сотрудничества, обладающего весомым влиянием в мире. Благодаря этому число стран и организаций, участвующих в данной инициативе, постоянно увеличивалось, что является наиболее очевидным доказательством актуальности идей и принципов, которые лежат в основе проекта.

Инициатива не ограничивается рамками Азиатско-Тихоокеанского региона [6. С. 383]. За последнее десятилетие Китай подписал более 200 документов о сотрудничестве в рамках «Пояса и пути» со 152 странами и 32 международными организациями, что охватывает 83% стран, с которыми Китай имеет дипломатические отношения. В период с 2013 по 2023 год сотрудничество по «Поясу и пути» распространилось от Азии и Европы до Африки и Латинской Америки. По состоянию на сентябрь 2023 года более 150 стран, подписавших с Китаем документы о сотрудничестве в строительстве «Пояса и пути», в порядке убывания выглядят следующим образом: 94,5% стран Африки (52 страны/55 стран), 83,3% стран Азии (40 стран/48 стран), 68,8% стран Океании (11 стран/16 стран) и Латинской Америки – 66,7% (22 страны/33 страны), Европы – 60% (27 стран/45 стран) [21. С. 10].

После каждого саммита «Пояса и пути» число стран и международных организаций, участвующих в инициативе, стабильно увеличивается, что свидетельствует об огромной привлекательности и признании глобального влияния «Пояса и пути».

**Всестороннее содействие строительству транспортной инфраструктуры.** В 2014 году на встрече глав государств Китая, России и Монголии генеральный секретарь Си Цзиньпин подробно остановился на принципах сотрудничества в строительстве «Пояса и пути» и предложил создать экономический коридор Китай-Монголия-Россия.

Действующие экономические коридоры (Китай-Монголия-Россия, Новый евразийский континентальный мост, Китай-Центральная Азия-Западная Азия, Китай-полуостров Индокитай, Китай-Пакистан и Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма) являются стратегическими столпами «Пояса и пути» и важной основой сети регионального экономического сотрудничества [11. С. 93]. Значительный прогресс был достигнут в строительстве железных и автомобильных дорог, портов, обеспечении воздушного транспорта и коммуникационных объектов. Была открыта для эксплуатации Китайско-Лаосская железная дорога, Китайско-Таиландская железная дорога, Венгерско-Сербская железная дорога и Яванская высокоскоростная железная дорога, а также официально начато технико-экономическое обоснование модернизации и развития Центральной железной дороги Китай-Россия-Монголия. В частности, Китайско-Лаосская железная дорога, которая по состоянию на конец 13 сентября 2023 года обеспечила перевозку 21 миллион пассажиров и 26 миллионов тонн грузов, обладает существенной значимостью для экономики Лаоса, который в связи со своим географическим расположением не имеет выхода к морю.

Основной целью всех комплексных мер, принимаемых в рамках «Морского Шелкового пути XXI века», является установление контроля над морем и его ресурсами [1. С. 155]. К концу июня 2023 года судоходный маршрут проекта достиг 117 портов в 43 странах мира. При этом более 300 китайских и зарубежных судоходных компаний, портовых предприятий и аналитических центров присоединились к «Морскому Шелковому пути XXI века».

Китай подписал двусторонние соглашения о воздушном транспорте со 104 странами-участницами инициативы, а с 57 странами-участницами были реализованы прямые авиарейсы, благодаря чему количество трансграничных перевозок постоянно повышалось. Во время эпидемии COVID-19 «Воздушный шелковый путь», представленный маршрутом Чжэнчжоу – Люксембург, продолжал действовать, перевозя большое количество материалов, необходимых для борьбы с пандемией, и тем самым играя роль «воздушного спасательного круга» между Китаем и Европой, а также внося положительный вклад в поддержание стабильности международной цепи поставок промышленных товаров [18. С. 11].

В октябре 2016 года был опубликован План развития строительства линейных поездов Китай-ЕС (2016-2020), что стало одним из первых официальных шагов в процессе укрепления связей между Европой и КНР в рамках рассматриваемой инициативы.

Челночные поезда Китай-Европейский союз (CEU) достигают сегодня более 200 городов в 25 европейских странах, а 86 маршрутов, проходящих со скоростью 120 километров в час, охватывают территории Евразийского континента. По состоянию на конец июня 2023 года общее количество челночных поездов CEU

достигло 74 000. С их помощью также было перевезено более 50 000 видов грузов, включая 53 категории товаров, такие как, например, автомобили и электроника. Общая стоимость грузов при этом превысила 1 миллиард долларов США.

**Расширение торговых механизмов сотрудничества.** Торговое сотрудничество является важным элементом инициативы «Пояс и путь», и за последние 10 лет странам-участницам удалось существенно сократить существующие барьеры для международной торговли, улучшить торговую среду в регионе и в рамках национальных экономик, создать зоны свободной торговли, и тем самым продвинуть строительство более сбалансированной, равной и устойчивой торговой системы.

Масштабы торгового сотрудничества продолжают расширяться. С 2013 по 2022 год общий объем импорта и экспорта Китая со странами-участницами рос в среднем на 6,4% в год, а двусторонние инвестиции в совокупности превысили 380 миллиардов долларов США, из которых прямые иностранные инвестиции Китая составили более 240 миллиардов долларов США. В 2022 году общий объем импорта и экспорта Китая со странами-участницами инициативы составил почти 2,9 триллиона долларов США, что составило 45,4% от общего объема внешней торговли Китая за тот же период, что на 6,2% больше, чем в 2013 году.

Уровень либерализации и упрощения процедур торговли растет. В течение рассматриваемого десятилетия страны-участницы прилагали совместные усилия для создания благоприятной институциональной среды, которая бы способствовала развитию свободной торговли. 1 января 2022 года вступило в силу Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство (РВЭП), самая густонаселенная в мире зона свободной торговли. Китай также активно продвигает присоединение к Всеобъемлющему и прогрессивному Транстихоокеанскому партнерству (ВТПП) и Соглашению о партнерстве в области цифровой экономики (DEPA). Китай подписал 21 соглашение о ЗСТ с 28 странами и регионами. Так Китай обеспечил региональное сотрудничество в области таможенной инспекции. К концу августа 2023 года более 80 стран и международных организаций приняли участие в инициативе сотрудничества по упрощению процедур торговли «Пояс и путь», выдвинутой Китаем.

**Сотрудничество в сфере промышленности.** Инициатива также активно продвигает промышленное сотрудничество. Страны-участницы стремятся к созданию модели межнационального развития промышленных комплексов, обеспечению необходимой модернизации промышленной инфраструктуры. К концу июня 2023 года Китай подписал документы о сотрудничестве в области промышленности с более чем 40 странами, а Китайская международная конференция по горнодобывающей промышленности и Форум по сотрудничеству в области горнодобывающей промышленности между Китаем и АСЕАН стали важными платформами для укрепления партнерских связей в данной сфере. Среди успешных проектов «Пояса и пути» можно выделить: введение в эксплуатацию энергоблоков К2 и К3 АЭС «Карачи», построенной Китаем в сотрудничестве с Пакистаном, а также открытие «Ульба-ТВС», который является совместным предприятием Китая и Казахстана.

**Расширенные каналы для инвестиций.** Инвестирование сегодня является одним из основных инструментов поддержки, которые Китай использует для реализации проектов в рамках инициативы «Пояс и путь». Так, с 2013 по 2023 гг. КНР финансировала создание различных фондов, подписала меморандумы о взаимопонимании с международными финансовыми институтами, учредила специальные кредиты для «Пояса и пути» и объединила свои ресурсы для увеличения финансовой поддержки строительства проектов инициативы.

В ноябре 2014 года председатель КНР Си Цзиньпин инициировал создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АИВ), и учредил Фонд Шелкового пути, который был официально введен в эксплуатацию в Пекине в декабре 2015 года. Создание подобных институтов является мерой, направленной в том числе и на борьбу с финансовой зависимостью стран региона от западных вложений [14. С. 3]. К концу 2022 года Китай вложил финансовые средства в более чем 1300 проектов «Пояса и пути». Страна внесла инвестиции на сумму более 400 миллиардов долларов США, предоставив финансовую поддержку 130 странам-партнерам. К концу июня 2023 года Фонд Шелкового пути подписал 75 инвестиционных проектов с объемом инвестиций около 22,04 млрд долларов США, а Азиатский банк инфраструктурных инвестиций насчитывал 106 членов и утвердил 227 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций 43,6 млрд долларов США в таких областях, как транспорт, энергетика, здравоохранение и т.д., которые обеспечат инвестиционную и финансовую поддержку устойчивого социально-экономического развития стран, где будут строиться проекты «Пояса и пути».

Роль инвестиционных площадок стала более заметной. China International Import Expo (CIIE) успешно проводится уже пять сессий подряд, став международной публичной площадкой для глобальной торговой и инвестиционной деятельности, с общим средним оборотом почти 350 млрд долларов США. Ярмарки, инвестиционные и торговые выставки, организованные Китаем и другими сторонами, продолжают расширять свое влияние и играют важную роль в активизации экономического, торгового и инвестиционного сотрудничества в строительстве «Пояса и пути».

**Создание механизмов сотрудничества в сфере образования.** Сотрудничество в области образования носит широкий и углубленный характер. Министерство образования Китая утвердило перечень «Образовательных мероприятий по содействию совместному строительству «Пояса и пути»», которые в первую очередь способствуют международным академическим обменам. Кроме того, китайские университеты и колледжи запустили программу «Китайский мост», приглашая молодых людей из стран-партнеров познакомиться с китайской культурой. В рамках данной программы Китай посетили около 50 000 юношей и девушек из более чем 100 стран, вовлеченных в инициативу. По состоянию на октябрь 2023 года силами инициативы было открыто несколько сотен специализированных образовательных учреждений, которые сосредотачиваются на изучении китайского языка иностранными студентами. КНР также активно поддерживает установление и укрепление академических связей между странами «Пояса и пути»: организуются совместные научно-исследовательские

конференции, создаются программы образовательного обмена и т.д. В рамках инициативы инвестирование в образование признается одним из ключевых направлений мер, принимаемых для повышения уровня культурного принятия Китая в регионе и мире [5. С. 21].

**Цифровой Шелковый путь XXI века.** Также China Telecom стремится построить так называемый «Цифровой Шелковый путь XXI века», обладающим глобальным доступом. Суть данного проекта заключается в цифровизации экономических процессов и распространении китайских инновационных технологий в мире. Значительный прогресс уже достигнут в строительстве трансграничных оптоволоконных переходов между Китаем и Мьянмой, Китаем и Пакистаном, Китаем и Кыргызстаном, Китаем и Россией. Китай и Международный союз электросвязи (МСЭ) подписали договор о намерениях по укреплению сотрудничества в области информационных и коммуникационных технологий в рамках «Пояса и пути». Китай также подписал соглашение о сотрудничестве по оптоволоконному полотну с Кыргызстаном, Таджикистаном и Афганистаном. Подобные меры в первую очередь направлены на открытие новых рынков сбыта для китайских компаний электронной коммерции [16. С. 300].

Инструменты и методы «Цифрового Шелкового пути XXI века» в начале 2020-х гг. активно расширяются и преумножаются. Искусственный интеллект, электронная торговля, цифровой юань, блокчейн – все эти инновационные направления в Китае сегодня находятся в состоянии динамичного развития, и потому масштабы реализации рассматриваемого проекта еще не достигли своего пика [7. С. 280].

**Сотрудничество со СМИ и аналитическими центрами.** Также в рамках рассматриваемой инициативы удалось добиться создания механизмов плодотворного сотрудничества со СМИ и аналитическими центрами.

23 апреля 2019 года была официально учреждена и начала работу Ассоциация информационного сотрудничества стран-участниц инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road News Network, BRNN), целью существования которой является предоставление платформы для совместной работы медиа государств, вовлеченных в реализацию рассматриваемого проекта. Данный частный пример подтверждает, что в рамках инициативы предполагается всестороннее и глубокое сотрудничество между странами-участницами, направленное на достижение экономического процветания как общей цели.

Аналитические центры в течение 2010-2020 гг. приобретают все большее значение для китайской публичной дипломатии. Участились обмены между аналитическими центрами: так, в частности, в 2019 году был создан Международный комитет сотрудничества между аналитическими центрами в рамках инициативы «Пояс и путь».

Роль аналитических центров в процессе реализации инициативы «Пояс и путь» заключается в обмене аналитическими данными между странами-партнерами и в организации платформ для культурного сближения стран, через которые проходит «Пояс и путь». Число аналитических центров в Китае в начале 2020-х продолжает расти в связи с усилением актуальности их деятельности.

**Перспективы дальнейшего развития инициативы «Пояс и путь».** В 2023 году инициативе «Пояс и путь» исполнилось 10 лет. С начала ее реализации инициативе удалось достичь значительных результатов в сфере международной торговли, укрепления дружественных политических связей и развития необходимой инфраструктуры в регионе. Основываясь на анализе принятых в рамках данной инициативы мер, можно утверждать, что «Пояс и путь» обладает не только региональным, но и мировым значением, а активная деятельность в рамках сотрудничества способствует гармоничному, стабильному развитию планеты.

Исходя из проведенного исследования комплексной международной деятельности, проведенной в рамках инициативы «Пояс и путь» за первые 10 лет ее реализации, мы можем утверждать, что идеи и принципы данной инициативы оказались как никогда актуальны для мирового сообщества. Текущий исторический этап представляет собой период фундаментальных изменений в международной обстановке.

Также он характеризуется множественными крупными конфликтами: как военными, так и экономическими. В подобных условиях страны стремятся сформировать такой механизм межнационального сотрудничества, который обеспечил бы стабильное развитие и безопасность в регионе и мире. Так, мы можем выдвинуть предположение о том, что в ближайшие годы «Пояс и путь» будет привлекать все большее количество стран-участниц, а уже существующие внутри инициативы партнерские связи будут лишь расширяться и укрепляться.

Также, мы можем утверждать, что дальнейшее развитие проектов в рамках инициативы будет опираться на инновационные технологии, активную финансовую поддержку стран-участниц с развивающейся экономикой, а также на расширение каналов научно-исследовательского сотрудничества. Задачи, по подготовке профессиональных кадров и по строительству инфраструктуры, необходимой для полноценного осуществления плана «Цифрового Шелкового пути XXI века» еще предстоит решить, и потому механизмы, обеспечивающие совместную исследовательскую и образовательную деятельность стран-участниц, продолжат совершенствоваться.

Культурное сближение стран-участниц и распространение в регионе и мире осведомленности о китайском языке и об особенностях китайского культурного наследия также продолжат оставаться одними из основных ценностей инициативы. Подобное проявление «мягкой силы» КНР продолжит обеспечивать долгие годы плодотворного социально-экономического сотрудничества в рамках международной инициативы «Пояс и путь».

## **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. **Бевеликова Н.М., Петровский В.Е.** «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021.
2. **Гао Юе.** Китай: от региональной ШОС к мегапроекту «Один пояс – один путь» // Вопросы политологии. 2023. № 7.

3. **Дун Дань.** Влияние политических, экономических и культурных факторов на развитие китайско-российских отношений в XIX-XX веках // Вопросы политологии. 2024. № 5.
4. **Зиба Я.** Анализ китайской инициативы «Один пояс – один путь» // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2024. № 9-1 (96).
5. **Ли Айси.** Инициатива «Один пояс, один путь» и Центральная Азия: новая тенденция в интернационализации высшего образования? // Международное высшее образование. М.: НИУ ВШЭ, 2018. № 92.
6. **Ли На.** Инициатива «Один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2018. № 4.
7. **Лю Ижу.** «Цифровой Шелковый путь XXI века» как инновационная основа глобального проекта «Один пояс, один путь» // Инновации и инвестиции. 2021. № 12.
8. **Магадиев М.Ф.** Образование как инструмент «мягкой силы» в современной системе международных отношений // Вопросы политологии. 2023. № 5.
9. **Медведев Н.П., Слизовский Д.Е.** К вопросу о теоретических аспектах и перспективах международных отношений (по материалам актуальных публикаций) // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2023. № 3.
10. **Медведев Н.П.** К вопросу о внешнеполитической стратегии Китая: обзор актуальных исследований // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2024. № 1.
11. **Михалев М.С.** «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. М.: Ассоциация независимых экспертов «Центр изучения кризисного общества», 2016. № 6 (50).
12. **Морозов Д.А., Медведев Н.П.** Специфика процессов трансформации современного миропорядка: основные коллизии // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2023. № 12.
13. **Нуров Б.А.** Миграционный фактор в участии Таджикистана в развитии китайской стратегии «Один пояс – Один Путь» // Вопросы политологии. 2024. № 8.
14. **Пименова А.О.** «Один пояс – Один путь» как глобальный экономический проект Китая // Концепт. 2020. № 5.
15. **Семенов Н.С.** Инфраструктурно-экономические коридоры инициативы «Один пояс, один путь» как ключевой элемент геополитического и геоэкономического влияния КНР // Вопросы политологии. 2024. № 9.
16. **Соломатина А.Р.** Цифровой Шёлковый путь, как составляющая инициативы «Один пояс – один путь» // Постсоветские исследования. 2021. № 4.
17. **Тянь Шуци.** Сотрудничество России и Китая в сфере реализации проекта «Один пояс, один путь» // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2023. № 6.

18. У Шаолун. Инфраструктура «Пояса и пути», соединяющая землю, море и небо: десять лет плодотворной работы // Securities Times. 2023.
19. Чжан Ваньтин, Ван Цзюньтао, Колесникова Т.В. Реализация мер, направленных на участие в проекте «Один пояс, один путь» государств Центральной Азии // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2024. № 6.
20. Чжан Чэньи. Анализ текущей ситуации и перспектив расчетов в национальной валюте в двусторонней торговле между Китаем и Россией (Часть II) // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2024. № 6.
21. Чжоу Цзинь. Совместное строительство «Пояса и пути»: история развития, основные достижения и важный опыт // Исследования по современной истории Китая. 2023. № 30 (3).
22. Янь Итун. Сотрудничество России и КНР в Арктике в контексте «ледяного шелкового пути» // Вопросы политологии. 2024. № 5.

## CHEN YUHONG

Postgraduate student, Faculty of International Relations,  
Saint Petersburg State University, China

## TENTH ANNIVERSARY OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE: A LOOK INTO THE PAST AND PROSPECTS OF THE PROJECT

*In 2013, the Chinese initiative «One Belt, One Road» was launched, the main goal of which is to ensure active and mutually beneficial socio-economic cooperation in the region and the world. In 2023, this initiative turned 10 years old, which allows us to consider the specifics of the results achieved during this time and hypothesize about the future of the Belt and Road. This project plays a key role in China's foreign policy strategy of the 21st century, and therefore its research is an urgent task for modern science. The object of this study is China's foreign policy. The subject of the study is the Belt and Road Initiative. The author pays special attention to such aspects as: the construction of infrastructure necessary for the economic development of the participating countries of the initiative, the creation of mechanisms for trade and investment cooperation, as well as measures in the field of media and education. This approach allows us to characterize the implementation of this global initiative, whose projects have a complex impact on the future of the global economy. The purpose of this study is to analyze the international activities of the initiative during the period under review. To achieve this goal, a problem-chronological method was used, which allows us to consider specific areas of measures taken during 2013–2023. The scientific novelty of this study lies in making assumptions about the directions of further development of the Belt and Road: In particular, based on the conducted research, it is argued that the 21st Century Digital Silk Road project will be more widely developed in the coming years due to China's achievements in the field of innovation and the needs of the modern economy.*

**Key words:** Belt and Road, politics, China, economy, international cooperation, investments, infrastructure.