Международные отношения
Правильная ссылка на статью:
Забелла А.А., Канунников Е.В., Каткова Е.Ю. — Экономический пояс Шелкового пути: этапы развития, основные проблемы, перспективы // Международные отношения. – 2019. – № 2. DOI: 10.7256/2454-0641.2019.2.30035 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=30035

Экономический пояс Шелкового пути: этапы развития, основные проблемы, перспективы

Забелла Анастасия Александровна

кандидат исторических наук

ассистент, Российский университет дружбы народов (РУДН)

117198, Россия, г. Москва, ул. Miklukho Maklay Street, 10, оф. 2

zabella-rudn@yandex.ru

Канунников Егор Вячеславович

кандидат исторических наук

аспирант, кафедра Теории и истории международных отношений, Российский Университет Дружбы Народов

117198, Россия, г. Moscow, ул. Miklukho Maklay Street, 10, оф. 2

egor.kanunnikov2017@yandex.ru

Каткова Евгения Юрьевна

кандидат исторических наук

преподаватель, кафедра Теории и истории международных отношений, Кафедра иностранных языков, Российский Университет Дружбы Народов

117198, Россия, г. Москва, ул. Miklukho Maklay Street, 10, оф. 2

dorogova0992@yandex.ru

Статья из рубрики "АКТУАЛЬНЫЙ ВОПРОС"

Аннотация.

Авторы анализируют этапы развития инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), фокусируют внимание на эволюции, проблемах и перспективах Экономического пояса Шелкового пути, а также рассматривают место инициативы во внешнеполитической стратегии Китая. Предмет исследования- определение направлений сотрудничества в рамках инициативы ОПОП. Целью работы является выявление причин увеличивающегося внимания китайской стороны к инициативе, раскрытие причин заинтересованности сторон в интенсификации контактов в рамках инициативы "Один пояс, один путь", позиции ряда государств относительно данного проекта. При написании работы, был использован системный подход □ внешняя политика государства рассматривается, как система «политических установок, определяющих основное содержание деятельности по развитию отношений государства с другими субъектами, действующими на международной арене». Выводы исследования могут быть использованы для прогнозирования направлений развития взаимоотношений между КНР и странами, участвующими в данной инициативе. Научная новизна исследования определяется проведением всестороннего анализа межгосударственного

взаимодействия при помощи различных источников и литературы, с учетом эволюции внешнеполитической доктрины КНР. Принимая во внимание заинтересованность Китая в успешной реализации инициативы ОПОП становится очевидным значение ряда иностранных государств для бесперебойного товарооборота и доставки китайских товаров на европейский рынок. Принимая во внимание итоги XIX съезда КПК не вызывает сомнения предположение, что содержание «новой эпохи» должно вывести КНР в число мировых лидеров, что, одновременно, невозможно без поддержания высокого экономического роста.Во внешней политике КНР инициатива «Один пояс, один путь» занимает доминантное положение, что требует пристального внимания и более глубоко изучения.

Ключевые слова: Китай, фонд Шелкового пути, АБИИ, ОПОП, внешнеполитические принципы КНР, инвестиционная политика КНР, Центральная Азия, ЭПШП, Шанхайская организация сотрудничества, Морской Шёлковый путь

DOI:

10.7256/2454-0641.2019.2.30035

Дата направления в редакцию:

25-06-2019

Дата рецензирования:

17-06-2019

В сентябре 2013 года, во время выступления в Назарбаев Университете в г. Астана, в рамках государственного визита председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина в Республике Казахстан впервые была выдвинута идея о реализации инициативы «Экономического пояса Шелкового пути». По словам председателя КНР: «Китай и центрально-азиатские страны обладают общей стратегической целью, заключающейся в стабильном экономическом развитии и процветании данных государств. Нам необходимо всесторонне развивать и укреплять практическое сотрудничество, а также необходимо преобразовать преимущества нашего межгосударственного политического диалога, взаимодополняемости в экономической сфере, а также фактор географической близости в гарантированные преимущества нашего сотрудничества, основанные на принципах взаимоуважения и взаимовыгодных отношений, с целью создания общности интересов и устойчивого роста и развития наших государств»[1]. Исходя из этого, с китайской стороны было выдвинуто предложение об использовании на пространстве Евразии новой модели сотрудничества, при которой совместными усилиями будет реализована инициатива «Экономического пояса Шелкового пути», в связи с чем, были сформулированы пять основных мер, необходимых для ее дальнейшей реализации:

- усилить политическое сотрудничество между странами, для создания благоприятной основы развития региональной интеграции;

- ускорить строительство транспортно-логистической дорожной сети, в ходе которой

будет выстроена дорожная магистраль, проходящая от берегов Тихого океана до берегов Балтийского моря;

- сделать упор на укрепление торгово-экономических связей, а также наладить механизмы инвестиционного сотрудничества;

- снизить денежные издержки, защитить финансовые системы государств, повысить конкурентоспособность региональной экономики, путем расширения применения национальных валют;

- обеспечить социальную базу, с целью более глубокого развития регионального сотрудничества, путем укрепления гуманитарного сотрудничества между государствами[1].

Стоит отметить, что именно стремительное экономическое развитие Китайской Народной Республики, которое непосредственно повлияло на усиление ее позиций на международной арене, явилось причиной необходимости пересмотреть видение Китая о своей роли и значении в современном мире, а также установить внутри и внешнеполитические приоритеты в соответствии со сложившейся международной ситуацией. Из чего можно сделать небольшой вывод о том, что появление инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» является некой ответной реакцией современным реалиям и новым задачам, которые стоят перед государством на современном этапе развития. В тоже время необходимо подчеркнуть, что китайская сторона твердо придерживается своих внешнеполитических принципов, к которым стоит отнести: неблоковость, неконфронтационность, конструктивность, ненаправленность против третьих стран [2. С. 18-24].

Рассматривая экономическую стратегию Китая, основополагающим фактором стоит рассматривать стремление КНР к развитию и улучшению отношений с государствами, с целью обеспечения благоприятных условий для продвижения собственной продукции на внешние рынки, что также позволит обеспечить доступ и укрепление позиций китайских компаний и предприятий на международном рынке. Интерес представляет тот факт, что еще на XVII съезде КПК в 2007 году было объявлено о начале реализации концепции «гармоничного мира», что входило в рамки осуществления теории «социализма с китайской спецификой». Данная концепция включала в себя понятие «великая ответственная держава». По мнению советника министра цифрового развития, специалиста в области российский и мировой экономики, китаиста М. В. Мамонова, «китайское руководство начинало мыслить категориями ответственности за развитие не только самого Китая, но и мира в целом» [3. С.42].

Также, председатель КНР Си Цзиньпин, в октябре 2013 года, во время проведения целого ряда официальных визитов в страны Юго-Восточной Азии выдвинул идею о совместном строительстве «Морского Шелкового пути XXI века». В дальнейшем, две вышеупомянутые инициативы были объединены в единую концепцию – «Один пояс, один путь». Воплощение в жизнь данной инициативы является одним из наиболее приоритетных направлений реализации как внешнеполитической, так и внешнеэкономической деятельности Китая.

На основании чего, Министерство иностранных дел, Министерство торговли и Государственный комитет по делам развития и реформ по поручению Государственного совета КНР в марте 2015 года публикуют документ, под названием: «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса

Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Данный документ отражает основные принципы реализации инициативы «Один пояс, один путь», в частности необходимость Китая в углублении взаимовыгодного сотрудничества со странами Европы, Азии и Африки, а также стремление КНР развивать «политику открытости», которая была заложена еще при Дэн Сяопине [4]. В данном документе, изложены положения общего характера по реализации инициативы, и, в качестве основополагающих и наиболее приоритетных направлений указаны пять сфер, а именно: политическое взаимодействие, инфраструктурные проекты и транспортно-логистическое сообщение, либерализация торговых отношений, свободное движение капитала, развитие культурно-социальных связей. Реализация инициатив ЭПШП и МШП осуществляется в рамках основных принципов и целей Устава ООН, а также на основе концепции «пяти принципов мирного сосуществования», а именно: принцип взаимоуважения территориальной целостности государств и их суверенитета; принцип ненападения; принцип о невмешательстве во внутренние дела государств; принцип равенства государств, предполагающий ведение взаимовыгодного сотрудничества; принцип мирного сосуществования. К основным идеям инициативы стоит отнести четыре концепции: 1)мир и сотрудничество; 2) открытость и толерантность; 3) взаимное обучение; 4) взаимная выгода и обоюдный выигрыш. Еще одна идея относится к созданию трех сообществ: 1) сообщество с общей ответственностью; 2) сообщество с общими интересами; 3) сообщество с единой судьбой. Данные сообщества должны базироваться на политическом взаимодоверии, экономическом сотрудничестве и культурной толерантности.

В качестве основных направлений маршрутов инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» можно назвать три: 1) Северный, который проходит через Китай- Центральную Азию- Россию- Европу (до Балтийского моря); 2) Центральный, который проходит через Китай- Центральную и Западную Азию- до Персидского залива и Средиземного моря; 3) Южный, который проходит по территории Китая- Юго-Восточной Азии- Южной Азии- до Индийского океана.

«Морской Шелковый путь 21-го века» — это морская часть маршрута. Как и древний морской Шелковый путь, он будет простираться на Запад от восточного побережья Китая, соединяя Китай и Европу через Южно-Китайское море и Индийский океан [5. С. 43].

В настоящее время все большую актуальность приобретает строительство «Полярного Шелкового пути», который будет частью инициативы «Один пояс, один путь». В январе 2018 года был опубликован документ Информационного бюро Государственного совета Китайской Народной Республики ¾ «Политика Китая в Арктике» (China's Arctic Policy). В 2017 году китайская сторона уже включила транспортные коридоры Северного Ледовитого океана, в частности Северный морской путь (СМП), в китайскую инициативу «Один пояс, один путь».

Одновременно нельзя упустить из внимания создание Зеленого Шелкового пути, Здорового Шелкового пути, Интеллектуального Шелкового пути, Мирного Шелкового пути. 14 мая 2019 года на саммите «Один пояс, один путь» генеральный секретарь Си Цзиньпин объявил о создании Цифрового Шелкового пути 21-го века, который должен стать лейтмотивом эпохи в реализации инициативы «Один пояс, один путь» с помощью современных мобильных технологий.

В качестве основных задач и сфер реализации данного проекта стоит отметить: освоение природных ресурсов, защита окружающей среды, финансовое и торгово-экономическое сотрудничество, развитие инфраструктурного строительства, инвестирование

промышленных мощностей, гуманитарные и культурные обмены и т.д.

Одним из наиболее важных факторов развития и расширения регионального сотрудничества является взаимодействие в рамках многосторонних механизмов, основными из которых являются: Шанхайская организация сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество, взаимодействие КНР и АСЕАН в формате 10+1, Форум «Азия-Европа», Диалог по сотрудничеству в Азии, Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество, Форум китайско-арабского сотрудничества и т.д.

Стоит отметить, что инициатива «Экономического пояса Шелкового пути» является механизмом, который всесторонне задействует внешнеэкономическую деятельность Китая на евразийском пространстве, и активизирует взаимодействие по ключевым ее направлениям со странами данного региона. Более того, к восстановлению древнего Шелкового пути руководители Китая неустанно призывали в течение многих лет. Ныне председатель КНР Си Цзиньпин впервые выдвинул эту инициативу на официальном уровне [6. С. 9]. Завершение первого этапа реализации данного проекта намечено на 2020 год. Полностью же завершение проекта ожидается к 2049 году, и данная дата является наиболее символичной, так как совпадает по временным рамкам с 100-летним юбилеем со дня образования Китайской Народной Республики.

Говоря о причинах появления инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» стоит отметить нижеследующее. Возникновение и выдвижение инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» на официальный уровень и становление в качестве одного из наиболее приоритетных внешнеполитических направлений Китая обуславливается двумя причинами, первой из которых является современная международная обстановка и современное положение КНР на международной арене, второй же - современная внутриполитическая ситуация и экономическое состояние КНР.

Так как мировая экономика все еще пытается оправиться от последствий мирового экономического кризиса, в Китае назрели идеи о необходимости реформирования экономической системы КНР. Инициатива ЭПШП обладает большими географическими преимуществами и является отличной платформой для развития китайского рынка, что в дальнейшем позволит обеспечить стабильное и устойчивое развитие экономики государства. Китай нацелен на устранение экспортной зависимости своей экономической системы, а также на переориентацию, которая позволит обеспечить рост внутреннего потребления китайских товаров. В связи с этим, руководство Китая акцентирует внимание на развитии потенциала, исходящего из наименее развитых районов страны, а именно из центрального и западного районов Китая, таких как Синьцзян-Уйгурский автономный район, имеющий непосредственную границу со странами Центральной Азии. Из чего следует, что наиболее приоритетным направлением в рамках реализации инициативы ЭПШП является развития западные провинции КНР, в которых, благодаря проекту появятся условия для более быстрого экономического роста. Подобная политика позволит обзавестись новыми механизмами, для дальнейшего роста и развития государственной экономической системы.

В.А. Матвеев полагает, что «развитию Синьцзяна отводится особая роль в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» ввиду его особого стратегического положения на границе с Центрально-Азиатским регионом, масштабности его территории и богатства недр. К тому же все транспортные коммуникации Китая в западном направлении проходят через его территорию. В связи с этим решается задача по превращению СУАР КНР в региональный, внешнеэкономический и транспортно-логистический хаб,

доминирующий над центрально-азиатским регионом. Соответственно и перспективное экономическое развитие СУАР самым тесным образом связано с развитием центрально-азиатского региона»[7. С. 30].

«Интерес Пекина к Центральной Азии имеет в основном не экономический, а стратегический характер, но не в плане установления контроля, а в смысле устранения исходящих отсюда угроз нестабильности и терроризма для самого Китая», заключает А.В. Лукин[8. С. 95-96].

Воплощение подобной инициативы направлено на углубление экономических взаимоотношений, а также, на построение тесных связей между странами региона, на территории которого будет реализовываться проект, в сферах экономики, политики, а также гуманитарной сфере, так как инициатива ЭПШП на современном этапе является неотъемлемой частью общей политики Китая, направленной на развитие региональной экономической кооперации[9].

Как отмечает Ф. А. Лукьянов, «в XXI столетии Евразия все больше и больше попадает в центр международного внимания, будь то политические перемены, экономические перспективы, ресурсный потенциал, риски и угрозы или дискуссии о наличии моделей национально-освободительного строительства, альтернативных западной… потенциально Евразия является единым регионом, где могут быть созданы региональные институты и действовать общие правила, и в этом случае она претендует на лидирующую роль в мире, на определение того, какую форму примет глобализация [10].

По мнению С.Л. Сазонова и Чэнь Сяо, «транспортная составляющая инициативы Председателя КНР Си Цзиньпина о строительстве «пояса и пути» являет собой верхушку «экономического айсберга», призванного активизировать экономическое развитие КНР и придать новый импульс расширению внешнеторгового объема. Опирающиеся на стратегию «выхода за рубеж» планы создания ЭПШП и МШП XXI в. направлены на увеличение китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ), призванных нарастить объемы экспорта китайской инновационной продукции транспортной отрасли и передовых технологий, монополизировать евроазиатский рынок строительства транспортных сетей» [11. С. 37-38].

Таким образом, не случайным представляется увеличивающееся внимание КНР к странам Центральной Азии. Наряду с вышеупомянутыми причинами реализации инициативы ЭПШП, стоит отметить проблему переизбытка промышленных мощностей на территории КНР. На протяжении последних двадцати лет мир наблюдал за колоссальным инфраструктурным прорывом Китая, который стал одним из наиболее очевидных причин его стремительного экономического роста. В числе наиболее крупных инфраструктурных проектов, реализованных за данный период времени, стоит отметить: строительство самой протяженной в мире сети высокоскоростных железных дорог; строительство сети новых автодорог; строительство десятков аэропортов и т.д.

В процессе реализации инфраструктурных проектов в рамках воплощения инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» Китай смог бы обеспечить еще большую занятость собственного населения, посредством экспорта рабочей силы, используя уже имеющийся богатый опыт работы за пределами государства, а также обеспечить спрос для внутренних производственных мощностей.

Проект ЭПШП также направлен на закрепление места и повышение роли КНР на международной арене, а также нацелен на расширение зоны экономического влияния

Китая в азиатском регионе. 14 февраля 2016 года, в ходе 52 Мюнхенской конференции по безопасности подобное стремление Китая было отмечено главой Комиссии по иностранным делам Всекитайского собрания народных представителей Фу Ин, который заявил о желании развивающихся стран, содействовать более справедливому и рациональному развитию международных систем, в котором инициатива ЭПШП является механизмом, который позволит искоренить слабые места в уже существующей системе международного порядка [12].

Наряду с этим, стоит отметить, что инициатива «Экономического пояса Шелкового пути» также является неким ответом на создание Евразийского экономического союза, деятельность которого непосредственно негативно влияет на реализацию расширения экономического присутствия Китая в Центральной Азии, тем самым ограничивая геополитические амбиции КНР. По мнению профессора Ли Синя, который является директором Центра исследований России и Центральной Азии Шанхайской академии международных исследований, Россия стремится, в рамках реализации продвижения интеграционных процессов на пространстве Евразии, посредством деятельности Евразийского экономического союза, а также Таможенного союза вновь создать благоприятные условия для интеграционного соединения бывших советских государств, исключая возможность участия Китая в данных процессах [13].

Одновременно, по мнению С.Г. Лузянина «попытка сближения трех соседних проектов — ЕАЭС, ШОС и ЭПШП — говорит о перспективе формирования долгосрочной интеграционной евразийской политики ШОС. При этом просматривается сценарий создания структуры взаимодействия, в которой ШОС играла бы связующую роль между ЭПШП и ЕАЭС. Подобный подход позволяет значительно снизить возможности экономического доминирования Китая и сохранить традиционные позиции России в Центральной Азии без ущерба для евразийской интеграции как таковой» [14. С. 82].

В современных условиях КНР от более точечной региональной политики совершила переход к более комплексной и системной, которая помимо реализации проектов в инфраструктурной сфере, в рамках инициативы ЭПШП, направлена на создание условий для расширения рынка сбыта товаров и услуг, более свободного движения капиталов и рабочей силы в Россию, Европу, в страны Центральной Азии, а также Ближнего и Среднего Востока.

Для вышеперечисленных стран, реализация данного проекта означает:

- повышение экономической координации, что в свою очередь создает более стабильные условия экономического развития, так как страны нуждаются в защите всех своих экономических интересов;

- появление взаимосвязанной инфраструктуры;

-наличие торгово-инвестиционного фактора, который является неким фундаментом проекта, который позволит повысить уровень практически всех сфер экономического развития стран-участников, в том числе развитие предприятий, месторождений и т.д;

- проведение финансовой интеграции;

- углубление и расширение гуманитарных контактов и т.д.

По мнению авторов, необходимо изучить финансовую сторону реализации проекта ЭПШП в рамках инициативы «Один пояс, один путь». В этой связи стоит еще раз упомянуть, что

Китай выступил инициатором формирования двух финансовых институтов в рамках данной инициативы, а именно:

- Азиатский банк инфраструктурных инвестиций;

- Фонд Шелкового пути.

Впервые инициатива о формировании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций была предложена председателем КНР Си Цзиньпином через месяц после выдвижения идеи о создании ЭПШП, точнее в октябре 2013 года. Деятельность данного финансового института направлена на:

- осуществление инфраструктурных проектов;

- расширение интеграционных процессов;

- продвижение и углубление финансового взаимодействия в регионе АТР.

В октябре 2014 года в Пекине 22 страны-учредителя подписали Меморандум о взаимопонимании, а в июне 2015 года уже было подписано соглашении о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. В числе наиболее крупных стран инвесторов выступили КНР, Россия, Индия, Германия и Республика Корея. После открытия фактическая деятельность АБИИ началась 16 января 2016 года. В состав стран-учредителей входит 57 государств и два государства-наблюдателя (Тайвань и Венгрия), уставной капитал АБИИ составляет 100 миллиардов долларов США. Штаб-квартира Банка располагается в столице Китая- Пекине. При создании данного банка Китай был нацелен на снижение дефицита инфраструктурных объектов на территории Азии, учитывая тот факт, что КНР стремится принимать самостоятельно все стратегические решения, соответственно, исключая участие традиционных международных финансовых организаций [15].

Что касается Фонда Шелкового пути, данный финансовый институт был учрежден в декабре 2014 года опять же в Пекине. Одной из основополагающих задач ФШП является инвестирование в крупномасштабные проекты, которые входят в зону реализации инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Средства и инвестиции непосредственно направлены на сбыт китайской высокотехнологической продукции, на строительство инфраструктуры, а также на разработку месторождений полезных ископаемых.

С точки зрения других участников данного проекта, например, Япония, выражает некое недоверие по отношению к деятельности Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. В частности, ввиду того, что китайской стороне принадлежит 26% капитала, инвестированного в АБИИ. Таким образом, право голоса в рамках данного финансового института у других сторон-участников фактически отсутствует, что по своей сути меняет концепцию, заложенную в данный банк. Европейское участие в данном финансовом институте, японский эксперт обусловил необходимостью привлечения инвестиций, а также использования данной платформы для улучшения, опять же, собственного экономического положения[16].

Интерес представляет и позиция западных специалистов. Стоит отметить, что Китай заинтересован в использовании восточной и центральной частей Европы в качестве плацдарма, который способствует продвижению Китая, посредством реализации инициативы «Экономического пояса Шелкового пути» на Запад, при том, что руководство

большинства европейских стран не стремится дать возможность увеличить свои сферы влияния, путем установления двусторонних экономических отношений со странами Европы, в связи с чем европейская часть осуществления проекта, также находится в трудном положении[17].

Так, в авторитетных информационных изданиях, например, The Diplomat, авторы придерживаются следующей позиции: «чтобы сохранить свое доминирующее положение в глобальном масштабе в долгосрочной перспективе, Соединенные Штаты должны учитывать амбициозные геоэкономические усилия, предпринимаемые Пекином для прогнозирования стратегического влияния на евразийском континенте, где сосредоточено большинство мировых экономических центров и природных ресурсов» [18]. Такие слова, как «массивный», «чрезмерно расширенный», «высокомерный» часто появляются при описании инициативы [19, p.13]. Таким образом, авторы отмечают, что западное сообщество с опаской относится к реализации китайской стороной инициативы ОПОП.

Если говорить про Центральную Азию и Россию, в качестве участников проекта, то Китай должен в рамках реализации инициативы следовать следующим принципам, а именно: 1) развивать и поддерживать активный диалог с Россией, во избежание появления негативных тенденций и настроений с российской стороны, которая выступает, в качестве стратегического партнера на международной арене; 2)развивать экономическое взаимодействие со странами ЦА, а также выйти на новый уровень в сфере гуманитарных контактов; 3) вести более плодотворное сотрудничество в рамках Шанхайской организации сотрудничества; 4) улучшить экономическую и социальную ситуацию в СУАР, что положительно скажется на сотрудничестве со странами Центральной Азии; 5) развивать механизмы сотрудничества в энергетической сфере, как одной из основополагающих сфер сотрудничества [6. С. 17-18].

По оценкам казахского экспертного сообщества, инициатива ЭПШП является одной из наиболее приоритетных областей развития отношений с сопредельными странами, в рамках новой геополитической концепции Китая[20]. В качестве одной из негативных сторон реализации данного проекта, по словам казахских экспертов, является увеличение китайской рабочей силы, которая быстрыми темпами вслед за инвестициями заполняет регион. На основании чего, стоит заметить, что Китай в рамках осуществления данного проекта не только получит непосредственный контроль над перемещением товаров, капиталов, услуг, рабочей силы, но также получит возможность, в рамках данной политики расширить свои демографические границы и геополитическое присутствие в регионе реализации проекта.

По мнению А. Кошанова, «была бы односторонней трактовка экономических выгод сухопутного «Шелкового пути» с позиции «чистого транзита». Освоение этого маршрута на базе государственно-частного партнерства (ГЧП) будет означать «оседание» в Казахстане капитала вместе с рабочей силой и организацию в стране современных предприятий. В связи с этим государствам Центральной Азии нужно строить свою политику таким образом, чтобы получить от такого сотрудничества весомые экономические дивиденды и в то же время сохранить национальный суверенитет. При открытии транспортных и энергетических коридоров на Едином Шелковом пути Казахстан должен играть ключевую роль в инфраструктурном и производственном обустройстве на всем их протяжении[21. С. 11].

На открытии форума «Один пояс, один путь» Президент Российской Федерации В.В.

Путин отметил, что «для интеграции стран Евразии необходимо делать движение товаров на евразийском пространстве быстрым и удобным, нужно двигаться в сторону унификации норм технического регулирования как для традиционных промышленных и сельхозтоваров, так и для новой высокотехнологичной продукции, также необходимо снимать инфраструктурные ограничения для интеграции и создавать систему современных связанных транспортных коридоров» [22].

Несомненно, что Экономический пояс Шелкового пути несет для России новые немалые возможности. Правда, только в том случае, если Россия разумно, стратегически взвешенно, на выгодных для себя условиях встроится в этот неизбежный, опирающийся на огромные экономические возможности Китая проект. Впрочем, в Китае ясно понимают, что без паритетного сотрудничества с Россией, без ее участия китайский проект Шелкового пути будет не полноценен, если вообще реализуем[23. С. 126-127].

В течение долгого времени Центральная Азия была отдалена от основных центров мировой экономики и политики. Однако с 2015 года можно говорить о возникновении «момента Центральной Евразии» – уникального сочетания международных политических и экономических факторов, позволяющих максимально реализовать потенциал сотрудничества и совместного развития всех государств региона. Главными движущими силами превращения Евразии в зону совместного развития станут «Экономический пояс Шелкового пути» и евразийская экономическая интеграция[24. С. 57-58].

Безусловно, расширение контактов между странами в рамках инициативы «Один пояс, один путь» отвечает интересам стран-участников. Центрально-азиатские государства заинтересованы в участии в ЭПШП ввиду экономических дивидендов, но при этом большое внимание уделяется вопросу суверенитета стран. Центральная Азия входит в число приоритетных внешнеполитических направлений РФ, поэтому сохранение тесных, дружественных связей ввиду общности истории и судьбы крайне важно. Укрепление своего влияния в регионе также отвечают интересам китайской стороны. Можно констатировать, что Китай и впредь будет уделять большое внимание в своей внешней политике данной инициативе, привлекать новых партнеров для наращивания сотрудничества на равноправной основе. По мнению авторов, большой интерес также представляют работы российских, китайских, казахских, западных исследователей по данной проблематике. Если в целом говорить о публикациях российских авторов, то китайская инициатива ОПОП и проект ЭПШП оценивается положительно. Китайские авторы, безусловно, особое внимание уделяют равноправным и взаимовыгодным форматам сотрудничества. Казахские исследователи полагают, что необходимо более рационально использовать открывающиеся выгоды от ЭПШП. В западных работах зачастую скептически рассматривается китайская инициатива, настороженность вызывает продвижение проекта и возрастающее количество участников инициативы. Нельзя не сказать о том, что внимание к проблематике инициативы ОПОП неизменно возрастает, что доказывает актуальность изучаемой авторами темы.

Библиография

1. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете // Газета "Жэньминь жибао" онлайн. 7 сентября, 2013. URL: http://russian.people.com.cn/95197/8392674.html(дата обращения: 10.02.2019).
2. Zheng Bijian. China’s «Peaceful Rise» to Great-Power Status. // Foreign Affairs. October, 2005. №4. С. 18-24.
3. Мамонов М.В. Инерции и новации во внешней политике Китая // Международные процессы.-2010. Т. 8. № 3.С. 40-56.

4. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию "Экономического пояса Ше¨лкового пути" и "Морского Ше¨лкового пути XXI века". Издано с санкции Госсовета КНР. Пекин: Март, 2015. Издательство литературы на иностранных языках. URL: https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml (дата обращения: 12.04.2019).
5. Пономаренко Л.В., Сидоров Д.А., Забелла А.А. Инициатива «Один пояс, один путь» как способ соединения Китая с миром // Дипломатическая служба, 1(76)/ 2018 С.42-48.
6. Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты "Экономическиˇ пояс Ше¨лкового пути" и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Центральная Азия и Кавказ. 2014. Т. 7 №3. С. 7–17.
7. Матвеев В.А. Роль Центрально-Азиатского региона в проекте «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.сост. В.А. Матвеев. — М. : ИДВ РАН, 2017. — 192 с.
8. Лукина А.В. Идея «Экономический пояс Шелкового пути» и евразийская интеграция //Международная жизнь. 2014. № 7. С. 84-98.
9. Цветов А. Новыиˇ Ше¨лковыиˇ путь: стратегические интересы России и Китая // Официальный сайт Россииˇского совета по международным делам. 20 декабря 2013. URL: http:// russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883 (дата обращения: 10.02.2019).
10. Лукьянов Ф.А. Евразийская интеграция не по-нашему // Российская газета, 20 ноября 2013, № 6237.
11. Сазонов С.Л. , Чэнь Сяо. Строительство инфраструктуры «пояса и пути» как основная модель национального экономического и внешнеэкономического развития Китая // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС / отв. ред.сост. В.А. Матвеев. — М. : ИДВ РАН, 2017. — 192 с.
12. Фу Ин рассказала о проблеме миропорядка на Мюнхенскоиˇ конференции по безопасности // Агентство Синьхуа. 14 февраля, 2016. URL: http://russian.news.cn/2016-02/14/c_135096840.htm(дата обращения: 04.01.2019).
13. Денисов И. Путешествие на запад. Экономическииˇ пояс Ше¨лкового пути — воплощение "китайской мечты" в международном формате // ЦентрАзия. 24 марта, 2015. URL: http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1427186400(дата обращения: 08.03.2019).
14. Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелковый путь» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия / сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXI : ежегодное издание / сост., отв. Ред. Е.И. Сафронова.-М.: ИДВ РАН, 2016. – 320 с.
15. Кириллов А., Селищев А. Посол РФ в КНР: сотрудничество России и Китая стало более системным // ТАСС. 8 февраля, 2016. URL: http://tass.ru/politika/2647816 (дата обращения: 15.04.2019).
16. Нака К. Политолог: АБИИ будет инвестировать в идею Китая о новом Ше¨лковом пути // РИА Новости. 20 января, 2016. URL: http://ria.ru/economy/20160120/1362473268.html(дата обращения: 11.01.2019).
17. Witthoeft A. Is China's Silk Road Coming to Europe? Not So Fast // The Diplomat. January 29, 2016. URL: http://thediplomat.com/2016/01/is-chinas-silk-road-coming-to-europe-not-so-fast/(дата обращения: 18.04.2019).
18. Thomas P. Cavanna What Does China's Belt and Road Initiative Mean for US Grand

Strategy? // The Diplomat. June 05, 2018. URL: https://thediplomat.com/2018/06/what-does-chinas-belt-and-road-initiative-mean-for-us-grand-strategy/(дата обращения: 20.06.2019).

19. Alek Chance. American Perspectives on the Belt and Road Initiative. Sources of Concern, Possibilities for US-China Cooperation // Institute for China-America Studies. Nov. 2016. URL: https://chinaus-icas.org/wp-content/uploads/2017/02/American-Perspectives-on-the-Belt-and-Road-Initiative.pdf(дата обращения: 21.06.2019).
20. Сыроежкин К. Концепция формирования "Экономического пояса на Ше¨лковом пути": проблемы и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. 2014. № 1 (39). С. 54–64.
21. Кошанов А. «Единый пояс Шелкового пути» и перспективы формирования объединенного Евразийского экономического сообщества // Общество и экономика, 2016. № 4. С. 5-16.
22. Путин в Пекине: как Россия встраивается в китайский Шелковый путь // ИА РБК. 14 мая 2017 URL:https://www.rbc.ru/politics/14/05/2017/59159e0d9a7947318586f81f (дата обращения: 19.06.2019).
23. Ремыга В. Н.Экономический пояс Шелкового пути: механизм взаимодействия участников // Вестник Финансового университета. 2015. № 6. С. 121–130.
24. Гусев Л.Ю. ЕАЭС и проект экономического пояса шёлкового пути: взгляд из России / Л.Ю.Гусев // Россия и новые государства Евразии. 2016. №2. С