

DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392

Инициатива «один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии

Ли На

Российский университет дружбы народов
Россия, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 10–2

Концепции Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века заложили основы новой внешней стратегии Китая на ближайшую историческую перспективу. Реализация этих проектов, которые были объединены под общим названием «Один пояс, один путь», станет одной из важнейших задач Пекина по оптимизации пространственной структуры экономического развития всего евразийского региона. Важное место в процессе реализации данной инициативы занимает Россия и страны Центральной Азии, с которыми Китай осуществляет активное взаимодействие и всеобъемлющее сотрудничество, преимущества от которого получают все стороны.

Цель исследования – определить роль России и стран Центральной Азии в реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь». В соответствии с целью были поставлены следующие задачи: изучить основные виды и направления сотрудничества Китая с Россией и центральноазиатскими республиками в рамках инициативы, проанализировать специфику данного сотрудничества, рассмотреть аспекты взаимодействия сторон. В качестве методологической основы был использован проблемно-хронологический подход, позволяющий изучить определенные аспекты взаимодействия, субъектов международных отношений. По итогам анализа автор делает вывод о том, что Россия и центральноазиатские республики занимают важное место в реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: инициатива «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути, Морской Шелковый путь XXI века, КНР, Россия, Центральная Азия, сотрудничество, транспортные коридоры

Выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. инициатива «Один пояс, один путь» считается одним из самых значимых и перспективных международных проектов в современном мире. Концепция «Один пояс, один путь» – это совокупность двух проектов: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», цели которых, согласно заявлению китайского лидера, следующие: углубление экономической интеграции в регионе, упразднение барьеров в сферах торговли и инвестиций, построение единой транспортной инфраструктуры, усиление значимости национальных валют, повышение уровня сотрудничества в гуманитарной сфере [1].

Результатом этого долгосрочного проекта должно стать создание евразийской экономической зоны, которая будет связывать государства Востока и Запада через центральноазиатский регион и в дальнейшем будет использоваться для поставки товаров в Европу. Планируется, что инициатива, выдвинутая Председателем Си, станет платформой для сосуществования и гармоничного развития как государств, так и целых цивилизаций. Независимые в политическом и культурном отношении, они будут взаимозависимы экономически [2. С. 88].

В марте 2015 г. в Китае был опубликован официальный документ под названием «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», в котором подчеркивается, что «Один пояс, один путь» является систематическим проектом, в реализации которого необходимо придерживаться принципов взаимности в ведении бизнеса и в развитии [3].

КНР рассматривает данный проект в качестве механизма приложения оборудования, капитала, технологий, а также рабочей силы в центральноазиатские государства, которым это необходимо для строительства объектов транспортной инфраструктуры.

Для реализации проектов Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века китайским правительством была создана специальная руководящая рабочая группа и учреждена канцелярия руководящей группы при Государственном комитете по делам развития и реформ с целью осуществления координации и планирования действий.

Основной замысел инициативы КНР был изложен в опубликованной в мае 2017 г. вышеуказанной канцелярией книге «Совместное строительство “Одного пояса, одного пути”: идея, практика и вклад Китая» [4]. Кроме того, в книге приведена информация об усилиях, которые предпринимаются китайским руководством с целью продвижения проекта, что, в свою очередь, способствует достижению понимания международным сообществом основных идей инициативы Китая, а также укреплению и расширению сотрудничества между государствами в совместном осуществлении проектов.

Инициатива «Один пояс, один путь» предполагает развитие сотрудничества между странами в пяти главных областях, среди которых: инфраструктурная взаимосвязь, координация в политической сфере, осуществление постоянных торговых обменов, упрочение духовного единства между народами, свободное движение капитала.

Особенностями китайской инициативы является открытость для участия всех заинтересованных стран со всех регионов мира, а также широкая географическая направленность. Однако в структуре программы выделяются наиболее приоритетные в реализации проекта регионы, с которыми в первую очередь необходимо развивать сотрудничество. Этими регионами являются Азия, Европа и Африка.

По мнению автора данной статьи, развитие отношений и сотрудничества со странами Центральной Азии и Россией стоит особняком, так как осуществление поставок грузов в Европу будет осуществляться именно через эти страны. Более того, Китай взаимодействует с данными государствами в рамках ШОС, что также способствует расширению дальнейшего сотрудничества.

Какие факторы побуждают Китай налаживать сотрудничество с Россией и центральноазиатскими странами?

Что касается России, то с ней Китай имеет давний опыт политического и экономического взаимодействия. Страны продвигают общие интересы в различных международных организациях, в частности в Совете Безопасности ООН, в котором они выступают в качестве постоянных членов, в ШОС, БРИКС, Большой двадцатке (G-20), АТЭС.

Государства Центральной Азии также представляют особый интерес для Китая, во-первых, с точки зрения безопасности (Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) Китая, в котором присутствуют сепаратистские настроения, граничит с Казахстаном, Киргизией и Таджикистаном, развитие отношений с которыми может поспособствовать обеспечению безопасности СУАР), а во-вторых, с точки зрения их ресурсного потенциала (активизация энергетического сотрудничества Китая с центральноазиатскими республиками диктуется возрастанием потребностей китайской экономики).

Инициатива «Один пояс, один путь» является новой моделью сотрудничества между Китаем, Россией и Центральной Азией, преимущества от реализации которой получают все стороны.

Проект Экономического пояса Шелкового пути включает шесть международных экономических коридоров:

- 1) Экономический коридор «Китай – Монголия – Россия»;
- 2) Новый Евразийский континентальный мост;
- 3) Экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»;
- 4) Экономический коридор «Китай – полуостров Индокитай»;
- 5) Экономический коридор «Китай – Пакистан»;
- 6) Экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма».

Седьмой маршрут – это «Морской Шелковый путь XXI века», который выступает в качестве отдельного проекта и в совокупности с проектом «Экономического пояса Шелкового пути» образует инициативу «Один пояс, один путь».

Рассмотрим подробнее, как взаимодействует КНР с Россией и центральноазиатскими республиками в процессе реализации инициативы.

Сотрудничество Китая с Россией в рамках инициативы «Один пояс, один путь»

Говоря о китайско-российском сотрудничестве, нельзя не упомянуть подписанный 16 июля 2001 г. в Москве Председателем КНР Цзян Цзэминем и Президентом РФ Владимиром Путиным Договор о добрососедстве, дружбе и

сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой [5], так как именно этот договор положил начало качественно новому этапу партнерства между двумя государствами.

Россия и Китай сотрудничают во многих сферах. В связи с реализацией Китаем инициативы «Один пояс, один путь», в которой важную роль играют транспортные коридоры, логистика и транзит, и активным участием России в этом процессе актуальным стало развитие двусторонних отношений в сфере транспорта. Стоит отметить, что руководство двух государств всегда уделяло внимание развитию данной сферы отношений.

Благодаря осуществлению действий в области развития трансграничных транспортных коридоров российские экспортеры смогут сократить затраты на логистику, что даст им возможность увеличить объемы сбыта продукции отечественного производства как на рынок Китая, так и на рынки азиатских стран, принимающих участие в проекте. В этой связи сотрудничество Китая и России в сфере транспорта в рамках инициативы «Один пояс, один путь» содействует увеличению и расширению партнерских отношений между двумя государствами и открывает возможности для укрепления стратегического взаимодействия.

Безусловно, для успешного претворения в жизнь трансграничных проектов необходимо финансирование. Именно для этого Китайская Народная Республика и Российская Федерация в 2012 г. основали совместный Российско-китайский инвестиционный фонд, учредителями которого являются Китайская инвестиционная корпорация (кит. Zhongguo touzui youxian zeren gongsi) и Российский фонд прямых инвестиций [6]. Бюджет фонда образуется за счет взносов учредителей в размере 1 млрд долл., а также дополнительных взносов от внешних инвесторов в размере 2 млрд долл. Примечательно, что именно в российские проекты поступает большее количество инвестиций. К 2017 г. фонд инвестировал средства в размере 1 млрд долл. в 19 проектов в сфере транспортной инфраструктуры, лесопереработки и др. [7]

Как уже было отмечено выше, основу проекта «Экономического пояса Шелкового пути» составляют 6 экономических коридоров. «Сердцевиной» данного проекта является экономический коридор «Новый Евразийский континентальный мост», который является современным воплощением исторического Шелкового пути, обеспечивающего на протяжении многих веков гуманитарные и торговые связи между цивилизациями Востока и Запада. Новый Евразийский континентальный мост – это проект сети автомобильных и железнодорожных магистралей, соединяющих морские порты восточного побережья КНР с крупными акваториями Атлантического побережья Западной Европы.

В Китае коридор проходит от восточных, центральных, южных провинций до СУАР и тем самым выходит на границу с Республикой Казахстан. Коридор также проходит по территориям таких стран, как Россия, Республика Беларусь, Польша, затем происходит его разветвление по другим странам Европы, конечным пунктом выступают морские порты северной и западной частей Европы.

Впервые контейнерный поезд отправился по Новому Евразийскому континентальному мосту в 2011 г., он проделал путь из Чунцина в Дуйсбург. С того времени свыше 5 тыс. грузовых составов проследовало из Китая в Европу по данному коридору. Важно подчеркнуть, что только с января по август 2017 г. по коридору было отправлено более 2 тыс. поездов.

Россия также является частью и другого экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». Это коридор представляет собой новый вариант трехстороннего сотрудничества между указанными государствами. Главным образом страны взаимодействуют в сфере инвестиционного сотрудничества, промышленности, строительства транспортной инфраструктуры, таможенного администрирования, защиты окружающей среды.

14–15 мая 2017 г. в Пекине прошел международный форум «Один пояс, Один путь», на котором российский Президент Владимир Путин выступил с предложением совместно с китайскими коллегами развивать в Северном Ледовитом океане морские транспортные коридоры. По мнению российского лидера, развитие заявленных в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и ЕАЭС инфраструктурных проектов позволит создать совершенно новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, что, в свою очередь, откроет возможности для оживления инвестиционной активности и повышения эффективности освоения территорий Арктики [8].

В июле 2017 г. во время своего визита в Россию Председатель КНР Си Цзиньпин отметил, что правительство Китая согласно совместно с коллегами из России осваивать и развивать морские транспортные коридоры, а также готово принять участие в модернизации Северного морского пути, рассматриваемого в качестве элемента нового проекта, который называется «Ледяной Шелковый путь» [9].

Итак, как уже стало ясно из вышесказанного, Китай и Россия сотрудничают в рамках проектов, связанных с двумя экономическими коридорами: Новый Евразийский континентальный мост, а также «Китай – Монголия – Россия».

Для начала рассмотрим проекты двух государств в рамках экономического коридора «Новый Евразийский континентальный мост». Самым масштабным здесь является проект высокоскоростной магистрали «Евразия», которая от Пекина через Казахстан, Россию, Белоруссию достигнет Берлина и тем самым соединит высокоскоростные железнодорожные системы Азии и Европы. Согласно предварительным расчетам грузопассажирская высокоскоростная магистраль «Евразия» способна стать крупнейшим во всем мире проектом в сфере железнодорожного транспорта [10]. Китайские компании будут осуществлять строительство большинства участков данной магистрали.

Данный проект, действительно, является уникальным, так как он подразумевает создание скоростной сети, общая протяженность которой будет насчитывать около 9,5 тыс. км. Новая магистраль будет предназначена для перевозки как грузов, так и пассажиров, что естественным образом увеличит ее транзитный и транспортный потенциал.

Международный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» – еще один совместный проект Китая и России в рамках Нового Евразийского континентального моста. Он пройдет через территорию Китая, Казахстана и России.

Для каждого из государств данный проект имеет принципиальное стратегическое значение, так как благодаря ему повысится эффективность коммуникации между странами и качество их экономического развития. Проект предполагает в большей степени осуществление транзитных перевозок грузов из Китая в Европу.

Что касается экономического коридора «Китай – Монголия – Россия», то в рамках данного проекта планируется создать Центральный железнодорожный коридор на базе Улан-Баторской железнодорожной магистрали. Маршрут коридора будет следующий: «Улан-Удэ – Наушки – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Ууд / Эрлянь – Уланчаб – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь».

Китай и Россия также планируют развивать систему международных транспортных коридоров «Приморье», ориентированных на улучшение сотрудничества между портами Китая и Дальнего Востока России, увеличение объемов перевозок грузов, а также на создание трансграничной транспортной инфраструктуры между регионами Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России. 28 декабря 2016 г. российское правительство утвердило Концепцию развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток / Находка / Восточный – порты Южного Китая) и «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет / Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона), что является первым шагом на пути создания китайско-российской управляющей компании, которая будет заниматься вопросами реализации данного проекта. Обсуждается также новый проект международного транспортного коридора «Приморье-3», предполагающего создание высокоскоростной магистрали от города Хуньчунь в провинции Цзилинь до Владивостока с возможностью продления до Хабаровска.

Весьма перспективным направлением сотрудничества Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь» является развитие российского Северного морского пути. Для Китая данный путь интересен как транзитный маршрут в европейские страны. Однако для использования северных морских маршрутов необходимо вложение инвестиций в прибрежную транспортную инфраструктуру.

Сотрудничество Китая со странами Центральной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь»

КНР сотрудничает со странами Центральной Азии в реализации проектов в рамках экономического коридора «Китай – Центральная Азия – Западная Азия». Данный коридор проходит от СУАР через регион Центральной Азии, страны Персидского залива, Аравийского полуострова, средиземноморское

побережье и достигает Африки. Целью данного коридора является углубление процессов экономической интеграции Китая со странами Центральной и Западной Азии. В рамках данного коридора планируется осуществление приоритетных проектов в транспортной, энергетической и топливной сферах.

В центральноазиатских странах, благодаря китайским инвестициям, осуществляется строительство современных авто- и железнодорожных магистралей, а также трубопроводов, ориентированных на транспортировку из этих государств в Китай газа, нефти, руды и других ресурсов в весьма крупных объемах. Так, Китай активно импортирует туркменский газ, который обеспечивает примерно пятую часть китайского потребительского спроса в этом горючем.

Для Казахстана рынок Китая также является приоритетным, так как экспорт данной страны находится в зависимости от транзита через соседние государства. По мере развития железных дорог и трансграничных трубопроводов компании Казахстана получают возможность увеличивать объемы поставок сырьевых ресурсов в Китай. В ближайшем будущем ожидается создание новых железнодорожных путей из Китая в Узбекистан, Киргизию и Таджикистан.

Центральноазиатский регион, имеющий этнокультурную и религиозную общность, а также территориальную границу с СУАР, занимает важнейшее место во внешней политике Китая. Китай заполняет пробелы в существующих транспортных и энергетических маршрутах Киргизии и Таджикистана. КНР стала крупнейшим иностранным инвестором в экономики обеих стран. Благодаря китайским инвестициям, направленным на транспортную и электрическую сети Киргизии и реконструкцию линий электропередач, удалось соединить северные и южные районы страны, разделенные горами [11].

Одним из приоритетов инициативы является укрепление международных отношений, поэтому Китай стал налаживать связи в регионе через образование. Председатель КНР Си Цзиньпин подчеркивал, что за 10 лет его государство планирует выделить 30 тыс. стипендий для студентов из стран-членов ШОС, а четыре из восьми стран ШОС находятся в Центральной Азии. В настоящее время, когда приоритетом китайской политики является инициатива «Один пояс, один путь», увеличивается количество стипендий для студентов из государств Центральной Азии [12. С. 20].

Важно отметить, что интересы многих держав мира пересекаются в Центральной Азии. Существует ряд концепций развития данного региона. Направление экономического развития всего мира как раз зависит от того, какая концепция в итоге будет реализована. На данный момент велика вероятность, что будут реализованы концепции Китая и России. Об этом говорит подписание лидерами Китая и России заявления о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути по итогам визита Си Цзиньпина в Москву в мае 2017 г. [13]

Однако важно отметить, что проекты Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС являются ассиметричными. ЕАЭС – это межгосударственная структура, целью которой является создание региональной экономической

межправительственной организации. К задачам, которые ставит перед собой ЕАЭС, относится увеличение конкурентоспособности экономик государств-членов, осуществление модернизации во всех сферах, обеспечение устойчивого развития экономики, а Экономический пояс Шелкового пути представляет собой инициативу, которая рассчитана на привлечение стран, организаций, институтов многостороннего сотрудничества. Для успешного сопряжения необходимо преодолеть эту асимметрию, с этой целью могут быть сформированы институты сотрудничества. Так, например, ЕАЭС как международная организация может осуществлять координацию двустороннего партнерства входящих в него стран с Китаем посредством механизмов согласования транспортной и промышленной политики, а также политики в сфере регулирования рынков труда. Создание консультативного органа ЕАЭС – КНР по инвестициям также представляется целесообразным [14].

Таким образом, подводя итоги данного исследования, можно сделать вывод, что за последнее время КНР получила значительные преимущества от процесса глобализации, став инвестором и экономическим партнером для многих стран мира. Россия и страны Центральной Азии – примеры таких государств. Сотрудничество с ними помогает Китаю в реализации стратегии «Один пояс, один путь». В свою очередь, эти страны также выигрывают от участия в реализации проектов инициативы. Безусловно, «Один пояс, один путь» за счет повышения потенциала Центральной Азии позволит ей выйти на качественно новый уровень [15]. Китайская инициатива создает также новые возможности и для российской экономики.

© Ли На, 2018

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Проект «Один пояс, один путь». Досье // ТАСС. URL: <http://tass.ru/info/4383152> (дата обращения: 27.04.2018).
- [2] 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). С. 88–103.
- [3] “Tuidong gong jian sichou zhi lu jingji dai he 21 shiji haishang sichou zhi lu de yuanjing yu xingdong “fabu” [Публикация документа «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»]. URL: http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html (дата обращения: 27.04.2018).
- [4] Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (дата обращения: 27.04.2018).
- [5] Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между РФ и КНР от 2001 г. // Официальный сайт МИД России. URL: http://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/576870 (дата обращения: 27.04.2018).

- [6] Российский фонд прямых инвестиций и Китайская инвестиционная корпорация создали Российско-китайский инвестиционный фонд // Российский фонд прямых инвестиций. URL: <https://rdif.ru/fullNews/136/> (дата обращения: 27.04.2018).
- [7] Инициатива «Один пояс – один путь» – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // РИСИ. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/6/04.pdf> (дата обращения: 27.04.2018).
- [8] Международный форум «Один пояс, один путь» // Официальный сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 27.04.2018).
- [9] Председатель КНР Си Цзиньпин дал эксклюзивное интервью «Российской газете». URL: <https://rg.ru/2017/07/02/si-czinpin-kitaj-i-rossiia-dolzny-ukrepliat-obshchnost-interesov.html> (дата обращения: 27.04.2018).
- [10] Что известно о высокоскоростной магистрали «Евразия». URL: <http://tass.ru/wfys2017/articles/4643534> (дата обращения: 27.04.2018).
- [11] Dave B., Kobayashi Y. China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications. London, 2018. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10308-018-0513-x.pdf> (accessed: 27.04.2018).
- [12] Ли А. Инициатива «Один пояс, один путь» и Центральная Азия: новая тенденция в интернационализации высшего образования? // Международное высшее образование. М.: НИУ ВШЭ, 2018. № 92. С. 20–22. DOI: <http://dx.doi.org/10.6017/ihe.2018.92.10216>
- [13] Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой // РСМД. URL: <http://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> (дата обращения: 27.04.2018).
- [14] Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // РСМД. М., 2016. № 26. URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/WP-Russia-China-CentralAsia-28.pdf> (дата обращения: 27.04.2018).
- [15] Швецов О. «Один пояс – один путь» – самый амбициозный геоэкономический проект // Союзное вече. URL: <https://souzveche.ru/articles/blogs/37149/> (дата обращения: 27.04.2018).

REFERENCES

- [1] Proekt «Odin poyas, odin put'». Dos'е // TASS. URL: <http://tass.ru/info/4383152> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [2] Mihalev M.S. «Odin poyas, Odin put'» kak novaya vneshnepoliticheskaya strategiya KNR. Kratkij analiz vnutrikitajskoj diskussii // Kontury global'nyh transformacij: politika, ehkonomika, pravo. M.: Associaciya nezavisimyh ehkspertov «Centr izucheniya krizisnogo obshchestva», 2016. № 6 (50). S. 88–103.
- [3] “Tuidong gong jian sichou zhi lu jingji dai he 21 shiji haishang sichou zhi lu de yuanjing yu xingdong “fabu” [Publikaciya dokumenta «Videnie i dejstvie, napravlennye na prodvizhenie sovместnogo stroitel'stva «Ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti» i «Morskogo Shelkovogo puti XXI veka»]. URL: http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [4] Sovместnoe stroitel'stvo «Odnogo poyasa, odnogo puti»: ideya, praktika i vklad Kitaya. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [5] Dogovor o dobrososedstve, družbe i sotrudnichestve mezhdru RF i KNR ot 2001 g. // Oficial'nyj sajt MID Rossii. URL: http://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/576870 (data obrashcheniya: 27.04.2018).

- [6] Rossijskij fond pryamyh investicij i Kitajskaya investicionnaya korporaciya sozdali Rossijsko-kitajskij investicionnyj fond // Rossijskij fond pryamyh investicij. URL: <https://rdif.ru/fullNews/136/> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [7] Iniciativa «Odin poyas – odin put’» – novaya platforma dlya rasshireniya rossijsko-kitajskogo sotrudnichestva v transportnoj sfere // RISI. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/6/04.pdf> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [8] Mezhdunarodnyj forum «Odin poyas, odin put’» // Oficial’nyj sajt Prezidenta Rossii. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [9] Predsedatel’ KNR Xi Jinping dal ehksklyuzivnoe interv’yu «Rossijskoj gazete». URL: <https://rg.ru/2017/07/02/si-czinpin-kitaj-i-rossiia-dolzhy-ukrepliat-obshchnost-interesov.html> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [10] Chto izvestno o vysokoskorostnoj magistrali «Evraziya». URL: <http://tass.ru/wfys2017/articles/4643534> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [11] Dave B., Kobayashi Y. China’s silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications. London, 2018. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10308-018-0513-x.pdf> (accessed: 27.04.2018).
- [12] Li A. Iniciativa «Odin poyas, odin put’» i Central’naya Aziya: novaya tendenciya v internacionalizacii vysshego obrazovaniya? // Mezhdunarodnoe vysshee obrazovanie. M.: NIU HSE, 2018. № 92. S. 20–22. DOI: <http://dx.doi.org/10.6017/ihe.2018.92.10216>
- [13] Kulincev Y. «Odin poyas – odin put’»: iniciativa s kitajskoj specifikoj // RSMD. URL: <http://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [14] Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Central’noj Azii // RSMD. M., 2016. № 26. URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/WP-Russia-China-CentralAsia-28.pdf> (data obrashcheniya: 27.04.2018).
- [15] Shvecov O. «Odin poyas – odin put’» – samyj ambicioznyj geoekonomicheskij proekt // Soyuznoe veche. URL: <https://souzveche.ru/articles/blogs/37149/> (data obrashcheniya: 27.04.2018).

“One belt, one road” initiative as a new cooperation model of the PRC with Russia and Central Asia countries

Li Na

Peoples’ Friendship University of Russia (RUDN University)
10/2 Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia

The Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Route established China’s new external strategy basis for the near-term historical perspective. The implementation of these projects, which were united under the common name “One belt, one road”, will become one of the most important tasks of Beijing to optimize the spatial structure of the entire Eurasian region economic development. Russia and Central Asian countries take a prominent place in the process of implementing this initiative. China actively cooperates with these countries. All parties receive great benefits of this comprehensive cooperation.

The purpose of this article is to determine the role of Russia and Central Asian countries in the implementation of the Chinese initiative “One belt, one road”. In accordance with the purpose, the following tasks were set: to study the main types and directions of China’s

cooperation with Russia and the Central Asian republics within the framework of the initiative, to analyze the specifics of this cooperation, and to consider the aspects of interaction between the parties. The problem-chronological approach was used as a methodological basis, it allows to study certain aspects of interaction, international relations subjects. Based on the results of the analysis, the author concludes that Russia and the Central Asian republics take a key place in the implementation of the Chinese initiative “One belt, one road”.

Key words: “One belt, one road” initiative, the Silk Road Economic Belt, 21st Century Maritime Silk Rout, China, Russia, Central Asia, cooperation, transport corridors

Информация об авторе / Information about the author

Ли На, аспирантка направления «Международные отношения» кафедры теории и истории международных отношений Российского университета дружбы народов.

Li Na, postgraduate student of the direction “International Relations” at the Department of Theory and History of International Relations, Peoples’ Friendship University of Russia (RUDN University).

E-mail: 123156840@qq.com

Для цитирования / For citations

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. Т. 10. № 4. С. 382–392. DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392

Li Na. “One belt, one road” initiative as a new cooperation model of the PRC with Russia and Central Asia countries. *RUDN Journal of World History*. 2018. 10(4): 382–392. DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392

Рукопись поступила в редакцию / Article received: 17.03.2018