

Научная статья
[https://doi.org/ 10.24412/2713-1742-2024-2-9](https://doi.org/10.24412/2713-1742-2024-2-9)
УДК 32



ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» КАК ВАЖНЕЙШАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ СТРАТЕГИЯ СИ ЦЗИНЬПИНА

Ма Цзисян¹, Чапурко Т.М.²
Циндао Биньхайский институт¹,
Краснодарский университет МВД России²

Аннотация. Актуальность. Инициатива «Один пояс, один путь», предложенная лидером Китая Си Цзиньпином, является важнейшей международной стратегией, нацеленной на развитие мировой экономики и инфраструктуры. По сути, инициатива «Один пояс, один путь» является платформой, которая делает планету и мир, лучше благодаря консультациям, совместному строительству и обмену информацией между всеми странами. Цель. Статья рассматривает задачи, цели и принципы данной инициативы, ее влияние на мировую торговлю, инвестиции и геополитическую позицию Китая. Результаты. Анализируются возможные положительные и отрицательные аспекты реализации проектов «Один пояс, один путь» для стран-участниц, а также ее влияние на современную мировую политическую среду.

Ключевые слова: инициатива «Один пояс, один путь», Китай, Россия, БРИКС, международные отношения.

THE BELT AND ROAD INITIATIVE AS XI JINPING'S MOST IMPORTANT INTERNATIONAL STRATEGY

MaJixiang¹, Tatyana M. Chapurko²
Qingdao Binhai Institute¹,
Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia²

Abstract. Relevance. The "One Belt, One Road" initiative, proposed by Chinese leader Xi Jinping, is the most important international strategy aimed at developing the global economy and infrastructure. In fact, the One Belt, One Road initiative is a platform that makes the planet and the world a better place through consultations, joint construction and information exchange between all countries. Goal. The article examines the objectives, goals and principles of this initiative, its impact on world trade, investment and China's geopolitical position. Results. The possible positive and negative aspects of the implementation of the "One Belt, One Road" projects for the participating countries are analyzed, as well as its impact on the modern global political environment.

Key words: One Belt, One Road Initiative, China, Russia, BRICS, international relations.

Введение. В целом, инициатива «Один пояс, один путь» является стратегической инициативой, направленной на решение ряда крупных проблем, стоящих перед развитием мира и Китая в ближайшей перспективе и на долгое время. Если инициатива «Один пояс, один путь» будет успешно реализована, она внесет непосредственный вклад в решение многих глобальных проблем и будет способствовать экономическому и социальному развитию стран-участниц, в том числе Китая.

Результаты. С международной точки зрения, инициатива «Один пояс, один путь» напрямую связана со следующими факторами.

1. Перспективы мировой экономики. Финансово-экономический кризис 2008 г. распространился по всему миру, и страны в разной степени пострадали от него, особенно пострадали страны Европейского союза. Благодаря совместным усилиям всех стран и международного сообщества, мировая экономика в 2010 году значительно восстановилась, но вскоре снова пошла на спад [1].

Чтобы придать импульс восстановлению мировой экономики, председатель КНР Си Цзиньпин осенью 2013 года выдвинул от имени Китая инициативу «Один пояс, один путь» (далее - ОПОП), призвав все страны мира совместно развивать инициативу «Один пояс, один путь», придать более сильный импульс восстановлению мировой экономики.

Во-первых, совместное строительство «Пояса и пути» напрямую предполагает большое количество инфраструктурных строительных проектов, таких как автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты, нефте- и газопроводы, электростанции (ГЭС, АЭС и т.д.) и другие объекты инфраструктурного строительства, которые будут стимулировать быстрый рост инвестиций в основной капитал за относительно короткий промежуток времени, но в то же время могут относительно быстро создать новые рабочие места, повысить доходы людей и в определенной степени способствовать росту потребления.

Во-вторых, инициатива «Один пояс, один путь» способствует восстановлению равновесия в темпах роста мировой экономики.

Долгое время в прошлом движущей силой мирового экономического роста были, в основном, развитые страны, но с тех пор ситуация изменилась, особенно после финансового кризиса 2008 года, вклад стран с формирующимся рынком и развивающихся стран в мировой экономический рост быстро возрос, став еще одним важным двигателем мирового экономического роста.

Инициатива «Один пояс, один путь» будет способствовать дальнейшему усилению движущей силы стран с формирующимся рынком и развивающихся стран в мировом экономическом росте, а также будет способствовать стабилизации мирового экономического роста.

В-третьих, совместное строительство «Пояса и пути» и реализация лучшей глобальной взаимосвязанности в инфраструктуре, торговле и инвестициях, финансах и других аспектах будет способствовать формированию нового механизма содействия глобальному экономическому росту; то есть, благодаря лучшей глобальной связанности, различным природным ресурсам, капиталу, рабочей силе и другим экономическим факторам мира, в роли рыночного механизма можно будет лучше использовать сравнительные преимущества стран, и мир достигнет лучшего взаимосвязанного роста.

2. Перспектива глобализации. Нет никаких сомнений в том, что глобализация оказала положительное влияние на развитие всех стран. Однако результаты исследований некоторых ученых также показывают, что глобализация еще больше расширила степень неравенства, а не сузила его, а глобальное распределение факторов производства привело к выхолащиванию

отраслей в некоторых регионах и странах, особенно к выхолащиванию обрабатывающей промышленности, что, в свою очередь, привело к росту уровня безработицы в некоторых регионах и странах. В результате возникли некоторые антиглобалистские явления.

Проблема заключается в том, что вопрос заключается не в том, хочет мировое сообщество глобализации или нет; глобализация – это объективный исторический процесс и «невозможно искусственно перекрыть поток капиталов, технологий, продуктов и людей в экономиках разных стран, чтобы море мировой экономики отступило в изолированное маленькое озеро или реку» [2].

Правильный путь состоит в том, чтобы способствовать нынешней трансформации и модернизации глобализации и постепенно формировать более открытую, инклюзивную, сбалансированную и взаимовыгодную экономическую глобализацию.

Совместное строительство «Пояса и пути» может быть относительно эффективным средством и методом, поскольку долгосрочные цели, основные концепции, основные практики и результаты реализации в значительной степени соответствуют целям, которые необходимо достичь, и работе, которую необходимо продвигать в процессе трансформации и модернизации глобализации.

3. Перспективы глобального управления. Многие из сегодняшних глобальных проблем не уменьшились, а увеличились, а в некоторых сферах стали более серьезными. Конечно, это тесно связано с неадекватной моделью глобализации, а также напрямую связано с несовершенством нынешней системы глобального управления, которое председатель КНР Си Цзиньпин назвал глобальным «дефицитом управления» [2]. Поэтому, с одной стороны, необходимо повысить эффективность функционирования существующей системы глобального управления путем реформирования, а с другой стороны, необходимо обеспечить больше и более качественные глобальные общественные блага путем добавления новых источников глобального управления.

Инициатива «Один пояс, один путь» призвана, с одной стороны, помочь реформировать нынешнюю систему глобального управления и построить новую сбалансированную и инклюзивную систему глобального управления, а с другой стороны, расширить и укрепить глобальное управление в рамках инициативы

«Один пояс, один путь», например, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (далее – АБИИ) предоставил новое финансирование для строительства глобальной инфраструктуры.

4. Перспективы международного сотрудничества. На протяжении долгого времени модель международного сотрудничества находилась под сильным влиянием традиционной геополитики. Одна из важных целей инициативы «Один пояс, один путь» заключается в том, чтобы попытаться продвинуть дух Шелкового пути «мира и сотрудничества, открытости и инклюзивности, взаимного обучения и взаимной выгоды» [3], а также построить новую систему сотрудничества, которая будет полностью открытой не только на региональном, но и на глобальном уровне. Инициатива «Один пояс, один путь» не исключает ни одну страну, и ни одна страна не имеет никаких привилегий.

Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь», на самом деле, является инновационным строительством новой платформы международного сотрудничества в новую эпоху, что способствует ускорению построения новой модели международного сотрудничества, основанной на региональной и даже глобальной взаимосвязанности, а затем и ускорению процесса региональной интеграции и даже глобальной интеграции.

5. Перспектива «сообщества с единой судьбой человечества». Председатель КНР Си Цзиньпин неоднократно говорил об идее построения «сообщества единой судьбы человечества», суть которой заключается в том, чтобы объяснить, что будущее и судьба человечества должны быть поняты всеми странами и их народами, поэтому все страны мира должны объединиться для создания лучшего будущего для человечества и народов.

Обсуждение. По сути, инициатива «Один пояс, один путь» является платформой, которая делает планету и мир, лучше благодаря консультациям, совместному строительству и обмену информацией между всеми странами.

Инициатива «Один пояс, один путь» предусматривает:

1. Экономические коридоры.

1) Экономический коридор Китай-Монголия-Россия. Речь идет об экономическом коридоре, который простирается из региона Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй и северо-восточного региона Китая на север, через Монголию в восточно-центральный регион России. Основная

цель строительства этого экономического коридора – соединить китайский «Экономический пояс Шелкового пути» с российским планом строительства «Трансевразийской магистрали» и монгольской инициативой «Степной путь».

2) Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия. Относится к экономическому коридору из Синьцзяна, Китай, через Центральную Азию в Персидский залив, Средиземное море и на Аравийский полуостров. Основное внимание в сотрудничестве между странами, расположенными в этом экономическом коридоре, уделяется развитию энергетической и транспортной инфраструктуры [3].

3) Китайско-пакистанский экономический коридор. Речь идет об экономическом коридоре, образованном вдоль прилегающей территории от Кашгара в Синьцзяне, Китай, до порта Гвадар, Пакистан. Проекты строительства этого экономического коридора включают в себя транспортную инфраструктуру, энергетическую инфраструктуру, порты, развитие парков, освоение морских ресурсов и другие сферы.

4) Экономический коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма. Он относится к экономическому коридору из юго-западного Китая в Индию через Мьянму и Бангладеш, а также известен как «Азиатский юго-западный сухопутный экономический коридор». Среди них завершено строительство нефте- и газопровода Китай-Мьянма, в октябре 2013 года введен в эксплуатацию газопровод, а в апреле 2017 года официально введен в эксплуатацию проект нефтепровода.

5) Китайско-Индокитайский экономический коридор. Это экономический коридор из Юньнани и Гуанси на юго-западе Китая в Сингапур через Вьетнам, Лаос, Камбоджу, Мьянму, Таиланд и Малайзию. К наиболее важным строительным проектам относятся проект строительства высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг в Индонезии, проект сотрудничества железных дорог между Китаем и Таиландом, проект строительства железной дороги Китай-Лаос и проект зоны экономического сотрудничества Мохан-Ботен, совместно построенный Китаем и Лаосом.

2. Порты.

Это ключевое содержание строительства Морского Шелкового пути 21-го века, в основном для усиления строительства ключевых портов вдоль маршрута. Ключевыми внутренними портами Китая являются Шанхай, Тяньцзинь,

Нинбо-Чжоушань, Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжаньцзян, Шаньтоу, Циндао, Яньтай, Далянь, Фучжоу, Сямынь, Цюаньчжоу, Хайкоу и Санья, при этом в полной мере используется особая роль специальных административных районов Гонконг и Макао. Ключевые порты, построенные совместно с соответствующими странами, включают порт Гвадар в Пакистане, порт Хамбантота в Шри-Ланке, контейнерный терминал порта Коломбо, портовый город Коломбо, порт Пирей в Греции, порт Кьяукпью в Мьянме, новый порт Хайфы в Израиле, порт Саид, порт Эйнсуэха и порт Дамьетта в Египте, порт Сингапура, порт Антверпена и терминал Зебрюгге в Бельгии, порт Неаполя в Италии, порт Куантан в Малайзии и др.

3. Китайские предприятия «выходят на мировой уровень».

Строительство «Пояса и пути» в основном направлено на то, чтобы делать проекты и работать вместе. Поскольку это проект, то самая важная сила по-прежнему исходит от предприятия. Потому что на начальном этапе строительства «Пояса и пути», в основном некоторых крупных проектов, связанных со строительством инфраструктуры, спрос на капитальные вложения большой, сроки строительства дли-

тельные, а технические требования высокие, поэтому это в целом больше подходит для центральных предприятий Китая и государственных предприятий [5].

4. Финансовые инновации.

Очень важная причина низкого уровня экономического развития стран, расположенных вдоль «Пояса и пути», заключается в том, что их средств на развитие серьезно не хватает, и они нуждаются в иностранных средствах в качестве важного дополнения. Поскольку нынешняя глобальная система финансового управления, такая как Всемирный банк и Азиатский банк развития, не позволяет обеспечить достаточное финансирование этих стран, необходимо обеспечить новое финансирование за счет финансовых инноваций. Учитывая растущий инвестиционный спрос на инфраструктурные связи, предложенные инициативой «Один пояс, один путь», потребность в капитале еще больше, и необходимо изучить новые каналы [6].

Заключение. В целом, тенденция строительства «Пояса и пути» весьма успешна, а перспективы развития оптимистичные. Пока все страны, участвующие в совместном строительстве, работают в тесном контакте, можно добиться хороших результатов.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Литература:

1. Новые пути и новая геоэкономика. – 2019. – URL: <https://globalaffairs.ru/articles/novye-puti-i-novayageoekonomika/>
2. Официальный сайт «Один пояс – один путь». – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn>.
3. Коростиков, М.К. Шёлкового пути - международный проект Китая. – 2018. – URL: <https://carnegie.ru/commenta>
5. Юэлун, Ч. Геополитические вызовы и экономическая безопасность Китая в системе инкорпорации нового многополярного мира / Ч. Юэлун // Дискуссия. – 2023. – № 3(118). – С. 66-80. – DOI 10.46320/2077-7639-2023-3-118-66-80. – EDN FJUCQT.
6. Ши, Л. Промышленная политика Китая как системообразующий фактор экономического развития / Л. Ши // Евразийский юридический журнал. – 2023. – № 2(177). – С. 479-480. – EDN НТУWSC1.

References:

1. New ways and new geo-economics. – 2019. – URL: <https://globalaffairs.ru/articles/novye-puti-i-novayageoekonomika/>
2. The official website of "One Belt– one Way". – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn>.
3. Korostikov, M.K. Silk Road - an international project of China. – 2018. – URL: <https://carnegie.ru/commenta>

5. Yuelong, Ch. *Geopolitical challenges and economic security of China in the system of incorporation of a new multipolar world* / Ch. Yuelong // *Discussion*. – 2023. – № 3(118). – Pp. 66-80. – DOI 10.46320/2077-7639-2023-3-118-66-80. – EDN FJUCQT.

6. Shi, L. *China's industrial policy as a system-forming factor of economic development* / L. Shi // *Eurasian Law Journal*. – 2023. – № 2(177). – Pp. 479-480. – EDN HTYWC1.

Информация об авторах:

Ма Цзисян, магистрант, Факультет иностранных языков, Циндао Биньхайский институт, 1749968638@qq.com

Чапурко Татьяна Михайловна, доктор политических наук, профессор, профессор кафедры социально-гуманитарных наук Краснодарского университета МВД России, Email: chapurko@mail.ru

MaJixiang, Master, Faculty of Foreign Languages, Qingdao Binhai Institute.

Tatyana M. Chapurko, Doctor of Political Sciences, Professor, Professor of the Department of Social Sciences and Humanities of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia.