

## «ИНИЦИАТИВА ПОЯСА И ПУТИ»: СОДЕРЖАНИЕ, ЦЕЛИ И ЗНАЧЕНИЕ

Анна Андреевна Киреева

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России,  
Москва, Россия

<p><b>Информация о статье:</b> <i>Поступила в редакцию:</i> 18 декабря 2016 <i>Отправлено на редактирование:</i> 5 марта 2017 <i>Принята к печати:</i> 20 декабря 2017</p>	<p><b>Аннотация:</b> В статье рассматриваются выдвигаемые Китаем Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI века, объединенные в Инициативу пояса и пути. Проводится анализ концептуальной эволюции инициативы, ее институционализации, основных направлений и приоритетов. Можно выделить три взаимосвязанные группы целей в реализации инициативы «пояса и пути»: собственного экономического развития Китая, внешнеэкономические, внешне- и геополитические. Инициатива пояса и пути призвана придать стимул развитию КНР путем нахождения новых внешних и внутренних источников роста в условиях трансформации модели развития, способствовать решению ряда структурных проблем экономики, поощрить стимулирование высокотехнологичного производства и перехода Китая на инновационную модель развития путем повышения своей роли в региональных и глобальных цепочках добавленной стоимости. КНР рассматривает инициативу как новый мега-проект интеграции с Китаем как лидером, способным предоставить «общественные блага» странам региона. Инициатива является самым амбициозным проектом развития в настоящее время, а ее реализация приведет к значительному увеличению взаимосвязанности на огромном макро- и трансрегиональном пространстве, в первую очередь, Азии и Евразии, расширению деятельности и полномасштабному присутствию Китая.</p> <p><i>Исследование выполнено при финансовой поддержке РФГФ. Проект «Трансформация международных отношений в Северо-Восточной Азии и национальные интересы России» № 16-03-00602.</i></p>
<p><b>Об авторе:</b> к.полит.н., доцент, кафедра востоковедения; научный сотрудник, Центр комплексного Китаеведения и региональных проектов МГИМО МИД России  e-mail: a.kireeva@my.mgimo.ru</p>	
<p><b>Ключевые слова:</b> Китай; один пояс, один путь; инициатива пояса и пути; Экономический пояс Шелкового пути; Морской шелковый путь; Восточная Азия; Евразия; Азиатский банк инфраструктурных инвестиций; региональная интеграция; трансрегионализм</p>	

В сентябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин в своей лекции в Назарбаевском университете Казахстана предложил инициативу Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) как возрождения древнего Шелкового пути, связывающего Китай со странами Евразии, Среднего и Ближнего Востока. В октябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин в своем обращении к парламенту Индонезии выдвинул концепцию Морского шелкового пути XXI века (МШП) как возрождения древнего морского шелкового пути (берущего свое начало в эпоху ди-

настии Тан 618-907 гг.), делая акцент на формировании дружеских отношений во время экспедиции китайского генерала Чжэн Хэ шесть веков назад. Новые шелковые пути призваны связать Китай со странами Европы через обширные пространства, как сухопутные, так и морские. Эти инициативы достаточно быстро обрели форму одной из главных составляющих китайской внешнеполитической и внешнеэкономической стратегии, и вошли в китайский политический лексикон как «один пояс, один путь» (кит. 一帶一路 и дай, илу), или позднее – инициати-

ва пояса и пути. Претворение в жизнь инициативы призвано способствовать ключевой цели воплощения «китайской мечты» о великом возрождении китайской нации, которая в свою очередь должна служить реализации так называемых двух «целей столетия»: к столетию КПК в 2021 г. завершить строительство общества средней зажиточности (сяокан), а в середине века к столетию образования КНР в 2049 г. – построить «богатое, сильное, демократическое, цивилизованное и гармоничное модернизированное социалистическое государство». Экономический пояс Шелкового пути ставит целью создать экономическую зону сотрудничества, которая сделает более тесными экономические связи между странами<sup>1</sup>.

В 2015 г. были обозначены основные маршруты Экономического пояса Шелкового пути: из Китая через Центральную Азию и Россию до Европы, из Китая через Центральную Азию и Западную Азию до Персидского залива и Средиземного моря; из Китая в Юго-Восточную Азию, в Южную Азию к Индийскому океану. Морской шелковый путь был оформлен в виде двух маршрутов: из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана (см. Рисунок 1)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // *ISAS Working Paper*, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. P. 10-13.

<sup>2</sup> Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР, 28.03.2015. Режим доступа: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> [Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deistviia po sovmestnomu sozdaniiu Ekonomicheskogo poiasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka (Excellent Prospects and Practical Actions for the Creation of the Economic belt of the Silk Road and the Silk Road of the XXI Century) / MID KNR, 28.03.2015. Mode of access: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>]

Рисунок 1

Карта ЭШП и МШП



Picture 1. The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road Maps

Source: *The Silk Road Economic Belt and 21st century Maritime Silk Road* / Xinhua Finance Agency. Mode of access: <http://en.xfafinance.com/html/OBAOR/>

Содержание и концептуальная эволюция инициативы пояса и пути

Важной составляющей инициативы пояса и пути является развитие инфраструктуры с целью усиления экономического сотрудничества и торговли (например, создание портовой, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры). Реализация МШП будет способствовать как строительству портовой инфраструктуры, так и модернизации уже существующей, улучшению логистики между прибрежными и внутренними районами, созданию свободных экономических зон для активизации торговли и инвестиций. При этом не менее значимой целью для Китая остается создание и поддержание имиджа мирно развивающегося государства, усиление которого не провоцирует региональные конфликты, а, наоборот, способствует конвергентному экономическому развитию всего региона. В этой связи руководство КНР делает ставку на концепцию соразвития и взаимовыгодной ситуации (*win-win situation*) для всех участников, т.к. данная инициатива способна дать толчок инфраструктурному развитию, инновациям, улучшить бизнес-климат в регионе, сделать более равномерным размещение

факторов производства, ускорить развитие отдаленных районов, снизить издержки за счет развития экономических коридоров и индустриальных парков, технологических цепочек, сотрудничества в сфере финансов и ИКТ, электроэнергетике и туризме, и усилить гуманитарное сотрудничество и международные обмены. Таким образом, это позволит упрочить взаимосвязанность и взаимодополняемость развития всей Азии и Евразии в целом, тем самым дав мощный стимул ее процветанию. Реализация инициатив также призвана создать «сообщество единой судьбы» в Азии<sup>3</sup>.

Китай в краткие сроки сформировал финансовые институты для реализации инициативы. В ноябре 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин объявил о внесении 40 млрд долларов в Фонд Шелкового пути, направленного на финансирование проектов ЭПШП и МШП. Помимо этого, важную роль в финансировании обеих стратегических инициатив должен сыграть Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Целью банка является финансирование инфраструктурных проектов и увеличение инфраструктурной взаимосвязанности в Азии, что призвано форсировать технологическое и экономическое развитие региона. Соглашение о создании АБИИ с уставным капиталом в 100 млрд долларов было подписано в июне 2015 г. 57 странами. На Китай приходится 30% капиталовложений в АБИИ, а также именно представитель Китая возглавляет банк<sup>4</sup>. Помимо этих финансовых институтов, финансирование предоставляется китайскими банками и фондами, такими как Государственный банк развития Китая, Экспортно-импортный банк Китая, Китайская инвестиционная корпорация. При реализации инициативы пояса и пути предполагается масштабное привлечение частного капитала и использование государственно-

частного партнерства. В частности, планируется выпуск юаневых облигаций, которые могли бы служить дополнительным инструментом для АБИИ и Фонда шелкового пути для финансирования проектов.

В марте 2015 г. на ежегодном экономическом форуме в Боао был выпущен основополагающий концептуальный документ, получивший название «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» и обозначивший стратегические приоритеты по строительству «пояса и пути». В концепции указывается, что создание «пояса и пути» отвечает тенденции к многополярности и будет способствовать формированию взаимосвязанности и интеграции. Акцент делается на совместном развитии, совместном процветании, сотрудничестве, обоюдном выигрыше, инклюзивном характере инициативы, к которой может подключиться любое государство, международная и региональная организация. В реализации инициативы выражается потребность Китая в расширении открытости внешнему миру и его готовность взять на себя больше обязательств и внести большой вклад в мир и развитие человечества. Концепция определяет в качестве одно из основных направлений реализации «пояса и пути» развитие уже существующих экономических коридоров: «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитай», «Китай–Пакистан» и «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма» (см. Рисунок 2). В качестве пяти приоритетов сотрудничества указывается: политическая координация, взаимосвязанность инфраструктуры, свободная торговля, финансовая интеграция и свободное передвижение капитала, гуманитарные обмены<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // *ISAS Working Paper*, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. P. 3.

<sup>4</sup> Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, p. 4.

<sup>5</sup> Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР, 28.03.2015. Режим доступа: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> [Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deistviia po sovmestnomu sozdaniiu Ekonomicheskogo poiasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka (Excellent Prospects and Practical Actions for the

ЭПШП и МШП

Рисунок 2



Picture 2. The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road Maps

Source: *One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network / Mercator Institute for China Studies. December 2015.* Mode of access: <https://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping/>

Инициатива «пояса и пути» постепенно стала занимать центральное место в экономическом и внешнеполитическом планировании КНР, была внесена в качестве важного элемента в рассмотрение в планах на 13-ую пятилетку на сессии ВСНП (2016-2020), и для ее реализации была учреждена малая руководящая группа с участием глав всех ключевых ведомств. Важной целью «пояса и пути» является координация деятельности как государственных (центрального правительства и руководства, высшей бюрократии, местных властей, государственных компаний), так и негосударственных акторов (бизнеса, исследователей и экспертов) в самом Китае. В то же время, конкретные цели, средства, бизнес-модели инициативы не прояснены, а выпущенная в 2015 г. концепция не предоставляет подробное описание действий, а скорее является общей рамочной концепцией, в которую могут быть вписаны практически любые действия. Географические рамки четко не определены, наоборот, очерчены различные маршруты, конкретные проекты также не упоминается, что позволяет рассматривать любые на-

правления и проекты как часть инициативы. При этом, если «пояс и путь» будет успешно реализован, инициатива свяжет 65 стран, которые производят 65% мирового ВВП, составляют 70% мирового населения и 75% разведанных энергетических ресурсов<sup>6</sup>.

Прошедший в мае 2017 г. Форум пояса и пути стал ключевым внешнеполитическим событием, на котором присутствовали представители более 100 государств, в том числе 30 глав государств, было объявлено о 270 конкретных результатах реализации инициативы, текущих проектах на сумму 900 млрд долларов и 113 млрд долларов дополнительного финансирования. На открытии форума председатель КНР Си Цзиньпин поддержал свободную торговлю, инновационное развитие и выступил против протекционизма. В то же время, главным на Форуме было декларирование успешной реализации проекта, ведущий роли Китая и председателя Си Цзиньпина. Среди 270 пунктов было всего несколько окончательных соглашений (Китайско-пакистанский экономический коридор, финансирование высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг, проект железной дороги Аддис-Абеба-Джибути, реконструкция Венгерско-сербской и Китайско-лаосской железных дорог, портов Гвадар в Пакистане и Пирей в Греции), а большинство представляли собой рамочные соглашения и меморандумы. В целом форум не способствовал внесению большей ясности в цели, механизмы, условия или бизнес-модели проектов в рамках инициативы<sup>7</sup>.

### Цели и причины выдвижения инициативы пояса и пути

Инициатива пояса и пути предполагает реализацию экономических, внешнеэкономических, внешне- и геополитических целей Китая. Эта инициатива была провозглашена в условиях «новой нормальности»

Creation of the Economic belt of the Silk Road and the Silk Road of the XXI Century) / MID KNR, 28.03.2015. Mode of access: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>

<sup>6</sup> Zhao, Hong. China's One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, pp 1-7.

<sup>7</sup> Tiezzi, Shannon. What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? // *The Diplomat*, May 16, 2017. Mode of access: <http://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/>



замедления темпов роста китайской экономики при наличии серьезных структурных проблем, и она в первую очередь призвана дать стимулы экономическому развитию самого Китая в период структурной трансформации его социально-экономической модели. Важной целью является переход с экстенсивной на интенсивную высокотехнологичную модель развития, но структурная перестройка модели развития является длительным процессом. В связи с этим важно придать новый стимул экономическому развитию КНР, чтобы хотя бы частично, продолжить современную модель экстенсивного развития за счет загрузки производственных мощностей, а также стимулировать инновационное развитие самого Китая для осуществления перехода на интенсивную модель развития. Тогда как модель развития Китая базировалась на экспортной ориентации и привлечении иностранных инвестиций при низком внутреннем спросе, в настоящий момент Китай ставит целью переход на более сбалансированную модель экономического развития, сочетающую развитие внутреннего потребления и сферы услуг и сохранения экспортной ориентации. Очевидно, что реализация этой цели займет длительное время, и для поддержания экономического роста необходимо найти дополнительные источники, что и призваны сделать инициатива пояса и пути. Она должны позволить Китаю продолжать свое развитие путем увеличения своей деятельности на расширенном географическом пространстве. Перед Китаем стоит проблема перепроизводства в ряде секторов экономики, связанных с инфраструктурным строительством (например, перепроизводство стали, алюминия, цемента и угля), тяжелой промышленности, производстве стройматериалов, транспортного и энергетического машиностроения, а инфраструктура в самом Китае уже в значительной степени построена. КНР достигла значительных успехов в инфраструктурном строительстве (самая большая в мире дамба, самая длинная высокоскоростная железная дорога, дорога на магнитной подушке, самый высокий мост, железная дорога на самой большой высоте)

и ей есть что предложить странам региона при достаточно низких ценах на расходные материалы последние несколько лет<sup>8</sup>.

При этом в Китае в последние годы произошел резкий рост заработной платы, и происходит снижение ценовой конкурентоспособности китайских предприятий в ряде трудоемких отраслей промышленности, таких как легкая промышленность и сборка электроники. Это приводит к тому, что сокращаются инвестиции в обрабатывающую промышленность и, как следствие, снижается доля Китая в производстве товаров низкого качества. При этом, ключевой целью развития страны является переход на высокотехнологичное и инновационное производство. Таким образом, Китай надеется, что инвестиции в инфраструктурные проекты за рубежом создадут новую базу для тех отраслей экономики, где наблюдается перепроизводство, а также будут стимулировать высокотехнологичное производство, т.к. китайские проекты будут базироваться на использовании китайского сырья и материалов, оборудования, услуг и китайской рабочей силы, но уже не на территории только самого Китая, а на расширенном макро- и трансрегиональном пространстве. Важной составляющей также является вынос теряющих конкурентоспособность производств за рубеж, в особенности в тех секторах, в которых наблюдается перепроизводство (стале-литейная промышленность, производство стройматериалов, цемента и т.д.). Таким об-

<sup>8</sup> Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, pp. 4-5; Салицкий А., Семенова Н. Шелковое наступление Китая // *Перспективы*. – 2016. – № 1(5). – С. 6-10. [Salitskii, A.; Semenova, N. Shelkovie nastuplenie Kitaia (China's Silk Advance) // *Perspektivy (Perspectives)*, 2016, No. 1(5), pp. 6-10.]; Zhao, Hong. China's One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, p.12; 新田 堯之. 中国が提唱して3周年を迎えた一帯一路 // *新興国経済*, 26.09.2016, 3頁. [Nitta Takayuki. Развитие выдвигаемого Китаем «одного пояса, одного пути» за 3 года // *Экономика развивающихся стран*, 26.09.2016. – С. 3.] [Nitta Takayuki. Three Years of Development of China's Proposed One Belt, One Road // *Economics of Emerging Countries*. P. 3.]

разом, это позволит вынести избыточные, энергоемкие, трудоемкие и «грязные» производства за пределы страны, а самому Китаю сосредоточиться на развитии инновационных отраслей промышленности<sup>9</sup>.

Китаю важно найти новые и внутренние, и внешние источники роста с целью увеличения конкурентоспособности своей экономической модели. Внешние источники роста, по оценке китайских экспертов, могут быть найдены в развивающихся странах, развитие которых благодаря их участию в проектах «пояса и пути» будет экономически выгодно и для самого Китая<sup>10</sup>, точно так же, как развитые страны извлекали прибыль из развития самого Китая благодаря своим инвестициям. Китай теперь может экспортировать товары с более высокой добавленной стоимостью и услуги, включая электронные компоненты, потребительские товары длительного использования, оборудование для тяжелой промышленности, строительные и инженерные услуги, и тем самым занять более высокое место в региональных цепочках добавленной стоимости, но ему необходим доступ на внешние рынки. Деятельность АБИИ и инфраструктурное строительство сможет открыть дорогу не только для экспорта китайского оборудования и услуг (например, инженерных), но и для торговли и инвестиций в неосвоенные рынки<sup>11</sup>.

Инициатива пояса и пути может быть также рассмотрена в качестве нового этапа китайской экономической стратегии «выхода вовне» как новый шаг по интеграции Китая в мировую экономику путем увеличения китайских инвестиций за рубеж. Начиная с провозглашения политики «идти вовне» в начале 2000-х гг., к настоящему времени Китай превратился в одного из самых крупных инвесторов в мире, и в 2015 г. впервые вывоз капитала в КНР превзошел ввоз. Предполагается, что китайские ПИИ будут в большей

степени ориентироваться на рынок, более децентрализованы и диверсифицированы. Китай также обладает самыми большими валютными резервами в объеме 3,2 трлн долларов на середину 2016 г. (4 трлн долларов на конец 2014 г.), но при этом КНР начинает отходить от хранения их в государственных облигациях США, прибыль от которых очень низкая, что приводит к их сокращению из-за переоценки юаня. Соответственно, Китай стремится найти другие источники, экономическая окупаемость которых будет выше и которые одновременно могли бы служить геополитическим интересам самого Китая. Второй ключевой финансовой целью является продвижение интернационализации юаня, т.к. финансирование планируется предоставлять уже в китайской валюте, и в ней же предполагается проводить двухсторонние сделки<sup>12</sup>.

Важной целью реализации инициативы «один пояс, один путь» также является «ребалансировка» китайской экономики за счет «подтягивания» менее развитых регионов. Происходит трансформация разделения труда и в самом Китае, и именно менее развитые центральные и западные провинции, в которые в настоящее время переносятся трудоемкие производства и где еще сохраняется резерв экстенсивного развития, становятся лидерами по темпам роста. Ключевая роль принадлежит ЭПШП, который призван решить проблему отставания в развитии западных регионов КНР, в особенности Синьцзян-Уйгурского автономного района. Предполагается, что экономическое развитие и усиление связей с другими провинциями и соседними мусульманскими странами сможет снизить остроту этнополитического конфликта и нестабильной обстановки в СУАР. Ключевую роль в реализации МШП должны сыграть Гуанси-Чжуанский автономный район и провинция Юньнань.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Zhang, Yunling. One Belt, One Road: A Chinese View // *Global Asia*, Fall 2015, Vol. 10, No. 3. Mode of access: [https://www.globalasia.org/issue.php?bo\\_table=issues&wr\\_id=8643#](https://www.globalasia.org/issue.php?bo_table=issues&wr_id=8643#)

<sup>11</sup> Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, p.31.

<sup>12</sup> Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, pp. 4-5; Zhao, Hong. China's One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, p. 9; Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, p. 32.

Первый призван стать хабом морского шелкового пути, а вокруг провинции Юньнань на юго-востоке Китая, не имеющей выхода к морю и являющейся одним из наиболее отсталых регионов Китая, сосредоточены проекты по строительству Трансазиатской железнодорожной магистрали, которые призваны соединить ее столицу Куньмин с другими азиатскими столицами – Вьентьяном (Лаос), Бангкоком (Таиланд), Ханоем (Вьетнам), Хошиминем (Вьетнам, крупнейший город страны), Куала-Лумпуром (Малайзия) и Сингапуром. Провинция Юньнань также является связующей для выхода КНР через Мьянму в Бенгальский залив и Индийский океан. Центром развития ее делает и экономической коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма<sup>13</sup>.

Выдвижение инициативы также отражает изменение приоритетов внешней политики КНР, в которой акцент переносится на соседние страны. Например, одна из распространенных в Китае точек зрения предлагает развивать отношения с «большой периферией», которая должна включать Северо-Восточную, Юго-Восточную, Южную и Западную Азию, а также Тихоокеанский регион. Ключевая идея заключается в том, что Китай должен скоординировать развитие этого пространства и интегрировать его в рамках двух идей «прорыва на морском направлении» и «западного марша». С 2013 г. отношения именно с соседними странами стали все чаще декларироваться как приоритетное направление внешней политики, хотя США, ЕС, Япония и другие развитые страны были ключевыми источниками развития китайской экономики. Это во многом связано с глобальной тенденцией сокращения спроса в развитых странах на китайские товары как следствие мирового финансово-экономического кризиса 2008 г. и тенденции смещения центра мирового роста и спроса в Азию. Китайские эксперты также осознают необходимость не только развивать экономические отношения с соседними странами, которые сами по себе не гарантируют положительного отноше-

ния к Китаю в сфере политики и безопасности, но и предоставлять так называемые «общественные блага». Благодаря заключению соглашений о ЗСТ, инфраструктурным инвестициям, усилению политического, экономического и научно-технического сотрудничества и взаимодействия на морском пространстве Китай надеется исправить сложившуюся напряженную ситуацию в отношениях со странами АСЕАН из-за эскалации конфликта в Южно-Китайском море и улучшить свой имидж в регионе в целом<sup>14</sup>.

Реализация инициативы также ставит целью создание новых транспортных коридоров, получение доступа к энергетическим ресурсам и продовольствию, в поставках которых Китай нуждается, в обход контролируемых США морских путей сообщения. В частности, путем развития альтернативных транспортных маршрутов КНР способна потенциально разрешить так называемую «Малаккскую дилемму», сформулированную предыдущим председателем КНР Ху Цзиньтао, которая описывает возможность перекрытия США совместно с союзниками Малаккского пролива, по которому в КНР осуществляется более 85% поставок нефти и нефтепродуктов, а также значительная доля торговли<sup>15</sup>.

Инициатива пояса и пути расценивается китайскими исследователями как китайский проект интеграции в Азии, который базируется не на заключении ЗСТ, что оценивается как не имеющее значительного положительного эффекта из-за географической удаленности и различий в уровнях экономического развития. Он предлагает строительство инфраструктуры для улучшения торговых вза-

<sup>13</sup> Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, pp. 36-37.

<sup>14</sup> Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, pp. 10-12; Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // *ISAS Working Paper*, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. P. 10-13.

<sup>15</sup> Khurana, Gurpreet S. Geopolitics of China's 'Maritime Silk Road' Concept: An Indian Perspective // *China's Maritime Silk Road and Asia* / ed. by Vijay Sakhujia, Jane Chan. National Maritime Foundation. New Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, 2016. Pp. 16-21.

имосвязей, предоставление финансирования для инвестиций или торговли, улучшение возможностей для гуманитарных обменов. Как отмечает сингапурский исследователь Чжао Хун, в случае успешной реализации инициатива может привести к переформатированию механизма экономического роста в Азии и придать ему новый импульс. В этой связи китайскую стратегию скорее стоит расценивать как стремление возглавить экономический рост в Азии и углубить региональную интеграцию<sup>16</sup>.

Большинство китайских экспертов делают акцент на исключительно экономическом характере данной инициативы, но существуют оценки, связанные и с другими факторами, в первую очередь с необходимостью обеспечения безопасности. Например, китайские эксперты Университета национальной обороны НОАК Чжао Чжоусянь и Лю Гуанмин писали о том, что эта концепция «расширяет стратегическое пространство безопасности вокруг Китая, стабилизирует поставки энергетических ресурсов, обеспечивает экономическую безопасность и прорыв стратегического окружения по сдерживанию КНР». Эта инициатива обозначает один из основополагающих векторов продвижения Китая к новой глобальной роли и характеризует трансформацию внешней политики Китая от достаточно пассивной к намного более активной. Предполагается, что реализация данного «дипломатического бренда», под который подверстываются все новые проекты сотрудничества, позволит «объединить логистические, энергетические, культурно-гуманитарные проекты, которые в совокупности создадут пояс лояльных Пекину государств на евразийском пространстве», а также гарантировать бесперебойность поставок энергетических ресурсов<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Zhao, Hong. China's One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, p. 33.

<sup>17</sup> Денисов И. Путешествие на Запад: Пекин выйдет из тени по Шелковому пути // Россия в глобальной политике. – 2015. – № 1. Режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315> [Denisov, I. Puteshestvie na Zapad: Pekin vyidet iz teni po Shelkovomu puti (Journey to the West: China Will

### Значение и потенциальные последствия

Инициативу пояса и пути можно охарактеризовать как самый амбициозный макро- и трансрегиональный проект в мире, который обладает значительной привлекательностью для различных регионов мира. Его реализация имеет потенциал усилить мультимодальную взаимосвязанность прежде не в полной мере связанного пространства Восточной, Южной Азии, Евразии, Ближнего Востока, Африки и Европы. Согласно расчетам Азиатского банка развития, странам Азии понадобятся инфраструктурные инвестиции в размере 8,3 трлн долларов на национальном уровне, и отдельно 290 млрд долларов на региональном уровне в транспортные и энергетические проекты между 2010 и 2020 гг. для того, чтобы реализовать оптимальную стратегию роста. Значимость китайской инициативы и АБИИ сложно переоценить в этой связи<sup>18</sup>. Потенциал реализации инициативы также связывается с созданием новых цепочек добавленной стоимости и производственных циклов, значительными возможностями привлечения инвестиций и финансирования новых проектов, что в комплексе может послужить огромным стимулом развития стран, лежащих на маршрутах «пояса и пути». Усиление взаимосвязанности способно привести к укреплению контактов между людьми различных стран и лучшим осознанием целей совместного развития, что в свою очередь может хотя бы частично снять обеспокоенность по поводу усиления Китая и тем усилить стабильность в Азии и Евразии.

Хотя за прошедшее время с момента провозглашения инициативы начало реализовываться немалое количество проектов, самым масштабным из которых является проект Китайско-Пакистанского экономического коридора, пока сложно сказать

Come Out of the Shadows via the Silk Road) // *Rossia v global'noi politike (Russia in Global Politics)*, 2015, No. 1. Mode of access: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315>

<sup>18</sup> Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, pp. 13-17.



однозначно, увидит ли инициатива полномасштабную реализацию. Существует значительное количество препятствий на ее пути, например, сложности координации акторов различного уровня в самом Китае, возникают вопросы о том, способен ли Китай в одиночку финансировать такое огромное количество проектов, насколько окупаемы будут китайские инвестиции, как обеспечивать их безопасность в зонах, характеризующихся нестабильностью (значимый вопрос для большого количества стран «пояса и пути»)<sup>19</sup>.

При том, что инициатива пояса и пути носит, прежде всего, экономический характер, реализация ЭПШП и МШП будет представлять собой удобную платформу для инвестиций КНР в экономики стран Центральной Азии, АСЕАН, Южной Азии, причем не только в инфраструктурные проекты, но и в производство и сферу услуг. Это может иметь уже далеко идущие последствия по усилению роли КНР и, соответственно, ее влияния на страны региона (как экономического, так и потенциально политического и военного). Реализация Китаем данной стратегии с большой вероятностью приведет к тому, что у стран региона появится асимметричная зависимость от Китая, когда они не смогут добиваться выгодных им условий в случае переговоров один-на-один, а будут вынуждены или принимать китайские условия, или отказываться от сделок. Асимметричная экономическая зависимость впоследствии может потенциально перерасти в политическую. По оценке профессора Университета Джона Хопкинса Дэвида Араса, инициатива является отражением стремления КНР создать китаецентричный, хотя и открытый, порядок в Азии, который сможет гарантировать дальнейшее экономическое развитие и в конечном итоге – политическое лидерство Китая. Таким образом, «сообщество

азиатской судьбы» будет китаецентричным и будет зависеть от интересов Китая и от того, как он будет распоряжаться своими и региональными ресурсами. Взаимная выгода будет воспроизводить отношения центра и периферии в регионе: если другие страны будут уважать Китай, он будет отвечать взаимностью и предоставлять материальные блага, а если они не будут оказывать должного уважения, то Китай найдет возможность их «наказать». В качестве примера можно привести действия Филиппин, Вьетнама и Японии, которые из-за своей позиции по поводу территориальных споров и вопросов истории были «наказаны» ограничением доступа к китайскому рынку, отсутствием или ограничением контактов на высшем уровне, резкой риторикой, обструкционистской позицией в международных организациях. Подобные же меры могут применены в случае критики по отношению к Китаю и действий, которые воспринимаются им как противоречащие его национальным интересам. Помимо этого, Китай может применить военную силу для отстаивания своих «коренных интересов», но скорее всего не будет готов участвовать в международных арбитражах в случае возникновения спорных ситуаций. Это приведет к тому, что другим странам будет не хватать возможности отстоять свои права при взаимодействии с превосходящим их по своей мощи Китаем, и они не смогут использовать полный спектр юридических норм и институтов, а в конечном итоге – должны будут полностью приспособиться к интересам и ценностям Китая для того, чтобы пользоваться «благами» «сообщества коллективной судьбы»<sup>20</sup>.

Китай стремится взять на себя центральную роль в реализации данных инициатив благодаря предоставлению финансирования в них, и главная цель «пояса и пути» – предотвратить или по крайней мере замедлить опасения, связанные с увеличением комплексной мощи Китая и достижения им доминирующих позиций, распространяя убеждение о том, что он становится одной из ведущих сил (а потенциально – централь-

<sup>19</sup> 新田 堯之, 中国が提唱して3周年を迎えた「一帯一路」// 新興国経済, 26.09.2016, 9頁. [Нитта Такаюки. Развитие выдвигаемого Китаем «одного пояса, одного пути» за 3 года // Экономика развивающихся стран, 26.09.2016. – С. 9.] [Nitta Takayuki. Three Years of Development of China's Proposed One Belt, One Road // Economics of Emerging Countries. p. 9.]

<sup>20</sup> Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, pp. 32-35.

ной силой) развития и интеграции Евразии. В то же время, сближение с Китаем имеет обратную сторону развития преимущественно сырьевых отраслей экономики, возникновение экономической зависимости от более могущественной стороны и т.д.<sup>21</sup>, и в связи с этим остается не ясным, действительно ли китайская инициатива может способствовать повышению роли участвующих в ней стран в цепочках добавленной стоимости и их модернизации. Открытым вопросом остается, приведет ли участие в китайской инициативе к стимулированию инновационных отраслей экономики партнеров и поможет им преодолеть ловушку среднего уровня доходов, как утверждает китайская сторона, или будет скорее представлять рост без развития, который будет направлен, прежде всего, на модернизацию самого Китая. Несомненно, совместные проекты являются взаимовыгодными для всех сторон, но вряд ли стоит сомневаться, что Китай при реализации любых проектов постарается обеспечить максимальную выгоду именно для себя.

Кроме того, реализация инициативы «один пояс, один путь» явно будет иметь важные стратегические последствия, т.к. это позволит Китаю увеличить свое морское присутствие по всему региону (потенциально – вплоть до размещения флота в региональных водах). При этом необходимо отметить, что КНР использует в основном гражданские и патрульные суда (принадлежащие Береговой охране КНР, а не Военно-морскому флоту) для подкрепления своих притязаний на острова в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях. Китай может увеличить присутствие данного

типа судов для охраны морских путей сообщения, что не вызовет опасений, которые вызвали бы корабли ВМФ, но уже будет иметь серьезные последствия для региональной безопасности и сможет значительно укрепить позиции КНР в территориальных спорах<sup>22</sup>.

Согласно оценке индийского исследователя Гурприта С. Кураны, занимающий должность исполнительного директора Национального морского фонда Индии, экономическая повестка используется для того, чтобы замаскировать стремление Китая с помощью претворения в жизнь инициативы пояса и пути реализовать свои национальные интересы в Индо-Тихоокеанском регионе с помощью создания более благоприятной геополитической обстановки. Китай стремится достичь преобладающего влияния в Индо-Тихоокеанском регионе, заместив США, и возможно в будущем будет стремиться к занятию доминирующих позиций в Азии по аналогии с исторической существовавшей в регионе иерархической системой во главе с Средним государством. Инициатива пояса и пути также ставит своей целью переформатировать отношение стран региона к Китаю и предоставить ему поддержку в региональных и международных организациях, что необходимо для переустройства регионального и мирового порядка в пользу КНР. С помощью акцента на экономическое взаимодействие Китай надеется снизить озабоченность по поводу роста его военной мощи и более жесткой политики в регионе, а также контролировать эскалацию конфликтов и подталкивать страны к принятию китайской позиции путем угроз в отказе от экономического взаимодействия в рамках инициативы МШП. Расширения экспорта вооружения служит цели создать зависимость стран региона от Китая и в сфере безопасности, т.к., если они будут все больше использовать китайские системы вооружения, то это будет иметь военно-стратегические дивиденды для Ки-

<sup>21</sup> Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология // Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. – М.: ДеЛи плюс, 2016. – С. 40, 46-52. [Larin, A.G. «Ekonomicheskii poias Shelkovogo puti»: ekonomicheskoe sodержanie, struktura, ideologiya (The “Silk Road Economic Belt”): Economic Content, Structure and Ideology) // Novyi Shelkovyi put' i ego znachenie dlia Rossii (New Silk Road and Its Implications for Russia) / ed. by V.E. Petrovskiy, A.G. Larin, E.I. Safronova. Moscow: DeLi plus, 2016. Pp. 40, 46-52.]

<sup>22</sup> Tiezzi, Shannon. The Maritime Silk Road vs. The String of Pearls // *The Diplomat*, February 13, 2014. Mode of access: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>

тая с точки зрения поддержания обороноспособности флота в Индийском океане и оказания технической поддержки китайскому флоту по аналогии с военными базами за рубежом<sup>23</sup>.

### Заключение

Инициатива создания Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века, получившая название Инициативы пояса и пути, стала ключевым измерением экономического, внешнеполитического и внешнеэкономического курса КНР. Инициатива обрела дальнейшую концептуализацию, институционализацию и были намечены основные направления реализации инициативы, но о конкретном плане действий пока говорить рано. Руководство КНР делает ставку на концепцию соразвития и взаимовыгодной ситуации для всех участников, предоставление «общественных благ» и создания «сообщества общей судьбы» в Азии, но не проясняет условия ее реализации.

Инициатива пояса и пути была провозглашена в условиях «новой нормальности» замедления темпов экономического роста и структурной трансформации модели развития КНР. Ее реализация связывается с экономическими целями развития самого Китая, внешнеэкономическими и внешнеполитическими целями, такими как: нахождение новых внешних и внутренних источников роста, стимулирование перехода на более сбалансированную модель развития, предполагающую развитие внутреннего потребления, сферы услуг и экспортной ориентации; дальнейшую модернизацию китайской экономики, стимулирование инновационного производства и повышение своей роли в цепочках добавленной стоимости за счет расширения деятельности на огромном макро- и трансрегиональном пространстве, загрузки производственных

мощностей внутри страны и созданием новых ЦДС с производством продукции с более высокой добавленной стоимостью; решение ряда экономических проблем, таких как проблема перепроизводства в ряде базовых отраслей экономики, снижения ценовой конкурентоспособности, нахождение источников дохода для строительной отрасли; вынос ряда избыточных трудоемких, энергоемких и «грязных» производств в соседние страны; более выгодное приложение золотовалютных резервов и решение геополитических задач с их помощью; интернационализация юаня; «ребалансировка» китайской экономической модели за счет нахождения внутренних источников роста в менее развитых регионах и сокращение региональных диспропорций развития; увеличение присутствия Китая на рынках развивающихся стран в торговой (в особенности в экспорте продукции с высокой добавленной стоимостью), инвестиционной и финансовой сферах; продвижение новой модели экономического роста и интеграции в Азии и Евразии с центральной ролью Китая как страны, предоставляющей «общественные блага»; создание новых транспортных коридоров, получение доступа к энергетическим ресурсам и продовольствию в обход контролируемых США и другими странами морских путей; укрепление партнерских отношений на морском пространстве, усиление политического, экономического и научно-технического сотрудничества со странами АСЕАН, Южной Азии, Евразии, Среднего Востока, Европы; улучшение отношений с соседними странами и снятие напряженности в сфере безопасности, возникшей в связи с эскалацией конфликта в Южно-Китайском море в начале 2010-х гг. и в результате опасений по поводу усиления КНР, в особенности модернизации НОАК и др.

Китайская инициатива способна внести значительный вклад в развитие огромных пространств, в первую очередь, Азии и Евразии, в особенности в сфере инфраструктуры и мультимодальной взаимосвязанности. Расширение инвестиций, финансирования и возможностей реализации различных экономических проектов обладает потенциалом создать новый источник

<sup>23</sup> Khurana, Gurpeet S. Geopolitics of China's 'Maritime Silk Road' Concept: An Indian Perspective // China's Maritime Silk Road and Asia / ed. by Vijay Sakhujia, Jane Chan. National Maritime Foundation. New Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, 2016. Pp. 16-21.

роста, интеграции и развития для всех стран «пояса и пути». В то же время, она приведет к значительному увеличению присутствия Китая и усилению его позиций, что будет иметь долгосрочные последствия. Полномасштабное воплощение в жизнь инициативы пояса и пути и создание «сообщества общей судьбы» может привести к формированию асимметричной экономической зависимости стран от Китая, усилению политического влияния Китая, оформлению открытого, но китаецентричного порядка на расширенном макро- и трансрегиональном пространстве Азии и Евразии, а также позволить Китаю значительно расширить свое морское и военно-морское присутствие. Формирование экономической взаимозависимости, при которой позиции Китая будут сильнее любой другой страны, будет означать, что партнеры должны будут принимать интересы Китая во внимание в том числе и при принятии внешнеполитических решений и приспосабливаться к ним для того, чтобы продолжать пользоваться благами «сообщества общей судьбы». Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что реализация данной инициативы в целом может быть расценена как обладающая стратегической целью консолидации китайской периферией с помощью, прежде всего, экономического инструментария, и как составляющая стратегии КНР по достижению статуса державы-доминанта<sup>24</sup> в Восточной Азии и Евразии, а потенциально и в мировой системе в целом.

**Литература:**

Денисов И. Путешествие на Запад: Пекин выйдет из тени по Шелковому пути // Россия в глобальной политике. 2015. № 1. Режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315>

Ларин А.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология // Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В.Е. Петровского (отв. ред.), А.Г. Ларина (сост.), Е.И. Сафроновой. М.: ДеЛи плюс, 2016. – С. 35-52.

<sup>24</sup> Категорию державы-доминанта см.: Мировое комплексное регионоведение / Под ред. проф. А.Д. Воскресенского. М.: Магистр: ИНФРА-М, 2014. – С. 212-213. [Mirovye kompleksnoye regionovedeniye (World Regional Studies) / Ed. by A.D. Voskressenski. Moscow: Magistr, INFRA-M. Pp.212-213]

Мировое комплексное регионоведение: учебник / Под ред. проф. А.Д. Воскресенского. – М.: Магистр: ИНФРА-М, 2014. – 416 с.

Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века / МИД КНР, 28.03.2015. Режим доступа: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>

Салицкий А., Семенова Н. Шелковое наступление Китая // Перспективы. – 2016. – № 1(5). – С. 5-14.

Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, pp. 25-45.

Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // *ISAS Working Paper*, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. 20 p.

Khurana, Gurpeet S. Geopolitics of China's 'Maritime Silk Road' Concept: An Indian Perspective // China's Maritime Silk Road and Asia / ed. by Vijay Sakhuja, Jane Chan. National Maritime Foundation. New Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, 2016. Pp. 16-21.

Tiezzi, Shannon. The Maritime Silk Road vs. The String of Pearls // *The Diplomat*, February 13, 2014. Mode of access: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>

Tiezzi, Shannon. What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? // *The Diplomat*, May 16, 2017. Mode of access: <http://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/>

Zhang, Yunling. One Belt, One Road: A Chinese View // *Global Asia*, Fall 2015, Vol. 10, No. 3. Mode of access: [https://www.globalasia.org/issue.php?bo\\_table=issues&wr\\_id=8643#](https://www.globalasia.org/issue.php?bo_table=issues&wr_id=8643#)

Zhao, Hong. China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, 27 p.

Zhao, Hong. China's One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, 33 p.

新田 堯之. 中国が提唱して3周年を迎えた「一带一路」 // 新興国経済, 26.09.2016, 11頁. [Humma Takaoji. Развитие выдвигаемого Китаем «одного пояса, одного пути» за 3 года // Экономика развивающихся стран, 26.09.2016. – 11 с.]

**References:**

Arase, David. China's Two Silk Roads Initiative: What It Means for Southeast Asia // *Southeast Asian Affairs*, Vol. 2016, pp. 25-45.

Chaturvedy, Rajeev Ranjan. New Maritime Silk Road: Convergent Interests and Regional Responses // *ISAS Working Paper*, No. 197, 8 October 2014. Institute of South Asian Studies, National University of Singapore. 20 p.

Denisov, I. Puteshestvie na Zapad: Pekin vyidet iz тени po Shelkovomu puti (Journey to the West: China Will Come Out of the Shadows via the Silk Road) // *Rossija v global'noi politike (Russia in Global Politics)*, 2015, No. 1. Mode of access: <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zapad-17315>

Khurana, Gurpeet S. Geopolitics of China's 'Maritime Silk Road' Concept: An Indian Perspective // China's Maritime Silk Road and Asia / ed. by Vijay Sakhuja, Jane Chan. National Maritime Foundation. New Delhi: Vij Books India Pvt Ltd, 2016. Pp. 16-21.



*Larin, A.G.* «Ekonomicheskii poias Shelkovogo puti»: ekonomicheskoe sodержanie, struktura, ideologiya (The “Silk Road Economic Belt”: Economic Content, Structure and Ideology) // *Novyi Shelkovyi put’ i ego znachenie dlia Rossii (New Silk Road and its Implications for Russia)* / ed. by V.E. Petrovskiy, A.G. Larin, E.I. Safronova. Moscow: DeLi plus, 2016. Pp. 35-52.

Mirovye kompleksnoye regionovedenie: uchebnyy (World Regional Studies) / Ed. by A.D. Voskressenskiy. Moscow: Magistr, INFRA-M. 416 p.

Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deystviya po sovmestnomu sozdaniyu Ekonomicheskogo poiasa Shelkovogo puti i Morskogo Shelkovogo puti XXI veka (Excellent Prospects and Practical Actions for the Creation of the Economic belt of the Silk Road and the Silk Road of the XXI Century) / MID KNR, 28.03.2015. Mode of access: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>

*Salitskii, A.; Semenova, N.* Shelkovoye nastuplenie Kitaia (China’s Silk Advance) // *Perspektivy (Perspectives)*, 2016, No. 1(5), pp. 5-14.

*Tiezzi, Shannon.* The Maritime Silk Road vs. The String of Pearls // *The Diplomat*, February 13, 2014. Mode of access: <http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>

*Tiezzi, Shannon.* What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? // *The Diplomat*, May 16, 2017. Mode of access: <http://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/>

*Zhang, Yunling.* One Belt, One Road: A Chinese View // *Global Asia*, Fall 2015, Vol. 10, No. 3. Mode of access: [https://www.globalasia.org/issue.php?bo\\_table=issues&wr\\_id=8643#](https://www.globalasia.org/issue.php?bo_table=issues&wr_id=8643#)

*Zhao, Hong.* China’s New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia // *Trends in Southeast Asia*, 2015, No. 3, 27 p.

*Zhao, Hong.* China’s One Belt One Road: An Overview of the Debate // *Trends in Southeast Asia*, 2016, No. 6, 33 p.

新田 堯之. 中国が提唱して3周年を迎えた一帯一路 // *新興国経済*, 26.09.2016, 11 頁. [*Nitta Takayuki.* Three Years of Development of China’s Proposed One Belt, One Road // *Economics of Emerging Countries.* 11 p.]

<http://dx.doi.org/10.18611/2221-3279-2018-9-3-61-74>

## BELT AND ROAD INITIATIVE: OVERVIEW, OBJECTIVES AND IMPLICATIONS

Anna A. Kireeva

*MGIMO University,  
Moscow, Russia*

<p><b>Article history:</b></p> <p><i>Received:</i> 18 December 2016</p> <p><i>Sent for editing:</i> 5 March 2017</p> <p><i>Accepted:</i> 20 December 2017</p>	<p><b>Abstract:</b> The article aims to analyze the PRC's Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, called the Belt and Road Initiative (BRI). It provides initiative assessment: overview, conceptualization, institutionalization and key priorities. Three interconnected groups of objectives define BRI: China's economic development goals, trade, investment policy and foreign policy. The BRI is set to provide stimulus to China's development with new external and internal sources of economic growth amid ongoing China's economic transformation, deal with structural problems, foster high-quality production and transition to innovative development model while upgrading its involvement into regional and global value chains. China positions BRI as a new mega-project of regional integration with China as its leader, capable of providing public goods. It aims to create alternative energy and transport routes, improve relations with neighboring countries, alleviate concerns over China's rise in politics, security and economics and form positive sentiments in its neighborhood. The BRI has become a key dimension of China's economic and foreign policy with a strategic goal to consolidate China's periphery with economic means in the first place. The BRI has the potential to provide enormous stimulus to the development and integration of Asia and Eurasia, simultaneously determining the prospects of China's becoming a dominant power in East Asia and Eurasia and realizing the 'Chinese dream'.</p> <p><i>Acknowledgments:</i> The article is prepared with grant support from the Russian Humanitarian Science Foundation. Project 'Transformation of International Relations in North-East Asia and Russia's National Interests' № 16-03-00602</p>
<p><b>About the author:</b></p> <p>Candidate of Political Science, Associate Professor, Department of Asian and African Studies; Research Fellow, Center for Comprehensive Chinese Studies and Regional Projects, MGIMO University</p> <p>e-mail: a.kireeva@my.mgimo.ru</p>	
<p><b>Key words:</b></p> <p>China; One Belt, One Road; Belt and Road Initiative; Economic Silk Road Bank; Maritime Silk Road; East Asia; Eurasia; Asian Infrastructure Investment Bank; regional integration; trans-regionalism</p>	

*Для цитирования:* Киреева А.А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение // *Сравнительная политика*. – 2018. – № 2. – С. 61-74.

DOI: 10.18611/2221-3279-2018-9-3-61-74

*For citation:* Kireeva, Anna A. «Initsiativa poiasa i puti»: sodержanie, tseli i znachenie (Belt and Road Initiative: Overview, Objectives and Implications) // *Comparative Politics Russia*, 2018, No. 2, pp. 61-74.

DOI: 10.18611/2221-3279-2018-9-3-61-74