

УДК 339.924
DOI: 10.26140/anie-2020-0904-0048**РЕАЛИЗАЦИЯ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»:
ЦЕЛИ, ДОСТИЖЕНИЯ, ВЫЗОВЫ**© 2020
SPIN-код: 1604-5883
AuthorID: 366465

Левченко Татьяна Александровна, кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и управления
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, улица Гоголя, 41, e-mail: tat_levchenko22@mail.ru)

Аннотация. Актуальность данного исследования определяется значимостью стратегической инициативы «Один пояс – один путь» как для мировой экономики в целом, так и для развития стран, непосредственно в нее входящих. Начав реализацию проекта в 2015 году, Китай смог добиться впечатляющих результатов, реализовав и инициировав большое количество крупных проектов. Инициатива «Один пояс – один путь» способствует росту влияния Китая на мировые экономические и политические процессы. Однако неизбежны и проблемы, проект регулярно сталкивается со всеми новыми вызовами. В качестве цели статьи определено проведение анализа процессов, связанных с реализацией инициативы «Один пояс – один путь», и достигнутых результатов. Для достижения поставленной цели применялись методы экономико-статистического анализа, логический и исторический методы. При написании статьи были использованы статистические данные, результаты научных исследований. В работе проведено исследование планируемых результатов реализации инициативы «Один пояс – один путь»; осуществлен анализ достигнутых результатов в разрезе внешней торговли, инвестиционных процессов и реализуемых проектов; сформулированы вызовы, с которыми сталкивается Китай в ходе реализации своего крупнейшего стратегического проекта.

Ключевые слова: инвестиции, внешняя торговля, Китай, Один пояс – один путь, стратегия, сотрудничество, интеграция, мировая экономика, региональное развитие, проект.

**IMPLEMENTATION OF THE ONE BELT - ONE WAY INITIATIVE:
GOALS, ACHIEVEMENTS, CHALLENGES**

© 2020

Levchenko Tatiana Alexandrovna, candidate of economical science, associate professor
of the Department of Economics and management
Vladivostok state University of Economics and service
(690014, Russia, Vladivostok, Gogol street 41, e-mail: tat_levchenko22@mail.ru)

Abstract. The relevance of this study is determined by the importance of the strategic initiative “One Belt - One Road” both for the world economy as a whole, and for the development of the countries directly included in it. Having started the project in 2015, China has been able to achieve impressive results, having implemented and initiated a large number of large projects. The Belt and Road Initiative contributes to the growth of China’s influence on world economic and political processes. However, problems are inevitable, the project regularly faces all new challenges. The purpose of the article is to analyze the processes associated with the implementation of the “One Belt - One Road” initiative and the results achieved. To achieve this goal, the methods of economic and statistical analysis, logical and historical methods were used. When writing the article, statistical data and scientific research results were used. The study carried out a study of the planned results of the implementation of the One Belt - One Road initiative; the analysis of the results achieved in terms of foreign trade, investment processes and ongoing projects was carried out; formulated the challenges that China faces in the implementation of its largest strategic project.

Keywords: investments, foreign trade, China, One belt - one road, strategy, cooperation, integration, world economy, regional development, project.

ВВЕДЕНИЕ

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» меняет порядок в мировом экономическом пространстве. «Один пояс – один путь» связывает Азию, Европу и Африку, тем самым соединяя развитые европейские страны и глобальные развивающиеся рынки. Проект обладает сильной экономической взаимодополняемостью, серьезным потенциалом сотрудничества и огромным рыночным пространством.

Об инициативе было впервые заявлено осенью 2013 г., когда китайское руководство объявило о начале глобальных проектов Экономического пояса шелкового пути и Морского шелкового пути. Окончательно же инициатива «Один пояс – один путь» была сформулирована в марте 2015 г., когда Государственным комитетом по делам развития и реформ, Министерством иностранных дел и Министерством торговли Китая был опубликован официальный доклад «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Заявленная цель проекта – создание новых механизмов экономического развития, которые будут способствовать более эффективному распределению ресурсов в регионе и укреплению рыночной интеграции между государствами Европы, Азии и Африки. Новый этап в развитии инициативы «Один пояс – один путь» связан с необходимостью учета из-

менившейся международной и внутренней обстановки, более тщательной методической проработки инструментов и механизмов реализации инициативы, а также доминированием цифровой экономики.

Над анализом инициативы «Один пояс – один путь» работали такие российские ученые, как С.Г. Лузянин [1], А.Ф. Чернова [2], Б.А. Хейфец, Н.С. Степанов [3], М.С. Михалев [4], А.В. Лукин [5], Е.Ф. Авдокушин совместно с И. Лю [6], Т.А. Левченко [7], в работах которых рассматриваются теоретические и методические положения разработки и реализации проекта, факторы, на него влияющие, последствия для стран-участниц, в том числе для России. Однако наибольшее внимание инициативе «Один пояс – один путь» уделяется в китайских научных кругах. Китайские ученые, в числе которых можно отметить Ш. Ван, Ц. Ван [8], Л. Хань [9], Ю. Чжочао [10], Ш. Чжонг [11], Ли Н. [12], исследуют политические и экономические факторы и последствия реализации инициативы не только на глобальном, но и на национальном уровне. Тем не менее, поскольку инициатива постоянно развивается и видоизменяется, ни одно исследование не является завершённым.

МЕТОДОЛОГИЯ

Целью статьи является анализ процессов, связанных с реализацией инициативы «Один пояс – один путь», и достигнутых результатов. В процессе исследования применялись методы экономико-статистического анализа,

логический и исторический методы.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Инициатива «Один пояс – один путь» изначально была нацелена на достижение высоких результатов. В таблице 1 представлены сценарии реализации инициативы, отражающие перспективы развития стран, задействованных в проекте. В таблице отражены показатели для 65 стран, непосредственно находящихся вдоль маршрута «Один пояс – один путь», а также с учетом стран ЕС.

Таблица 1 – Прогноз результатов реализации инициативы «Один пояс – один путь» (в миллиардах долларов США)

Показатель	2015		2027		Абсолютное изменение 2027 к 2015	
	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС
ВВП в постоянных ценах 2015 г.	23096,3	37912,3	39485,0	62351,0	16388,7	24438,7
Удельный вес ВВП стран в мировом ВВП, %	31,1	51,1	38,2	60,4	7,1	9,3
Основной капитал в постоянных ценах 2015 г.	7802,8	10672,1	13057,7	17084,7	5254,9	6412,6
Инвестиционная доходность, %	33,8	28,1	33,1	37,4	-0,7	9,3
Внешнеторговый оборот	11473,0	20595,4	19736,5	34925,7	8263,5	14330,3
Удельный вес внешнеторгового оборота в ВВП, %	49,7	54,3	50,0	56,0	0,3	1,7
Численность населения, млн. чел.	4570	4970	4960	5380	390	410
Численность занятых, млн. чел.	2180	2370	2360	2550	180	180
Доля занятых в мировой экономике, %	64,5	69,9	62,7	67,7	-1,8	-2,2

Источник: составлено автором по: [13]

Согласно данным таблицы 1 прогнозируется рост по всем основным экономическим показателям. Так, значительный рост ВВП обеспечит увеличение удельного веса стран-участниц инициативы в мировом ВВП, возрастет стоимость основного капитала и инвестиционная доходность по сценарию с участием стран ЕС, а также внешнеторговый оборот и его удельный вес в ВВП. Все это иллюстрирует положительное влияние инициативы «Один пояс – один путь» на экономическое развитие задействованных в ней стран.

Результаты прогнозных расчетов показывают, что к 2027 году фактический среднегодовой темп роста в 65 странах, непосредственно находящихся вдоль маршрута «Один пояс – один путь», достигнет 4,7%, что значительно выше, чем среднегодовой глобальный темп роста в 2,8%.

Общий ВВП увеличится с 23 трлн. долл. США в 2015 году до почти 40 трлн. долл. США к 2027 году. Удельный вес ВВП этих стран в мировом ВВП увеличится с 31,1% до 38,2%, а при дальнейшем расширении региона «Одного пояса – одного пути» общий ВВП, включая страны-члены ЕС, превысит 62 трлн. долл. США к 2027 году, что составит 60,4% мирового ВВП.

Кроме того, с увеличением численности населения и ускорением урбанизации 65 стран, непосредственно находящихся вдоль маршрута «Один пояс – один путь», будет создано 180 млн. рабочих мест в период до 2027 года, что составляет 45% новых рабочих мест в мире.

Ожидается, что в последующие годы страны, включенные в инициативу, обеспечат 60% мирового экономического роста.

С глобальной точки зрения, дальнейшее открытие рынков и границ стран инициативы «Один пояс – один путь» поможет смягчить нехватку ресурсов и рабочей силы, повысить эффективность распределения ресурсов в государственном и частном секторах и стимулировать экономический рост.

Наряду с увеличением доходов, позволяющим развивающимся странам и странам с формирующимся рынком лучше интегрироваться в мировую экономику, инициатива принесет ощутимые выгоды всем странам мира за счет усиления глобализации.

Особое влияние инициатива оказывает на развитие внешнеэкономического сотрудничества между странами, в том числе торгового. В таблице 2 представлен прогноз показателей внешней торговли.

Таблица 2.2 – Прогноз показателей внешней торговли стран-участниц инициативы «Один пояс – Один путь» (в миллиардах долларов США)

Показатель	2015		2027		Темп прироста 2027 к 2015, %	
	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС	65 стран	65 стран + ЕС
Внешнеторговый оборот Китая	3953,0		5780,9		46,24	
Внешнеторговый оборот Китая со странами инициативы	997,5	1556,5	1650,6	2502,9	65,47	60,80
Внешнеторговый оборот стран инициативы	11473,0	20595,4	19736,5	34925,7	72,03	69,58

Источник: составлено автором по: [13]

Интересно, что согласно представленным в таблице 2 данным в большей степени инициатива влияет не на внешнюю торговлю Китая и темпы ее ускорения, а на другие страны-участницы. Так, внешнеторговый оборот Китая за период 2015-2027 гг. вырастет на 65,47% со странами, непосредственно находящимися вдоль маршрута «Один пояс – один путь», и на 60,8% с этими странами и странами ЕС (в совокупности). Внешнеторговый оборот стран-участниц вырастет не менее чем на 70%, более значительные темпы роста будут характерны для стран вдоль маршрута.

Расширению внутрирегиональной торговли будет способствовать преимуществами по объему спроса, обеспеченности ресурсами, преимуществами местоположения, промышленные и синергетические преимущества различных регионов (например, Восточной Европы). Немаловажное значение имеют также те выгоды, которые несет инициатива (снижение нетарифных барьеров, улучшение условий торговли, упрощение инвестиционных процессов, ускорение движения факторов производства). Это приведет к тому, что к 2027 г. среднегодовые темпы прироста общего объема импорта и экспорта в странах, расположенных вдоль маршрута «Один пояс – один путь», составят около 5%.

Глобальный стратегический проект «Один пояс – один путь» окажет значительное влияние и на мировую экономику в целом. В том числе в силу значимости стран, в него входящих. Прогноз изменения показателей развития мировой экономики и стран инициативы «Один пояс – Один путь» к 2027 году представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Прогноз изменения показателей развития мировой экономики и стран инициативы «Один пояс – Один путь» к 2027 году

Показатель	Страны мировой экономики	65 стран инициативы	65 стран инициативы + страны ЕС
Увеличение ВВП, млрд. долл. США	28452,6	16388,7	24438,7
Увеличение инвестиций, млрд. долл. США	6694,7	4052,4	5137,3
Прирост населения, 10 тыс. чел.	88540	39047	41007
Прирост занятых, 10 тыс. чел.	39930	18048	18011
Доля в мировых показателях, %:			
Увеличение ВВП	100,0	57,6	85,9
Увеличение инвестиций	100,0	60,5	76,7
Прирост населения	100,0	44,1	46,3
Прирост занятых	100,0	45,2	45,1

Так, мировой ВВП вырастет на 28,5 трлн. долл. США, а ВВП стран-участниц на 16,4 трлн. долл. США без учета стран ЕС и на 24,4 трлн. долл. США с учетом стран ЕС (это 57,6% и 86,5% от мирового показателя соответственно). Прирост инвестиций составит 4,1 трлн. долл. США без учета стран ЕС и 5,1 трлн. долл. США с учетом стран ЕС (это 60,5% и 76,7% от мирового показателя соответственно). От 44 до 46% составит вклад инициативы в прирост населения и занятых в мировой экономике.

Причина такого серьезного вклада заключается в ориентации инициативы на строительство инфраструктуры в перспективных областях и странах, что создает основу для экономического роста и дальнейшего развития инвестиционных процессов.

Подтверждением мирового значения концепции «Один пояс – один путь» является тот факт, что 17 ноября 2016 г. 71-я Генеральная Ассамблея ООН единогласно приняла резолюцию A/71/9, в которой проект «Один

пояс – один путь» признается важной инициативой, поддерживаемой ООН и новым типом международных отношений, основанных на взаимовыгодном сотрудничестве.

При этом серьезные достижения имеются уже сегодня.

Подробный анализ достигнутых результатов реализации инициативы был представлен китайскими властями в докладе «Инициатива совместного строительства «Одного пояса – одного пути»: прогресс, вклад и перспективы», подготовленном Канцелярией руководящей рабочей группы по продвижению строительства инициативы «Один пояс – Один путь». Кроме того, ряд цифр был приведен в выступлениях руководителей страны на форуме и редакционных материалах китайских СМИ.

По подсчетам китайских властей, в 2017 г. инициативу поддерживало 126 государств и 29 международных организаций. В 2018 г. таких положительно настроенных стран государств было уже 140 [14]. Было заключено 174 соглашения о сотрудничестве. В инициативу «Один пояс – один путь» широко вовлечены не только государственные компании, но и частный китайский бизнес. По данным Всекитайской федерации промышленности и коммерции, из 500 крупнейших частных компаний КНР уже в 2017 г. в проектах инициативы «Один пояс – один путь» участвовали 274 [15].

В ходе реализации инициативы фиксируется положительная динамика по всем основным показателям, характеризующим развитие международного экономического сотрудничества: объемы двусторонней торговли, величина прямых иностранных инвестиций, количество контрактов, заключенных на строительство объектов, количество созданных рабочих мест.

Совокупный объем торговли с момента запуска инициативы «Один пояс – один путь» составил 6 трлн. долл. США. При этом динамика торговли постоянно возрастает. Так, в 2018 г. товарооборот Китая со странами, расположенными вдоль маршрута «Один пояс – один путь», достиг 1,3 трлн. долл. США, продемонстрировав прирост в 16,4% по сравнению с 2017 г.

Объемы инвестиционной активности Китая в странах вдоль «Одного пояса – Одного пути» за время реализации инициативы составили более 70 млрд. долл. США (рисунок 1). В 2018 г. китайские исходящие инвестиции достигли 15,64 млрд. долл. США, что больше, чем в 2017 году на 8,9%.

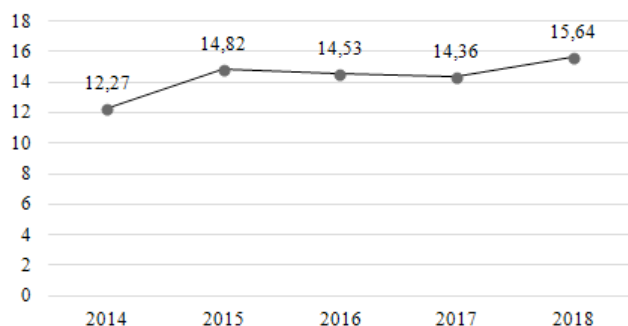


Рисунок 1 – Динамика изменения объема прямых иностранных инвестиций китайских компаний в страны инициативы «Один пояс – Один путь», млрд. долл. США [13, 16]

Как видно из рисунка 1, в период с 2015 по 2017 годы прямые иностранные инвестиции снижались, что может являться признаком, указывающим на то, что Китай начал тщательнее выбирать проекты для финансирования [17].

В целом за последние семь лет размер прямых инвестиций Китая в страны инициативы «Один пояс – один путь» превысил 110 млрд. долл. США, а общий объем то-

варооборота Китая со странами, расположенными вдоль Пояса и пути достиг 1,4 трлн. долл. США. Запущено более 2000 совместных проектов. За 8 месяцев 2019 года в 61 стране вдоль маршрута «Один пояс – один путь» китайские компании подписали 3884 контракта на общую сумму 77,8 млрд. долл. США. Это на 27,7% больше, чем в 2018 г.

В первом квартале 2020 г. инвестиции Китая в страны инициативы «Один пояс – Один путь» выросли на 11,7%, а товарооборот увеличился на 3,2% [18]. Это свидетельствует о том, что инициатива продолжает развиваться.

В ходе реализации инициативы «Один пояс – один путь» китайские предприятия уже создали 77 зон сотрудничества в 36 странах, включая 20 зон экономического и торгового сотрудничества, одобренных Министерством торговли и Министерством финансов КНР, с общим объемом инвестиций 24,19 млрд. долл. США, 1522 предприятиями и общей стоимостью продукции 70,28 млрд. долл. США. Было создано 212 тыс. рабочих мест для местного населения и уплачено налогов на сумму 2,67 млрд. долл. США.

В настоящее время сформирован ряд проектов с полной инфраструктурой, четко обозначенными ведущими отраслями промышленности, высокой промышленной агломерацией и надежным государственным сопровождением. Ведущими отраслями являются обрабатывающая промышленность, добывающая промышленность, сельское хозяйство, бизнес-логистика и технологические исследования и разработки. Эти 77 зон сотрудничества в основном распределены в странах, расположенных вдоль маршрута «Один пояс – один путь», как и 56 еще строящихся, что составляет 72,72% от зарубежных зон экономического и торгового сотрудничества с участием Китая.

При этом глава МИД КНР Ван И отмечает, что эпидемия коронавируса оказала некоторое влияние на сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс – один путь», но оно было временным и локальным. В условиях серьезного сбоя в международных авиаперевозках количество рейсов и грузооборот по маршруту регулярных грузовых железнодорожных перевозок «Китай-Европа» за четыре месяца 2020 года увеличились на 24% и 27% соответственно по сравнению с аналогичным периодом прошлого года соответственно [19].

ВЫВОДЫ

Достигнутые результаты реализации инициативы «Один пояс – один путь», показали, что она направлена на улучшение отношений с близлежащими государствами и формирование у них положительного образа страны-соседа, развитие гуманитарных связей, содействие общественно-политическому диалогу между странами-партнерами, снижение уровня диспропорций в развитии приморских и внутренних районов Китая, формирование новых точек роста, развитие внешнеторгового потенциала китайской экономики, усиление позиции Китая в структуре экспорта стран-соседей, экономический рост в которых зависит от потребностей китайских компаний в сырье [20-22]. Главным же результатом можно считать формирование благоприятной среды межрегиональной экономической интеграции на основе развития транспортно-логистического и производственной инфраструктуры посредством увеличения инвестиций в такие объекты.

Тем не менее, в ходе реализации инициативы Китаю сталкивается с рядом вызовов, на которые придется реагировать и которым придется соответствовать. К ним можно отнести:

1. Инициатива стала важнейшей частью стратегии внешней политики Китая, а потому должна быть инструментом, который устанавливает тесную связь китайского видения устойчивого общества с будущим для всего человечества.

2. План реализации инициативы является гибким,

что влечет за собой как положительные, так и отрицательные последствия.

Так, на сегодняшний день не существует окончательного метода отбора проектов для включения или исключения из инициативы. Такая гибкость позволяет участвующим странам декларировать, что сотрудничество с Китаем позволяет им выполнять часть своих национальных инфраструктурных планов без ущерба для национальных приоритетов в плане отбора и финансирования проектов. Однако наличие государств, не имеющих четких и согласованных национальных планов подключения к инициативе, и ограниченный пул участников, создают риски, связанные с отказом от уже запланированных проектов.

3. Расширение инициативы привело к тому, что необходимо удовлетворять запросы не только первоначальных участников, но и стран Западной Европы, Тихоокеанского региона и Латинской Америки.

4. Наблюдается растущая склонность Китая получать гарантии сохранения доли владения в некоторых инфраструктурных проектах, что вызывает настороженность у его партнеров.

Рост озабоченности стран-партнеров в отношении возможных скрытых геополитических мотивов ведет к разговорам о долговой кабале, в которую ввергает их Китай, потере важных ресурсов и снижении уровня национальной безопасности. Такие опасения препятствуют китайским инвестициям.

5. Многие проекты инициативы требуют продолжительного времени для реализации или эксплуатации согласно проектной мощности.

Долгосрочные проекты всегда являются высокорисковыми, особенно с учетом нестабильности в мировой экономике. Поэтому они требуют государственной поддержки, которая имеет решающее значение для мегапроектов, так как частный капитал, как правило, избегает проектов с длительным периодом выхода на оперативную и полную окупаемость.

Проблемы могут касаться и отдельных проектов. Причем, речь идет о негативном влиянии их на экономику отдельных стран, что влечет за собой потерю доверия к китайским инвесторам.

6. Несмотря на интерес крупных европейских стран, Китаю не обойтись без российского участия, а интерес с российской стороны в последнее время явно падает.

Среди перспективных направлений развития российско-китайского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь» можно выделить следующие: участие Китая в освоении Северного морского пути, сельское и лесное хозяйство, цифровая экономика, транспортная и энергетическая инфраструктура, телекоммуникационный сектор, стратегическое взаимодействие с российским Дальним Востоком.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Льюэнин С. Г. «Один пояс, один путь»: Российская проекция и проблемы сопряжения // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. М., 2017. № 22. С. 27–36
2. Чернова А.Ф. Инициатива «Один пояс, Один путь» как инструмент инклюзивной глобализации / А.Ф. Чернова // *Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология*. 2019. № 2. С. 363–369.
3. Хейфец Б.А. Инициатива «Пояс и Путь 2.0» и Россия / Б.А. Хейфец, Н.С. Степанов // *Проблемы Дальнего Востока*. 2019. № 6. С. 55–70.
4. Михалев М.С. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии / М.С. Михалев // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2016. № 9 (6). С. 88–103.
5. Лукин А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция / А.В. Лукин // *Международная жизнь*. 2016. № 7. С. 24–30.
6. Лю И. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 - стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая / И. Лю, Е.Ф. Авдокушин // *Мир новой экономики*. 2019. №1. С. 67–76.
7. Левченко Т.А. Деятельность китайских инвесторов за рубежом: основные особенности и значение для мировой экономики / Т.А. Левченко // *Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление*. 2017. № 3 (30). С. 64–68.
8. Ван Ш. На пути к взаимовыгодному сотрудничеству.

«Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС – конкуренты или партнеры? / Ш. Ван, Ц. Ван // *Свободная мысль*. – 2016. – № 4 (1646). – С. 44–49

9. Хань Л. Перспектива стыковки стратегии «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза / Л. Хань // *Управленческое консультирование*. – 2015. – № 11 (83). – С. 18–23.

10. Чжочао Ю. О концепции «Экономического пояса Шелкового пути» / Ю. Чжочао // *Постсоветский материк*. – 2015. – № 1 (5). – С. 18–28.

11. Zhong Sh. Writing a new chapter on the Silk Road / Sh. Zhong // *People's Daily*. 2016. June, 28. P. 2.

12. Ли Н. Инициатива «один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии / Н. Ли // *Вестник РУДН. Серия: Всеобщая история*. 2018. № 4. С. 382–392.

13. Belt and road portal. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/ds-jkydy/79860.htm>.

14. Бурдастова А.Д. Участие России в инициативе «Один пояс, один путь»: возможности, угрозы, перспективы / А.Д. Бурдастова, Е.Ю. Сизых // *Global & Regional research*. 2019. Т. 1. № 1. С. 166–170.

15. 2-й Международный форум Пояса и пути: куда дальше пойдут флагманская международная инициатива КНР? // РАНХиГС. Режим доступа: <https://www.ranepa.ru/ciir/news/2-j-mezhdunarodnyj-forum-poyasa-i-puti-kuda-dalshe-pojdet-flagmanskaya-mezhdunarodnaya-inciatiiva-knr/> (дата обращения 06.06.2020).

16. «Going out» public service platform. URL: <http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwyydy/tjsj/>.

17. China's Belt and Road Initiative is credit positive overall, but challenges evident // Moody's. URL: <https://www.moody's.com/research/Moodys-Chinas-Belt-and-Road-Initiative-is-credit-positiveoverall-PR-372698> (дата обращения 06.06.2020).

18. За первый квартал 2020 года размер инвестиций Китая в страны инициативы «Один пояс, один путь» вырос на 11,7% // Международное информационное агентство KazInform. Режим доступа: <https://www.inform.kz/ru/za-pervyyu-kvartal-2020-goda-razmer-investitsiy-kitaya-v-strany-inciatiivy-odin-poyas-odin-put-vyros-na-11-7-a3653542>.

19. «Один пояс и один путь» — достижения и уроки за шесть лет // SULARU. Экономический портал. Режим доступа: <https://www.sularu.com/theme/10748>.

20. Голобоков А.С. Роль России и Китая в создании модели региональной энергетической безопасности в Северо-Восточной Азии // *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2017. № 1 (40). С. 163–171.

21. Чжан Л. Подготовка высококвалифицированных специалистов со знанием делового русского языка в провинции Хэбэй на фоне «Один пояс и один путь» // *Балтийский гуманитарный журнал*. 2018. Т. 7. № 4 (25). С. 259–262.

22. Приходько Н.Н., Вацук С.П., Романико В.В., Шалаев И.В. О перспективах развития «Шелкового пути» // *Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки*. 2015. № 70. С. 41–46.

Статья поступила в редакцию 22.07.2020

Статья принята к публикации 27.11.2020