

Китайская инициатива «Один пояс, один путь»: эволюция, возможности, противоречия



Сергей Николаевич

ЛЕОНОВ

Институт экономических исследований ДВО РАН

Хабаровск, Российская Федерация

e-mail: Leonov@ecrin.ru

ORCID: 0000-0001-6936-5436; ResearcherID: V-3471-2019



Елена Анатольевна

ЗАОСТРОВСКИХ

Институт экономических исследований ДВО РАН

Хабаровск, Российская Федерация

e-mail: Zaost@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Аннотация. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП) названа крупнейшей в мире инфраструктурной программой XXI века. По мере того как инициатива ОПОП реализуется на практике, она демонстрирует миру свои новые возможности и особенности, в том числе в условиях кризиса COVID-19. В статье выделяются три этапа развития инициативы ОПОП, различающиеся широтой географического охвата, изменчивостью декларируемых задач, финансовыми инструментами реализации и подходами к развитию транспортной инфраструктуры. Результаты исследования показывают, что развитие ОПОП изначально определялось установлением коммерческих отношений между Китаем и периферийными странами на основе пяти ключевых блоков задач. Впоследствии инициатива трансформировалась в открытое соглашение, в котором могут принимать участие любые заинтересованные страны, а основной акцент сместился

Для цитирования: Леонов С.Н., Заостровских Е.А. (2025). Китайская инициатива «Один пояс, один путь»: эволюция, возможности, противоречия // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. Т. 18. № 3. С. 85–100. DOI: 10.15838/esc.2025.3.99.4

For citation: Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. (2025). China's Belt and Road Initiative: Evolution, opportunities, contradictions. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 18(3), 85–100. DOI: 10.15838/esc.2025.3.99.4

в сторону формирования Цифрового шёлкового пути, Зелёного шёлкового пути и Шёлкового пути здоровья. В рамках инициативы ОПОП достигнуты ощутимые макроэкономические результаты. К 2025 году инициатива ОПОП охватила свыше 70% стран мира, не вовлеченными остаются Австралия, страны Северной Америки и Западной Европы. Созданы надёжные предпосылки экспансии китайских компаний за рубеж, базирующиеся на государственной финансовой поддержке, значительных производственных инвестициях и возможности использования улучшенной инфраструктуры. С учетом обширного географического охвата и экономических масштабов развитие инициативы ОПОП является важным событием в формировании новой сети мировых транспортных коридоров. Однако до сих пор не ясны критерии включения инфраструктурных объектов в список проектов инициативы ОПОП. Также с возможными угрозами притока рабочей силы из Китая, потерей контроля над стратегическими активами, использованием менее экологичных технологий и увеличением финансовой зависимости от Китая связаны потенциальные опасения стран, вовлеченных в инициативу ОПОП.

Ключевые слова: «Один пояс, один путь», экономический коридор, инфраструктурные проекты, международное сотрудничество, Китай.

Введение

На протяжении последних двух десятилетий мировая экономика переживает процесс реформирования глобального экономического пространства (Минакир, 2022). Наблюдается постепенный перенос центров экономического роста с Запада на Восток, а также концентрация торговых потоков и стремительное развитие транспортной инфраструктуры в странах Азии. Генератором данного процесса является Китай, который демонстрирует миру мегапроекты: завершение сети высокоскоростных железных дорог, объединивших 18 провинций в рамках восьмичасовой транспортной доступности; строительство Большого канала, связавшего пять речных систем Китая (Aritua et al., 2020; Aritua et al., 2022).

Одной из наиболее амбициозных идей выступает инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), предложенная председателем Китая Си Цзиньпином в Астане (Казахстан) в 2013 году¹. Основные принципы, структура, приоритетные направления и механизмы сотрудничества в рамках ОПОП были сформулированы позднее, в 2015 году.

Инициатива ОПОП обещает изменить экономические и стратегические отношения для большей части Центральной Азии и Ближнего Востока. Первоначально ожидалось, что ОПОП

объединит порядка 70 стран, на которые в совокупности придётся до 65% мирового населения и треть мирового ВВП. Предполагалось, что развитие торговли и привлечение инвестиций увеличат рост доходов в странах, расположенных вдоль коридоров ОПОП. Ожидалось, что реализация ОПОП позволит сократить время в пути по экономическим коридорам на 12%, увеличить объём торговли от 3 до 10%, вывести 7,6 млн человек из крайней нищеты и 32 млн человек — из состояния умеренной бедности². Государственные расходы Китая на реализацию проектов ОПОП в общей сложности должны превысить 1 трлн долларов США (Nedopil, 2025). Считается, что успешная реализация инициативы ОПОП ускорит процесс перехода от однополярного мира, существовавшего после 1991 года, к многополярному миру (Siddiqui, 2019).

С момента анонсирования ОПОП прошло 12 лет. На данный момент сложно судить об успешности реализации инициативы, поскольку экономики стран-участниц находятся на разных уровнях развития. Тем не менее одни исследователи видят в реализации инициативы новые возможности для развития торговых отношений, взаимовыгодного сотрудничества, улучшения благосостояния населения

¹ Buranelli F.C. One Belt, One Road and Central Asia: Challenges and Opportunities (www.978-981-10-5921-6_12.pdf).

² Экономика одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров (2019). Всемирный банк. DOI: 10.1596/978-1-4648-1392-4

(Yuan, 2014; Lam et al., 2018; Sun et al., 2022), другие отмечают, что к данной инициативе следует относиться с большой осторожностью, поскольку число недооценённых рисков может значительно превысить число очевидных преимуществ (Zhang, 2015; Garlick, 2017; Comolli, Rose, 2021).

Представляется, что на данном этапе серьёзной научной проблемой остается выявление несоответствия между текущим и декларируемым состоянием дел в процессе реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь». Поэтому в рамках исследования поставлена цель определить основные периоды, в ходе которых наблюдалась трансформация базовых задач ОПОП, изменялся ее географический охват, а также формат участия и способы инвестирования проектов. По мнению авторов, подобный подход позволяет оценить значимость ОПОП в меняющихся в настоящее время политических и экономических условиях миропорядка.

Материалы и методы исследования

Методологической основой работы явились различные методы исследования: аналитический, сравнительный, описательный, статистический, экспертный и картографический. В центре внимания находятся проекты транспортных коридоров инициативы ОПОП, их возникновение, состояние и перспективы развития. Период исследования – 2013–2025 гг. Анализируемые данные включают вторичные данные государственной и ведомственной статистики, нормативно-правовые и аналитические документы, взятые из официальных отчетов и с сайтов Группы Всемирного банка (WBG), Центра зелёного финансирования и развития (FISF), Международной коалиции по зелёному развитию инициативы ОПОП (BRIGC), Национальной комиссии по развитию и реформы Китая (NDRC), Китайского агентства международного сотрудничества в целях развития ОПОП (CIDCA), Экономической и социальной комиссии Азии и Тихого океана (ESCAP), Расширенной Туманганской инициативы (GTI).

Значение и эволюция инициативы «Один пояс, один путь»

С начала XXI века, после вступления во Всемирную торговую организацию, Китай активно

встраивается в мировую экономику. Китайские компании сосредоточили внимание на повышении собственного геополитического значения за счёт расширения прямых иностранных инвестиций как в развитых, так и в развивающихся странах (Изотов, 2024). В основу развития Китая был положен принцип «Крупные державы – ключевые; периферия Китая – приоритет; развивающиеся страны – основа; многосторонние платформы – сцена» (Zeng, 2017). Для реализации данного принципа в начале 2010-х годов руководство Китая выдвинуло несколько инициатив по поиску, формированию и продвижению новой модели международного сотрудничества и развития, наиболее значимой из которых стала инициатива «Один пояс, один путь».

В целом ОПОП представляет собой долгосрочную стратегию трансконтинентального развития, основанную на транспортных коридорах, состоящих из двух компонент – Экономического пояса Шёлкового пути и Морского шёлкового пути XXI века. При этом наземный Экономический пояс Шёлкового пути объединяет шесть сухопутных транспортных коридоров, а Морской шёлковый путь XXI века насчитывает три морских транспортных коридора.

Несмотря на то что об инициативе ОПОП написано огромное число работ, многие вопросы остаются неясными: нет полного списка заявленных проектов, не опубликованы критерии, по которым проекты были отнесены к ОПОП. Существует путаница и относительно того, какие проекты, начатые до 2013 года, впоследствии были включены в данную инициативу, а какие были инициированы исключительно в рамках ОПОП. Попытаемся описать эволюцию стратегии данной инициативы и её основные критерии.

Анализ развития отношений Китая с окружающими странами в процессе становления инициативы ОПОП в 2013–2025 гг. позволяет выделить три этапа, различающиеся шириной географического охвата, изменчивостью декларируемых задач, финансовых инструментов реализации и подходов к развитию инфраструктурных проектов.

Генеральная цель ОПОП, постулированная на начальном этапе её становления³ и фактически остающаяся неизменной на всём протяжении её реализации, направлена на улучшение транспортных связей и углубление сотрудничества стран в масштабе нескольких континентов.

Реализация генеральной цели подразумевает достижение ряда конкретных целей и локальных задач, для которых характерны преемственность и расширение их круга на втором и третьем этапе реализации ОПОП (табл. 1).

Первый этап (2013–2015 гг.) формирования ОПОП фактически концентрировался на выстраивании деловых отношений между Китаем и окружающими его периферийными странами. Инициатива ОПОП в это время была сосредоточена на выполнении пяти основных задач, сохранивших затем свою значимость на весь период её реализации:

- координация политики: декларировалось, что страны, расположенные вдоль ОПОП, будут на равноправной основе совместно разрабатывать стратегии и планы развития, применять меры по продвижению межнационального или межрегионального сотрудничества по решению проблем, возникающих в ходе подобной межстрановой координации;

- связность объектов: предполагалось формирование единой транспортной сети, объединяющей КНР с другими частями Азии, Европы и Африки;

- содействие беспрепятственной торговле: предусматривалось упрощение процедур инвестирования и торговли, снижение инвестиционных и торговых барьеров, содействие региональной экономической интеграции;

- расширение финансового сотрудничества подразумевало расширение сферы расчётов в местной валюте и валютного обмена в торговле и инвестициях между странами-участницами, углубление многостороннего и двустороннего финансового сотрудничества, снижение финансовых рисков посредством заключаемых региональных соглашений;

³ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского шёлкового пути XXI века. URL: http://kg.china-embassy.gov.cn/rus/ggwj/201505/t20150520_1311170.htm (дата обращения 05.02.2025).

- углубление социальных и культурных обменов, содействие обмену и диалогу между различными культурами с целью формирования основы для развития регионального сотрудничества.

Финансирование инициативы. В целях увеличения инвестиционной составляющей правительство Китая в 2014 году учредило «Фонд Шёлкового пути» с первоначальным взносом в размере 200 млн долларов США (Zhang et al., 2018). В 2015 году был образован «Азиатский банк инфраструктурных инвестиций» (1,73 млрд долларов США) как многостороннее финансовое учреждение с особым акцентом на финансирование инфраструктурных проектов и содействие устойчивому развитию в Азии и за её пределами (Gong, 2018). В сентябре того же года создан «Институт сотрудничества и развития Юг – Юг» с первоначальным взносом в размере 2 млрд долларов США для оказания поддержки развивающимся странам⁴. Для продвижения и реализации проектов в рамках ОПОП были подключены и уже действующие банки. Например, Банк развития Китая поддерживает 400 проектов в 37 странах на общую сумму 110 млрд долларов США.

Инфраструктурные проекты. В основу развития инфраструктуры транспорта на первом этапе был положен принцип создания «скелета» транспортных коммуникаций за счёт устранения инфраструктурного разрыва, а также формирования промышленных кластеров.

В этот период было инициировано создание 64 промышленных кластеров. Начато строительство транспортной инфраструктуры экономических коридоров «Новый Евразийский наземный мостовой коридор», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Пакистан». Основной упор делался на строительство железных и автомобильных дорог между основными экономическими центрами («Хуут – Таван Толгой – Гушун Сухайт» в Монголии, «Хоргос – Жетыген» в Казахстане, «Бичиг – Чифэн» в Китае).

⁴ China's International Development Cooperation in the New Era. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 2021. URL: https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content_WS5fa6bbbc6d0f72576943922.html (дата обращения 05.02.2025).

Таблица 1. Характеристика основных этапов развития инициативы «Один пояс, один путь»

Характеристика	Первый этап (2013-2015 гг.)	Второй этап (2016-2020 гг.)	Третий этап (2021-2025 гг.)
Генеральная цель	Формирование транспортных связей и углубление сотрудничества Китая	Расширение каналов связи Китая на запад, создание новых возможностей для ускорения экономических преобразований в стране	Расширение сотрудничества за пределы традиционных рамок (Новая Зеландия, Латинская Америка)
Географический охват	Расширение сотрудничества Китая с периферийными странами	1. Координация политики. 2. Формирование единой транспортной сети. 3. Содействие беспрепятственной торговле. 4. Расширение финансового сотрудничества. 5. Углубление социального и культурного обмена	
Преемственность задач ОПОП по этапам		6. Укрепление позиций Китая в глобальном цифровом пространстве	7. Экологичное и устойчивое развитие инфраструктуры. 8. Здоровье
Программные документы	Программа «Сделано в Китае 2025»; Белая книга «Китайско-африканское экономическое и торговое сотрудничество»; Концепции развития железных дорог в Африке на период до 2040 года	Белая книга «Политика Китая в Арктике»; видение морского сотрудничества в рамках инициативы ОПОП План по развитию сотрудничества ОПОП в области научных и технологических инноваций	Белая книга «Международное сотрудничество Китая в целях развития в новую эпоху»; Программа «Шелковый путь» для студентов
Ключевые проекты	Формирование промышленных кластеров; строительство транспортной инфраструктуры «Нового Евразийского наземного мостового коридора»; развитие ж/д системы и строительство морских портов Африки	Цифровой шелковый путь; строительство ж/д между Китаем и Афганистаном; строительство и модернизация железнодорожных и автомобильных дорог-коридоров «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия»	Зелёный шелковый путь; Шёлковый путь здоровья; строительство космического информационного коридора в рамках ОПОП
Основные финансовые институты	Фонд Шёлкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Новый банк развития, Институт сотрудничества и развития Юг – Юг, Китайская комиссия по регулированию ценных бумаг	Международная коалиция по зелёному развитию инициативы ОПОП, Центр исследований финансового развития ОПОП, Институт транспортного планирования и исследований, Институт энергетических исследований	Международная коалиция по экологическому развитию в рамках ОПОП, Центр зелёного финансирования и развития ОПОП
Число стран-участниц, ед.	27	135	147
Население стран ОПОП, млн чел.	2323,7	4453,6	5330,6
Составлено по: (Rahman, 2022; Леонов, Заостровских, 2024а; Леонов, Заостровских, 2024б; Nedopil, 2025); The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.2023. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025); Экономика одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров (2019). Всемирный банк. DOI: 10.1596/978-1-4648-1392-4; Великий китайский почин: к десятилетию Инициативы «Пояса и пути» (2024). М. – Владивосток: СПб.: ООО «Издательство «Русь». 184 с.; The belt and road initiative for seamless connectivity and sustainable development in the Asia-Pacific region. ESCAP U.N. 2021; The WEB of Transport Corridors in South Asia. (2018). The World Bank. DOI: https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1215-6			

В ходе первого периода реализации ОПОП наиболее значимыми явились инфраструктурные проекты Африки, заявленные в рамках Белой книги «Китайско-африканское экономическое и торговое сотрудничество»⁵. Проект развития сети африканских железных дорог был направлен на объединение разрозненных и устаревших участков в единую современную систему. Одновременно в отношении морских портов было запущено несколько проектов по строительству (порт Ламу в Кении, введен в эксплуатацию с 2022 года) и модернизации (порты Момбаса, Дар-эс-Салам, Джибути) с целью увеличения их пропускной способности (Humphreys et al., 2019).

Географический охват. На первом этапе основной целью инициативы являлось построение взаимоотношений между Китаем и периферийными, в ареале его окружения, странами. В ходе первого этапа также были установлены связи со странами Африканского континента, Центральной Азии и Восточной Европы. Участниками ОПОП к 2016 году стали 27 стран с общей численностью населения 2,3 млрд человек (рис. 1).

Второй этап (2016–2020 гг.) развития ОПОП предусматривал расширение географии территориального сотрудничества Китая со странами Африки, Юго-Восточной Азии, Европы и Латинской Америки. Сотрудничество в рамках инициативы ОПОП перешло от стадии «набросков» к стадии «детальной реализации». Именно в это время начинает реализовываться принятая в 2015 году государственная программа «Сделано в Китае – 2025», имевшая целью модернизацию обрабатывающей промышленности на основе императивов «четвёртой промышленной революции» и ликвидацию старого промышленного фонда (Лю, Авдокушин, 2019).

В 2017 году был опубликован «План действий по сотрудничеству в области научно-технических инноваций ОПОП», направленный на повышение инновационного потенциала стран-участниц посредством таких мер, как совместные исследования, передача технологий, обмена в области науки и техники, а также

⁵ China-Africa Economic and Trade Cooperation. 2013. Information Office of the State Council. The People's Republic of China. URL: http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2013n/202207/t20220704_130094.html (дата обращения 02.02.2025).

сотрудничество между высокотехнологичными промышленными парками⁶. В целях синхронизации планов развития стран Морского шёлкового пути в этом же году было опубликовано «Видение морского сотрудничества в рамках инициативы ОПОП»⁷.

В 2018 году в Белой книге «Политика Китая в Арктике»⁸ постулировалась необходимость организации научного изучения навигационных маршрутов, создания наземных станций мониторинга, проведения исследований климатических и экологических изменений в Арктике, предоставления услуг навигационного прогнозирования.

На втором этапе дальнейшее развитие получила система финансирования инициативы ОПОП. Работа созданного в 2015 году «Института сотрудничества и развития Юг – Юг»⁹ была дополнена деятельностью Китайской комиссии по регулированию ценных бумаг, запустившей в 2015 году пилотный проект для зарубежных организаций по выпуску облигаций, номинированных в юанях, на биржевом рынке облигаций Китая. В 2018 году образован «Центр зелёного финансирования и развития ОПОП», под эгидой которого реализуется 262 «зелёных» проекта с совокупной стоимостью свыше 300 млрд долларов. Основные реализуемые проекты Центра касаются вопросов чистой энергетики (178 проектов), устойчивой инфраструктуры (29 проектов), энергосбережения и защиты окружающей среды (23 проекта) и экологии (7 проектов)¹⁰.

⁶ The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.2023. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025).

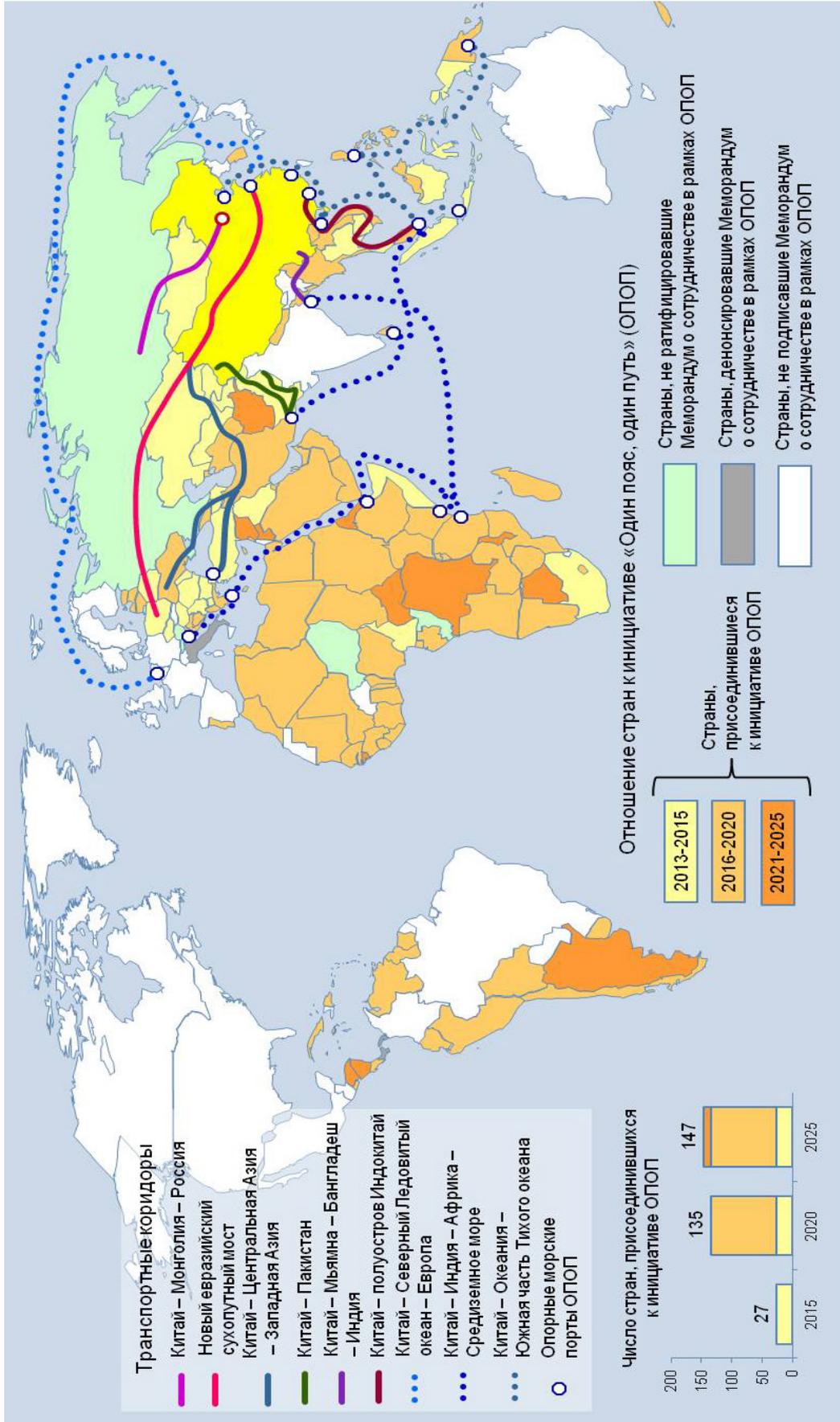
⁷ Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative. 2017. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (дата обращения 10.04.2025).

⁸ URL: http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2018n/202207/t20220704_130568.html (дата обращения 03.03.2025).

⁹ China's International Development Cooperation in the New Era. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 2021. URL: https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html (дата обращения 05.02.2025).

¹⁰ Центр зеленых финансов МФЦА. URL: <https://gfc.aifc.kz/ru/aifc-documents-on-green-finance> (дата обращения 25.04.2025).

Рис. 1. Основные этапы территориальной экспансии инициативы «Один пояс, один путь»



Составлено по: (Nedopil, 2025); The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.2023. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025); Экономика одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров (2019). Всемирный банк. DOI: 10.1596/978-1-4648-1392-4; The Belt and Road Initiative for seamless connectivity and sustainable development in the Asia-Pacific region. ESCAP U. N. 2021; The WEB of Transport Corridors in South Asia. (2018). The World Bank. DOI: <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1215-6>

Инфраструктурные проекты. На втором этапе реализации ОПОП в основу развития инфраструктуры был положен принцип ускоренного развития объектов транспортной инфраструктуры, а также формирования устойчивого развития транспорта, когда в отрасли соблюдаются экономические, экологические и социальные аспекты развития.

Ключевыми проектами в этот период стали строительство и модернизация железнодорожных и автомобильных дорог экономических коридоров «Новый Евразийский наземный мостовой коридор», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Мьянма – Бангладеш – Индия». Модернизация экономического коридора «Новый Евразийский наземный мостовой коридор» позволила создать традиционный железнодорожный маршрут между Китаем и Европой. В 2017 году введена в эксплуатацию железная дорога, связавшая крупнейший порт Восточной Африки Момбасу со столицей Кении Найроби, протяжённостью свыше 480 км.

Среди значимых для России и Китая проектов, связанных с морским коридором «Китай – Северный Ледовитый океан – Европа», выделяется наиболее представительный пример коллаборации двух стран – проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ» (Леонов, 2021). В проекте российского газового гиганта ПАО «НОВАТЭК» китайской стороне принадлежит почти треть 27-миллиардного проекта: Silk Road Fund – 9,9%, China National Petroleum – 20%¹¹.

Географический охват. В 2017 году инициатива ОПОП в рамках Морского шёлкового пути XXI века была распространена на Латинскую Америку. В целом за период 2016–2020 гг. к инициативе присоединилось 108 стран, а общее число стран-участниц составило 135 с общей численностью населения свыше 4,4 млрд человек.

На третьем этапе (2021–2025 гг.) ОПОП из стратегии развития стран Азии фактически превращается в инициативу для всех стран мира. Подобное расширение числа стран-участниц, как и увеличение блока стратегических целей

¹¹ Китайский Фонд «Шелкового пути» купил 9,9% «Ямал СПГ». URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-putiyamal-spg> (дата обращения 25.04.2025).

инициативы ОПОП, заставляет учёных Китая высказывать опасения: «Когда «Один пояс, один путь» включает в себя всё, он может превратиться в ничто» (Zeng, 2017).

На третьем этапе основными документами, регулируемыми целевой блок проекта, выступили Белая книга «Китай: международное сотрудничество в целях развития в новую эпоху»¹² и Белая книга «Один пояс, один путь»: ключевая опора будущего Глобального сообщества»¹³, постулировавшие пути устранения коренных причин и препятствий, тормозящих развитие стран-участниц.

Пандемия COVID-19 поставила перед инициативой ОПОП новые задачи. В большей степени возникшие изменения оказались связаны со сбоями в цепочках поставок (Заостровских, 2025). Основной акцент в работе ОПОП сместился в сторону формирования Цифрового шёлкового пути, Зелёного шёлкового пути и Шёлкового пути здоровья. Китайская инициатива ОПОП, ранее характеризовавшаяся как транспортно-логистический проект, в настоящее время предполагает углубление взаимодействия стран-участниц в сфере цифровой экономики и инновационного развития посредством взаимодействия в рамках Цифрового шёлкового пути.

Строительство космического «информационного коридора» в рамках инициативы ОПОП имело огромный успех. Навигационная спутниковая система «BeiDou»¹⁴ охватила территории и акватории сухопутного и водного Шелковых путей, соединила Южную Азию, Африку, Европу и Америку, предоставила комплексные услуги для скоростного железнодорожного сообщения «Китай – Европа», морского транспорта, широко используется в других областях деятельности.

¹² China's International Development Cooperation in the New Era. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 2021. URL: https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202101/10/content_WS5ffa6bbbc6d0f72576943922.html (дата обращения 05.02.2025).

¹³ The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 2023. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025).

¹⁴ Глобальная навигационная спутниковая система BeiDou. URL: <https://glonass-iac.ru/guide/gnss/beidou.php>

Финансирование инициативы. В 2020 году китайские государственные банки внедрили программы поддержки проектов, пострадавших в результате COVID-19, и после спада в первой половине 2020 года во второй половине года прямые нефинансовые инвестиции в страны ОПОП резко возросли (Comolli, Rose, 2021).

В целом финансовые институты Китая обеспечивают значимую помощь в строительстве и реконструкции инфраструктуры, необходимой в рамках инициативы ОПОП (табл. 2).

Промышленно-коммерческий банк Китая продвигает механизм регулярного межбанковского сотрудничества ОПОП. Кроме того, созданы специализированные банки и региональные фонды для поддержки крупных зарубежных инфраструктурных проектов ОПОП. Таким образом, была создана надёжная сеть для китайского капитала и компаний, которые инвестируют за рубежом, используя свои сильные

стороны в виде финансовой мощи, улучшения инфраструктуры и усиления производственных мощностей. Эти инициативы, несомненно, окажут существенное влияние на глобальную экономическую архитектуру.

Инфраструктурные проекты. В основу развития инфраструктуры на третьем этапе развития инициативы ОПОП был положен принцип формирования устойчивого сообщения, отвечающего современным экологическим, экономическим и социальным требованиям.

Вдоль «Нового Евразийского наземного мостового коридора» в 2022 году был введён в эксплуатацию участок железной дороги «Венгрия – Сербия – Белград – Нови-Сад в Сербии», на участке «Будапешт – Келебия» в Венгрии началась укладка путей. Завершено строительство автомагистралей «Западная Европа – Западный Китай» и «Смоковац – Матешево» в Черногории¹⁵.

Таблица 2. Финансирование инфраструктурных проектов инициативы «Один пояс, один путь» учреждениями Китая

Учреждение	Дата основания	Объем финансирования инфраструктурных проектов
Банк развития Китая (CDB)	1994	Поддержано 400 проектов в 37 странах на общую сумму 110 млрд долларов США
Экспортно-импортный банк Китая (СНХИМ)	1994	Поддержано более 1000 проектов в 49 странах на общую сумму 80 млрд долларов США
Промышленный и коммерческий банк Китая (ICBC)	1984	Профинансировано 212 проектов на общую сумму 67,4 млрд долларов США
Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИИВ)	2014	Одобрено 75 проектов на общую сумму 22 млрд долларов США
Фонд Шёлкового пути (SRF)	2014	Выдан кредит в размере 200 млн долларов США
Институт сотрудничества и развития Юг – Юг (ISSCAD)	2015	Выданы кредиты для оказания поддержки развивающимся странам (2 млрд долларов США)
Центр зелёного финансирования (FISF)	2018	Профинансировано 262 «зелёных» проектов стоимостью свыше 300 млрд долларов США
Китайская комиссия по регулированию ценных бумаг (CSRC)	2023	Выпущены облигации, ориентированные на ОПОП, на общую сумму 52,72 млрд юаней
Составлено по: (Agirman, Osman, 2022); The WEB of Transport Corridors in South Asia. (2018). The World Bank. DOI: https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1215-6 ; The belt and road initiative for seamless connectivity and sustainable development in the Asia-Pacific region. ESCAP U. N. 2021; The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.23. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025).		

¹⁵ Китай в мировой и региональной политике. История и современность (2023). Выпуск XXVIII. Москва: ИКСА РАН. С. 225–239. DOI: 10.48647/IFES.2022.11.52.002

В рамках экономического коридора «Китай – Пакистан» построены и введены в эксплуатацию тепловая электростанция Thar Coal Block-I, угольная электростанция и Каротская гидроэлектростанция мощностью 720 МВт. Их строительство дало ощутимый импульс развитию местной экономики и обеспечило Пакистан чистой и дешёвой электроэнергией. В стадию комплексного развития вступила особая экономическая зона «Рашакай» (Пакистан)¹⁶.

В экономическом коридоре «Китай – полуостров Индокитай» построенная железная дорога «Китай – Лаос» повысила надёжность транспортного сообщения. Высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг» достигла эксплуатационной скорости 350 км/ч. Развернулось строительство первой очереди железной дороги «Китай – Таиланд»¹⁷.

Хотя Россия напрямую не участвует в инициативе ОПОП, взаимодействие осуществляется на основе Совместного заявления России и Китая «О сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути»¹⁸. В рамках этого заявления открыто грузовое движение по автомобильному мосту «Хэйхэ – Благовещенск»¹⁹ и железнодорожному мосту «Тунцзян – Нижнеленинское»²⁰, которые соединяют Китай и Россию. Газопровод «Китай –

Россия – Восток» полностью введён в эксплуатацию. Китай, Россия и Монголия официально приступили к технико-экономическому обоснованию модернизации и развития центральной железнодорожной магистрали экономического коридора Китай – Монголия – Россия²¹.

В настоящее время железнодорожный экспресс «Китай – Европа» обслуживает более 120 городов Китая и 227 городов в 25 европейских странах, его 86 маршрутов проходят через основные регионы Евразии со скоростью до 120 км в час²². Логистическая сеть компании охватывает весь Евразийский континент. Экспресс преодолевает 1300 км в сутки и со стопроцентной пунктуальностью прибывает из Китая в Европу в течение 12 дней. Данный вид доставки грузов клиенты выбирают потому, что железнодорожный экспресс в три раза быстрее морских перевозок и в восемь раз дешевле авиаперевозок²³. К концу 2024 года совокупный объём перевозок железнодорожным экспрессом «Китай – Европа» превысил 17,5 тыс. поездов (рис. 2), в результате чего было перевезено почти 11 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) и более 50 тыс. видов товаров на общую сумму более 420 млрд долларов США²⁴.

В рамках ОПОП расширяется сотрудничество в области судоходства между портами стран-участниц, эффективность грузоперевозок заметно возросла. В 2016 году китайская судоходная фирма «Cosco» приобрела контрольный пакет акций крупнейшего греческого порта Пирей, расположенного в стратегическом месте между азиатским и европейским континентами. Вложенные в порт Пирей инвестиции в объёме 660 млн долларов США позво-

¹⁶ Салахутдин А. Опыт развития экономических зон. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1278640.shtml?id=11>

¹⁷ The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.23. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025).

¹⁸ О китайской инициативе «Один пояс, один путь» / Министерство иностранных дел РФ. URL: <https://www.mid.ru/ru> (дата обращения 03.03.2025).

¹⁹ Общая протяжённость моста Хэйхэ – Благовещенск составляет 1080 метров. Грузовое движение по мосту было открыто 10 июня 2022 года. URL: <https://www.kp.ru/russia/vladivostok/mesta/most-blagoveshhensk-hejhe>

²⁰ Железнодорожный мост Тунцзян – Нижнеленинское протяжённостью 2,2 км рассчитан на пропуск до 5,2 млн тонн грузов в год с ожидаемым ростом до 20 млн тонн после реконструкции железнодорожного участка «Биробиджан – Ленинск». На искусственном сооружении проложены колеи двух стандартов – для российских (1520 мм) и китайских (1435 мм) подвижных составов. URL: <https://trans.ru/news/dvizhenie-po-pervomu-zheleznodorozhnomu-mostu-mezhdu-rossiei-i-kitaem-nakonets-to-zapuscheno>

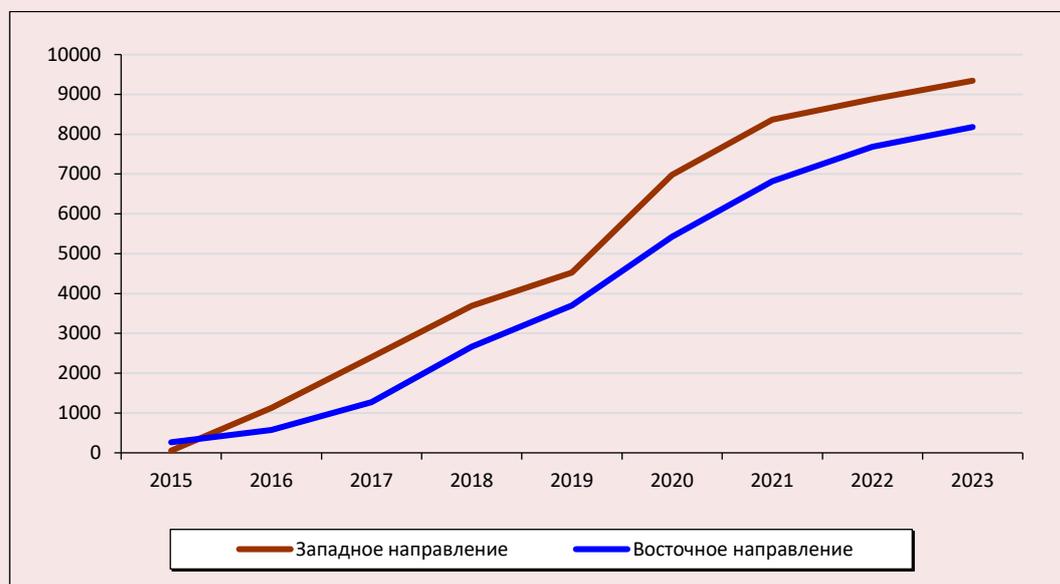
²¹ Белая книга «Один пояс, один путь»: ключевая опора будущего Глобального сообщества. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm

²² Железнодорожный экспресс Китай – Европа демонстрирует быстрый рост // Китай сегодня. 12.03.2024. URL: <https://prc.today/zheleznodorozhnyj-ekspress-kitaj-evropa-demonstriruet-bystryj-rost>

²³ Кобер П. Железнодорожный экспресс «Китай – Европа» транзитом через Россию набирает обороты. URL: <https://expert-ural.com/articles/zheleznodorozhnyj-ekspress-kitaj--evropa-tranzitom-cherez-rossiyu-nabiraet-oboroti.html>

²⁴ BRI in Numbers. China-Europe freight train trips reach 100,000. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0LN66HPE.html>

Рис. 2. Перевозка контейнеров железнодорожным транспортом по направлению «Китай – Европа», число поездов



Источник: Один пояс, один путь. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/0T4ND13J.html>

лили увеличить объём перевалки контейнеров (2023 г. – 5 млн контейнеров ДФЭ), что сделало его ведущим портом в Средиземноморье²⁵.

В рамках ОПОП Китай наращивает транспортно-экономические отношения и с африканскими странами. Построенный китайской компанией «China Harbor Engineering Company Ltd» в 2020–2022 гг. глубоководный порт Лекки в экономическом центре Нигерии Лагосе стал крупнейшим современным морским портом страны и одним из крупнейших в Центральной и Западной Африке. Порт рассчитан на обработку 1,2 млн стандартных контейнеров в год²⁶.

К 2024 году транспортная сеть Морского шёлкового пути XXI века объединяла 117 пор-

тов в 43 странах. Кроме этого, более 300 известных китайских и международных судоходных компаний, портовых предприятий и аналитических центров среди прочих организаций присоединились к Морской ассоциации Шёлкового пути²⁷.

С 2015 года судоходная биржа Нинбо (Ningbo Shipping) на основе ежемесячных данных таможенной службы об импорте и экспорте рассчитывает индексы торговли Китая со странами в рамках Морского шёлкового пути²⁸.

В декабре 2024 года индекс товарооборота (экспортной и импортной торговли) Китая со странами Морского шёлкового пути составил 198 пунктов, что на 88,5 пункта превышает показатели января 2016 года (рис. 3).

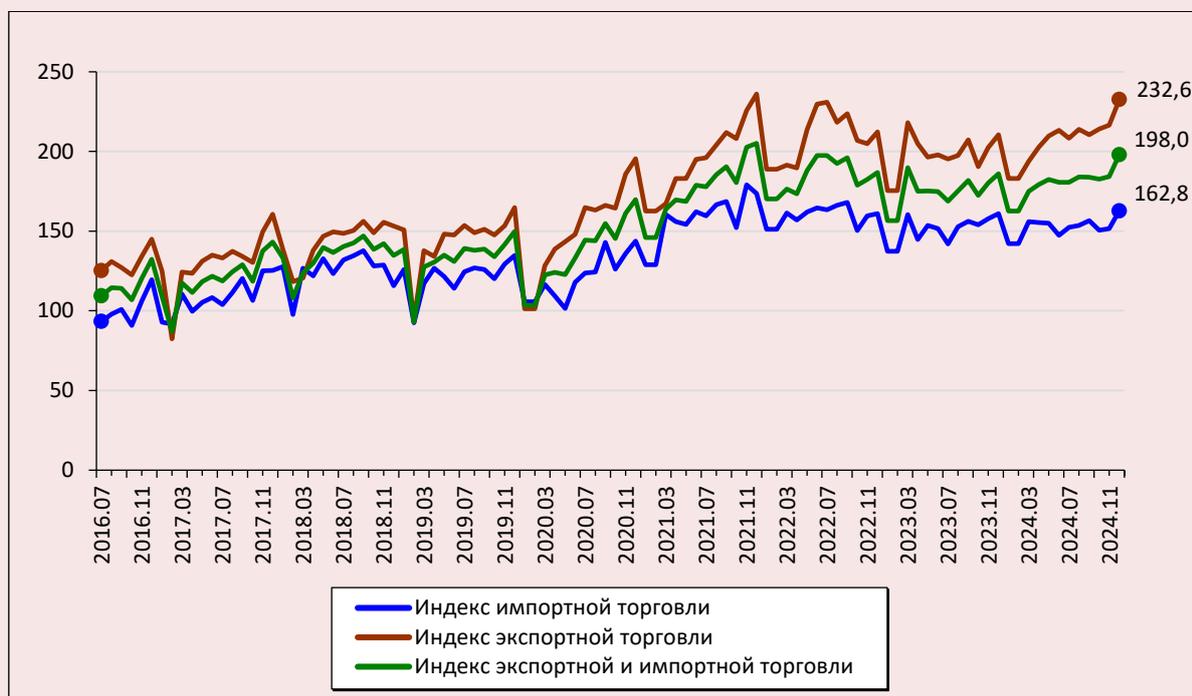
²⁵ Черненко И. Китай превратит главный порт Греции в крупнейший в Европе. URL: <https://www.finversia.ru/publication/kитай-превратит-главный-порт-греции-в-крупнейший-в-европе-66215>

²⁶ Китайская СНЕС построила глубоководный порт Лекки в Нигерии. URL: <https://portnews.ru/news/337936>

²⁷ The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future. The State Council Information Office of the People's Republic of China. 10.11.23. URL: http://en.cidca.gov.cn/2023-10/11/c_932108.htm (дата обращения 03.03.2025).

²⁸ Индексы торговли Китая со странами в рамках Морского шёлкового пути отражают объёмы и динамику торговли между Китаем и странами, расположенными вдоль этого маршрута. Индексы измеряют уровень внешнеэкономического и торгового развития Китая и отражают меняющуюся тенденцию его внешней торговли. Индексы рассчитаны по состоянию на март 2015 года с базовым значением 100 и публикуются ежемесячно в сопоставимых ценах 2015 года (см.: Один пояс, один путь. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/dataChart>).

Рис. 3. Индексы торговли Китая со странами в рамках Морского шелкового пути в сопоставимых ценах 2015 г.



Источник: Один пояс, один путь. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/dataChart>

Основной прирост к данному показателю за девятилетний период обеспечил индекс экспортной торговли, который увеличился на 107,3 пункта с января 2016 года и в декабре 2024 года составил 232,6 пункта. Индекс импортной торговли в декабре 2024 года составил 162,8 пункта, что превышает показатели января 2016 года на 69,4 пункта.

Анализ данных рисунка 3 показывает, что за время реализации инициативы ОПОП торговые индексы Морского шелкового пути резко возросли. Отметим, что в рассматриваемый период рост, как было показано выше, наблюдался и в объемах контейнерных сухопутных перевозок поездами Китай – Европа.

Географический охват. На третьем этапе идея ОПОП фактически трансформировалась в открытое соглашение, в котором могут принимать участие любые страны. В рамках данной инициативы были достигнуты ощутимые макроэкономические результаты: в 2025 году участниками ОПОП являлись 147 стран и 32 международные организации, которые подпи-

сали более 200 документов и соглашений о сотрудничестве с Китаем (Nedopil, 2025). Примечательно, что 116 из 147 стран-участниц не располагаются непосредственно вдоль коридоров ОПОП, но при этом ведут активное сотрудничество в области модернизации и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Столь высокая привлекательность инициативы для международного сообщества обусловлена демонстрацией китайским правительством её финансовой состоятельности, подтверждённой реальными проектами.

Дискуссия

Следует отметить, что за время реализации инициативы «Один пояс, один путь» у разных стран сложились разные позиции в отношении эффективности участия в ней.

Если развивающиеся страны преимущественно положительно относятся к данной инициативе и принимают в ней активное участие, то страны с развитой экономикой, как правило, занимают нейтральную или негативную позицию. Одним из наиболее динамично

интегрирующихся регионов, с точки зрения участия в ОПОП, является Африка, точнее страны, расположенные на восточном побережье: Кения, Танзания, Эфиопия, Джибути. Крупные державы или отвергли инициативу ОПОП, или занимают нейтральную позицию (Zhang et al., 2018). Россия на данный момент также не ратифицировала подписание Меморандума о сотрудничестве с Китаем в рамках ОПОП, но выражает поддержку и синхронизирует свои собственные интеграционные и транспортные проекты с учётом действий Китая в долгосрочной перспективе, рассматривая варианты «сопряжения» своих проектов с китайской инициативой (Lukin, 2021). Некоторые страны вышли из китайской инициативы относительно недавно: Панама²⁹ в 2025 году в ответ на угрозу со стороны США, объявивших о борьбе с возросшим контролем над Панамским каналом со стороны Китая в рамках ОПОП, Италия³⁰ в 2023 году в силу политического давления со стороны стран группы «Большой семёрки».

В целом участницами ОПОП преимущественно являются развивающиеся страны. Соответственно, создание надлежашей инфраструктуры рассматривается ими как главный приоритет для глобального будущего развития в рамках данной инициативы.

Геополитические вызовы являются основной проблемой, в той или иной степени влияющей на реализацию инициативы ОПОП. Например, как отмечается в литературе (Sarker et al., 2018), напряжённые по причине Кашмирского конфликта индийско-пакистанские

отношения в то же время не являются сдерживающим фактором в развитии китайско-пакистанского экономического коридора, поскольку последний проходит через контролируемый Пакистаном Кашмир. Другие причины китайско-индийского противостояния и отказа Индии участвовать в реализации инициативы ОПОП кроются в недовольстве Индии растущим доминированием Китая в Юго-Восточной и Южной Азии (Rahman, 2022). Разногласия между Россией и Украиной, гражданские войны в Сирии, Ираке и Афганистане также не благоприятствуют инициативе ОПОП. Некоторые страны-партнёры страдают от политической нестабильности, санкций, коррупции, экспроприации и неэффективности, что влияет на успех инициатив и конкретных проектов в рамках ОПОП (Sarker et al., 2018).

Что касается возможных опасений стран – участниц ОПОП, то они связаны с возможной потерей контроля над национальными стратегическими активами³¹, угрозами притока китайской рабочей силы, использованием менее экологичных технологий и увеличением финансовой зависимости от Китая, а также социально-политическими проблемами (Comolli, Rose, 2021).

Некоторые исследователи отмечают, что в условиях растущей экономики Китая и спада экономического развития в США может усилиться конкуренция между США и Китаем, что приведёт к обострению экономического и торгового конфликта между ними (Siddiqui, 2019). Фактически элементы торговой войны, вызванные попытками президента США Д. Трампа

²⁹ 6 февраля 2025 г. президент Панамы Мулино после переговоров с госсекретарем США Рубио подтвердил, что Панама официально вышла из программы «Один пояс, один путь», в которой страна участвовала с 2017 года. Госсекретарь США в ходе переговоров предупредил о намерении США принять меры против Панамы, если «китайское влияние» в стране не будет «немедленно устранено». URL: <https://www.forbes.ru/biznes/530047-panama-otkazalas-ot-ucastia-v-proekte-s-kitaem-posle-slov-trampa-o-panamskom-kanale>

³⁰ В 2019 году Италия присоединилась к китайской инициативе ОПОП, став единственной страной – участницей программы из «Большой семёрки» (G7), что вызвало резкое осуждение со стороны США и Европейского союза. В 2023 г. Италия вышла из Меморандума ОПОП. URL: <https://lenta.ru/news/2023/07/31/beltandroad>

³¹ Проекты основаны на схемах финансирования, которые предусматривают доступ к природным ресурсам, контроль над самими инвестициями в активы или дипломатические условия, включённые в соглашение о финансировании, которые сами по себе иногда предполагают неприемлемые ставки платежей. Так, в 2017 г. в Шри-Ланке порт Хамбантога был передан в аренду Китаю сроком на 99 лет по причине невозможности погасить долги (Comolli, Rose, 2021). Щедрые займы Китая зачастую способствуют возникновению серьёзной долговой спирали в Центральной Азии – около 40% (или 1,5 млрд долларов США) государственного долга Кыргызстана и 50% (или 1,1 млрд долларов США) государственного долга Таджикистана приходится на китайские учреждения, в основном Китайский экспортно-импортный банк (Laruelle, 2018).

ввести заградительные тарифы и другие ограничительные меры в сфере экономики и торговли против большого числа стран, наблюдаются уже с начала 2025 года. Подобная деятельность США искусственно разрывает сложившиеся ранее глобальные промышленные цепочки, нарушает рыночно ориентированные правила свободной торговли, серьезно подрывает экономическое развитие различных стран, наносит ущерб идее экономической глобализации в целом³².

Выводы

В ходе выполненного исследования был подтвержден тезис о том, что китайская инициатива ОПОП амбициозна, а ее география имеет широкий охват и все более расширяется, фактически распространяясь на все сферы развития в подавляющем числе стран мира посредством двух мега-проектов: Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века.

Анализ развития отношений Китая с окружающими странами в процессе становления инициативы ОПОП в 2013–2025 гг. позволил выделить три этапа, различающихся шириной географического охвата, изменчивостью декларируемых задач, финансовых инструментов реализации и подходов к развитию инфраструктурных проектов.

В работе показано, что генеральная цель ОПОП, постулированная на первом этапе проекта, направленная на улучшение транспортных связей и углубление сотрудничества стран, фактически остается неизменной в течение всего времени реализации данной инициативы, однако требует на втором и третьем этапах постановки и достижения ряда конкретных взаимосвязанных подцелей и решения локальных задач.

Участницами ОПОП преимущественно являются развивающиеся страны, соответственно, создание надлежущей инфраструктуры выступает главным приоритетом для будущего глобального развития в рамках данной инициативы. Учитывая ее обширный географический

охват и экономические масштабы, ОПОП является важным событием в формировании новой сети мировых транспортных коридоров и обладает большим потенциалом для развития в масштабе не только КНР, но и целого ряда стран-участниц.

Так, если для наземного Экономического пояса Шёлкового пути первостепенное значение имеют страны Центральной Азии³³, которые выступают своеобразными «воротами» диверсифицированных сухопутных маршрутов Китая на западные рынки, то для Морского шёлкового пути ключевое значение имеют шесть стран³⁴ и их морские порты, которые являются морскими «воротами» в обеспечении внешнеторговой деятельности и в перспективе могут стать портами-хабами второго уровня мировой морской магистрали. Использование этих коридоров позволит создать мультимодальную транспортную инфраструктуру, которая свяжет промышленные кластеры в одну производственно-сбытовую цепочку.

В перспективе, при условии строительства железной дороги от Рованиеми (Финляндия) до Киркенеса (Норвегия)³⁵ и туннеля «Хельсинки – Таллинн»³⁶ в сочетании со строительством железной дороги, соединяющей порт Пирей (Греция) с Центральной и Восточной Европой, в рамках ОПОП может возникнуть единое транспортное кольцо. Оно соединит не только Средиземное море с Северным Ледовитым океаном, но и обеспечит выход скандинавским и средиземноморским странам на Тихий и Индийский океаны.

Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь» не только может изменить правила игры в экономическом контексте, но и, в случае успеха, обеспечить Китаю центральное стратегическое положение в геополитическом пространстве Азии и мира в целом.

³² Позиция Китая по некоторым вопросам китайско-американских экономических и торговых отношений. URL: http://www.scio.gov.cn/zfbps/zfbps_2279/202504/t20250409_889794.html

³³ Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

³⁴ Филиппины, Индонезия, Шри-Ланка, Пакистан, Кения, Греция.

³⁵ Прохоров П. Арктический «шелковый» путь пройдет мимо России. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/12/03/2018/5aa68a6c9a794752737189bc

³⁶ Премьер Эстонии Михал обсудит в Финляндии проект туннеля под Финским заливом. URL: <https://www.dp.ru/a/2024/08/14/premer-jestonii-mihal-obsudit>

Литература

- Заостровских Е.А. (2025). Морские транспортные коридоры: изменения и перспективы развития в условиях современной экономики // Проблемы социально-экономического развития Сибири. № 1. С. 24–32. DOI: 10.18324/2224-1833-2025-1-24-32
- Изотов Д.А. (2024). Экономика КНР в 2014–2023 гг.: механизмы функционирования и ограничения развития // Регионалистика. Т. 11. № 5. С. 21–40. URL: <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2024.5.21>
- Леонов С.Н. (2021). Взаимоотношения России и Китая в Арктике. Состояние и перспективы // Труды Братского государственного университета. Серия: Экономика и управление. Т. 1. С. 3–7.
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. (2024a). Внутренний водный транспорт как фактор развития экономики Китая. Сможет ли Россия повторить? // ЭКО. № 5 (599). С. 83–103. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2024-5-83-103
- Леонов С.Н., Заостровских Е.А. (2024b). Развитие внутреннего водного транспорта России и опыт Китая // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. Т. 17. № 3. С. 258–274. DOI: 10.15838/esc.2024.3.93.15
- Лю И., Авдокушин Е.Ф. (2019). Формирование основ «Цифрового Шёлкового пути» // Мир новой экономики. № 13 (3). С. 62–71. DOI: 10.26794/2220-6469-2019-13-4-62-71
- Минакир П.А. (2022). Мировая экономика: идеальный шторм // Пространственная экономика. Т. 18. № 2. С. 7–37. DOI 10.14530/se.2022.2.007-037
- Agırman E., Osman A.B. (2022). The belt road initiative: Prospects and threats for Turkish economy. *International Social Sciences Studies Journal*, 8(94), 256–265. Available at: <http://dx.doi.org/10.26449/sss.3792>
- Aritua B., Lu C., Richard L., Harrie L. (2020). *Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China. International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI:10.1596/978-1-4648-1584-3
- Aritua B., Hei C., Lu C., Farrell S. (2022). *Developing China's Ports How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived. International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1849-3
- Comolli V., Rose N. (2021). *China's New Silk Road: Navigating the Organized Crime Link. Global Initiative Against Transnational Organized Crime*.
- Garlick J. (2017). If you can't Beatem, Joinem: Shaping Indias response to China's belt and road gambit. *China Report*, 53, 143–157.
- Gong X. (2018). The belt & road initiative and China's influence in Southeast Asia. *The Pacific Review*, 32(4), 1–31. Available at: <https://doi.org/10.1080/09512748.2018.1513950>
- Humphreys M. et al. (2019). *Port Development and Competition in East and Southern Africa: Prospects and Challenges. International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank. DOI:10.1596/978-1-4648-1410-5
- Lam J.S.L., Cullinane K.P.B., Lee T.W. (2018). The 21st-century maritime silk road: Challenges and opportunities for transport management and practice. *Transp. Rev.*, 38(4), 413–415. Available at: <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1453562>
- Lukin A. (2021). The Russia-China entente and its future. *International Politics*, 58(3), 363–380. Available at: <https://doi.org/10.1057/s41311-020-00251-7>
- Nedopil C. (2025). "Countries of the Belt and Road Initiative"; *Shanghai, Green Finance & Development Center. FISF Fudan University*. Available at: www.greenfdc.org
- Rahman Z.U. (2022). A comprehensive overview of China's belt and road initiative and its implication for the region and beyond. *Journal of Public Affairs*, 22(1), e2298.
- Sarker M.N.I., Hossin M.A., Yin X.H., Sarkar M.K. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for future of global development. *Modern Economy*, 9, 623–638. Available at: <https://doi.org/10.4236/me.2018.94040>
- Siddiqui K. (2019). One Belt and One Road, China's massive infrastructure project to boost trade and economy: An overview. *International Critical Thought*, 9(2), 214–235. Available at: <https://doi.org/10.1080/21598282>
- Sun Y., Wang Y., Xie J. (2022). The co evolution of seaports and dry ports in Shandong province in China under the Belt and Road Initiative. *Journal of Shipping and Trade*, 7(3), 1–27.
- Yuan W. (2014). National strategic analysis of the construction of Belt and Road. *Theory Mon.*, 11, 5–9. Available at: <https://doi.org/10.14180/j.cnki.1004-0544.2014.11.002>
- Zeng J. (2017). Does Europe matter? The role of Europe in Chinese narratives of 'one belt one road' and 'new type of great power relations'. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 55(5), 1162–1176.

Zhang M. (2015) Comprehensively improve the development level of the Belt and Road strategy. *Macroecon. Manag.*, 02, 20–24. Available at: <https://doi.org/10.19709/j.cnki.11-3199/f.2015.02.007>

Zhang W., Alon I., Lattemann C. (2018). *China's Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization*. Springer International Publishing.

Сведения об авторах

Сергей Николаевич Леонов – доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук (680042, Российская Федерация, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153; e-mail: Leonov@ecrin.ru)

Елена Анатольевна Заостровских – кандидат экономических наук, научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук (680042, Российская Федерация, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153; e-mail: Zaost@ecrin.ru)

Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A.

China's Belt and Road Initiative: Evolution, Opportunities, Contradictions

Abstract. China's Belt and Road Initiative (BRI) has been named the world's largest infrastructure program of the 21st century. As the BRI is implemented in practice, it demonstrates to the world its new capabilities and features, including in the light of the COVID-19 crisis. The article identifies three stages in the development of the BRI, differing in geographical coverage, variability of declared tasks, financial instruments for implementation and approaches to the development of transport infrastructure. The findings of our research show that the development of the BRI was initially determined by the establishment of commercial relations between China and countries on its periphery on the basis of five key blocks of tasks. Subsequently, the Initiative transformed into an open agreement in which any interested countries can participate, and the main focus shifted toward the formation of the Digital Silk Road, the Green Silk Road and the Health Silk Road. The BRI has achieved tangible macroeconomic results. By 2025 the Initiative covered over 70% of the world's countries except for Australia, North America, and Western Europe. Reliable prerequisites have been created for the expansion of Chinese companies abroad, based on government financial support, significant production investments and the possibility of using improved infrastructure. Given its extensive geographical coverage and economic scale, the development of the BRI is an important event in shaping a new network of global transport corridors. However, the criteria for including infrastructure facilities in the list of projects under the BRI are still unclear. As for potential concerns of the countries involved in the Initiative, some of them include possible threats of an influx of labor from China, loss of control over strategic assets, use of less environmentally friendly technology, and increased financial dependence on China.

Key words: Belt and Road, economic corridor, infrastructure projects, international cooperation, China.

Information about the Authors

Sergey N. Leonov – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Leading Researcher, Economic Research Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, 680042, Russian Federation; e-mail: Leonov@ecrin.ru)

Elena A. Zaostrovskikh – Candidate of Sciences (Economics), Researcher, Economic Research Institute of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, 680042, Russian Federation; e-mail: Zaost@ecrin.ru)

Статья поступила 05.05.2025.