

На правах рукописи

ЕГОРЫЧЕВА ЕЛЕНА АЛЕКСАНДРОВНА

**Проект «Один пояс - один путь» как новый вектор внешнеэкономической
политики Китая**

Специальность 08.00.14 – «Мировая экономика»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва 2021 г.

Диссертация выполнена на кафедре Международных экономических отношений Экономического факультета Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов (РУДН)»

Научный руководитель: **Белова Ирина Николаевна,**
Кандидат экономических наук, доцент,
профессор кафедры Международных экономических отношений экономического факультета РУДН

Официальные оппоненты: **Авдокушин Евгений Федорович,**
Доктор экономических наук, профессор,
Профессор кафедры экономической теории и менеджмента
Института социально-гуманитарного образования
ФГБОУ ВО «Московский педагогический
государственный университет» (МПГУ)

Карлусов Вячеслав Всеволодович,
Доктор экономических наук, профессор,
Профессор кафедры мировой экономики
ФГАОУ ВО «Московский государственный институт
международных отношений (Университет)
Министерства иностранных дел Российской Федерации»,
(МГИМО МИД РФ)

Решетникова Марина Сергеевна
Кандидат экономических наук, доцент,
Доцент кафедры экономико-математического
моделирования
ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»,
(РУДН)

Защита диссертации состоится «16» декабря 2021 г. в 15.00 на заседании диссертационного совета ПДС 0600.001 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» (РУДН) по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6., зал ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д.6.

Объявление о защите и текст автореферата размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования РФ (www.vak.ed.gov.ru) и на сайте <http://dissovet.rudn.ru>.

Автореферат разослан «15» ноября 2021 года.

Учёный секретарь диссертационного
совета ПДС 0600.001
доктор экономических наук, профессор


Андропова И.В.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Актуальность. С момента образования Китайской Народной Республики в 1949 году внешнеэкономическая политика страны менялась каждый раз с приходом нового лидера. Если при первом лидере Мао Цзэдуне страна представляла собой закрытую экономическую систему, то с приходом Дэна Сяопина Китай начинает играть заметную роль на международной арене. Каждый последующий лидер выдвигал свою концепцию развития внешнеэкономической политики, сохраняя при этом ее преемственность.

Сначала проведения политики экономической открытости, представленность Китая в мировой экономике была достаточно скромной. Но к 2013 году его положение качественно изменилось, позволив стране по-другому оценивать свое участие в развитии мировой экономической архитектуры. В связи с этим изменилась и направленность проведения внешней политики Китая, что способствовало разработке новых форм и механизмов своего внешнеэкономического взаимодействия.

В связи с этим в осень 2013 году во время визитов в Казахстан и в Индонезию председатель КНР Си Цзиньпин торжественно объявил о начале реализации Инициативы по созданию Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) и Морского Шёлкового пути XXI века (МШП), объединенного под названием Проект «Один пояс - один путь» (далее Проект, «ОПОП»). Позднее название Проекта сократилось до Инициативы «Пояс и путь». Этот проект отражает новое направление внешнеэкономической политики Китая и направлен на повышение связанности азиатских, европейских и африканских государств посредством строительства новых транспортных маршрутов, также развитие и укрепление производственного, торгового и инвестиционного сотрудничества между странами, расположенными вдоль экономических коридоров Проекта «Один пояс - один путь».

Проект является уникальным в силу своей масштабности и инклюзивности. Отношение других стран к данному Проекту неоднозначно: одни являются его активными участниками, сторонниками, другие же предпринимают различные меры, предлагают схожие инициативы, чтобы притормозить его активное развитие.

Исследование реальных мотивов, объективных предпосылок выдвижения китайской инициативы, а также оценка преимуществ и недостатков для всех заинтересованных сторон, которые несет в себе Проект является необходимым для понимания нового вектора развития внешнеэкономической

политики Китая на современном этапе. В то же время выявление результатов развития Проекта на современном этапе, а также сложностей его реализации является важным для понимания перспектив развития китайской инициативы.

Таким образом, актуальность темы исследования обосновывается появлением новых факторов и условий, влияющих на проведение современной внешнеэкономической политики Китая.

Объектом исследования является Проект «Один пояс - один путь».

Предметом исследования являются современные международно-экономические отношения Китая со странами-участницами Проекта, формирующие новый вектор внешнеэкономической политики Китая.

Диссертационное исследование соответствует требованиям следующих пунктов паспорта ВАК для специальности 08.00.14 – «Мировая экономика»: п. 25. Национальная экономика отдельных стран в системе мирохозяйственных связей: проблемы оптимизации взаимодействия и обеспечения национальных экономических интересов. Международные экономические противоречия, их причины и способы разрешения; п. 22. Развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, их роль в интернационализации мирохозяйственных связей.

Методологическая база исследования. При разработке основных положений диссертационного исследования автором использовались классические научные методы исследования такие как: сравнительный метод, статистический, системный и другие. В ходе написания диссертационного исследования автором соблюдался принцип научной объективности. Такие методы исследования как поиск, систематизация, статистическое наблюдение, оценка и структурно-динамический анализ использовались автором при исследовании макроэкономических показателей, характеризующих экономическое развитие Китая, количественных показателей объемов внешней торговли и инвестиций Китая, их товарную и географическую структуру.

При выявлении предпосылок формирования современной внешнеэкономической политики использовались методы анализа и обобщения имеющихся фундаментальных исследований.

Методы контент-анализа и синтеза применялись в целях выявления содержания и сущности китайской инициативы «Один пояс - один путь».

Теоретической базой исследования стали труды российских, китайских и зарубежных авторов, занимавшихся исследованием сущности реализации Проекта «Один пояс - один путь», включая работы Е.Ф. Авдокушина, А.В. Акимова, Л.Б. Аристовой, А.В. Афонасьевой, В.Я. Белокреницкого, А.В.

Воронцова, А.В. Виноградова, К.А. Гемуевой, С.С. Гончаренко, Н.А. Замараевой, В.В. Грайворонского, В.В. Жигулевой, К.Н. Кондрашевой, А.Г. Лариной, З.А. Муромцевой, Л.В. Новоселовой, А.В. Островского, Э.П. Пивоваровой, В.Я. Портякова, М.А. Потапова, О.А. Самусевой А.И. Салицкого, Н.К. Семеновой, Ю.В. Тавровского, М.Л. Титаренко, Н.Н. Цветковой, Ю.М. Шаряпова и др.

На протяжении долгого периода времени российские ученые-китаеведы изучают проблемы развития внешнеэкономической политики Китая, российско-китайского сотрудничества, концентрируют свое внимание на исследовании факторов и перспектив экономического развития Китая. К ним следует отнести В.В. Жигулеву, Я.А. Золотову, В.В. Карлусова, Н.Н. Котлярова, В.Н. Коркунова, А.А. Маслова, О.Э. Мишакова, М.А. Потапова, А.И. Салицкого, В.П. Шпалтакова, А.В. Яныгина и некоторых других экономистов.

Необходимо также отметить китайских исследователей, которые занимаются исследованием проблем социально-экономического, а также внешнеэкономического развития Китая. Это Ли И Нин, Линь Ифу, У Цзин Лиан, Ли Теин, Лю Гогуан, Ван Шаосин, Чжао Синь и др.

Информационной базой настоящего исследования являются аналитические и статистические материалы, данные официальных источников Китая: Национального статистического бюро Китая, Министерства коммерции КНР, Управления таможенной статистики КНР; официальные источники стран-участниц Проекта; данные Федеральной службы государственной статистики РФ; а так же официальные источники международных организаций: Организации объединенных наций, Всемирного Банка, Конференции по торговле и развитию ООН, Всемирной торговой организации и др.

Цель исследования - состоит в том, что на основе комплексного исследования сущности, предпосылок и процесса реализации Проекта «Один пояс - один путь» обосновать формирование нового вектора внешнеэкономической политики Китая.

Задачи:

- изучить концептуальные подходы китайских и российских ученых к формированию современной внешнеэкономической политики Китая;
- сформулировать предпосылки выдвижения инициативы «Один пояс - один путь»;
- охарактеризовать сущность экономических коридоров в рамках Проекта;
- исследовать торгово-экономические связи Китая со странами-участницами Проекта;

- выявить приоритетные направления и перспективы экономического сотрудничества Китая со странами-участницами Проекта;

-определить влияние Проекта «Один пояс - один путь» на социально-экономическое развитие стран-участниц Проекта;

-охарактеризовать значение и перспективы участия России в Проекте в рамках сопряжения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ЭПШП;

-обосновать важность взаимодействия всех стран-участниц Проекта по развитию их топливно-энергетического комплекса, поддержке строительства инфраструктурных объектов;

-выявить вызовы и угрозы, препятствующие успешной реализации Проекта;

- обосновать, что направления развития Проекта «Один пояс - один путь» соответствуют направлениям развития внешнеэкономической политики КНР на современном этапе.

Новизна диссертационного исследования состоит в том, что на основе комплексного исследования сущности, предпосылок и процесса реализации Проекта «Один пояс - один путь» доказано, что Проект является практической реализацией нового вектора внешнеэкономической политики Китая, успешное проведение которой позволит Китаю укрепить свои позиции в глобальной экономике и выйти на уровень мирового лидерства.

Наиболее существенные **результаты исследования**, полученные лично автором, обладающие научной новизной, заключаются в следующем:

Обоснованы причины формирования современной внешнеэкономической политики Китая: превращение Китая в крупнейшего игрока на международной арене; переключение экспорта товаров с низкой добавленной стоимостью на высоко-технологичные; активное участие Китая в деятельности международных организаций как на региональном, так и на мировом уровнях; создание зоны свободной торговли, особых экономических зон; создание региональных финансовых институтов; превращение Китая в крупного донора прямых инвестиций; продвижение национальной валюты – юаня.

Автор делает вывод, что к настоящему времени у Китая объективно возникла необходимость продемонстрировать мировому сообществу свои потребности и намерения на современном этапе и обозначить их перспективу.

Выявлены основные движущие силы экономической политики Китая, стимулирующие реализацию Проекта: обеспечение внутренней экономической безопасности за счет развития новых рынков сбыта для своих товаров и услуг;

стремление к более глубокой интеграции страны в мировую экономическую систему, а также позиционирование Китая как лидера в этой системе; повышение энергетической безопасности Китая; усиление глобального финансового влияния Китая; низкая эффективность внутренних инвестиций и, в этой связи, необходимость поиска решений альтернативного использования инвестиционного капитала Китая; смягчение общих угроз и обеспечение безопасности с приграничными странами и в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом; стремление снизить влияние США в Азиатско-Тихоокеанском регионе; завоевание стратегического пространства на Западе.

Автор делает вывод о том, что Проект «Один пояс – один путь» выступает не только крупнейшим проектом, направленным на развитие инфраструктуры и повышение связанности экономик стран в нем участвующих, но и средством в решении важнейших для Китая как внешнеэкономических, так и внутренних экономических задач.

Результаты анализа основных коридоров «ОПОП» позволили автору **выявить** экономические интересы Китая в реализации каждого из них:

- 1.Коридор Китая–Монголия–Россия: возможность развивать свои северные районы, стимулируя транспортное сообщение с такими регионами России, как Юг Сибири и Дальний Восток; обеспечение доступа к минерально-сырьевым базам России и Монголии; обеспечение безопасности своих границ;
- 2.Новый Евразийский сухопутный мост: рост взаимной торговли, обмен передовыми технологиями, путем улучшения уже существующего железнодорожного сообщения между западными регионами Китая и Европой; разработка альтернативного сухопутного доступа к рынкам Евразии; повышение связанности стран евразийского континента, где лидирующую роль будет играть Китай;
- 3.Коридор Китай - Центральная Азия - Западная Азия: диверсифицировать поставки энергоресурсов, получить доступ к стратегическим источникам сырья Центральной Азии, а также к Каспийскому региону и далее к Ирану и странам Персидского залива;
4. Экономический коридор Индокитайского полуострова: установление нового регионального порядка в Юго-Восточной Азии – Китаецентричной модели развития региона; экспорт производственных мощностей; рост экспорта услуг и высокотехнологичной продукции; формирование морской базы;
- 5.Китайско–Пакистанский экономический коридор: получение выхода к Аравийскому морю в обход Малаккского пролива; получение доступа к емкому рынку сбыта своих товаров и услуг; развитие западных провинций Китая;
6. Экономический Коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма: обеспечение альтернативного доступа к

Индийскому океану; развитие отдаленной и слабо развитой провинции Юньнань на юго-востоке Китая, усилить свои позиции в Индийском океане. 7. Развитие Морского Шелкового пути XXI века: развитие морской, а также в перспективе военно-морской мощи Китая и превращение Китая в мировую морскую державу.

Выявлено современное состояние развития инфраструктурных объектов в рамках реализации Проекта «ОПОП»: *построены или близки к завершению* объекты в рамках Китайско–Пакистанского экономического коридора и коридора Китай - Центральная Азия–Западная Азия; *находятся на начальной стадии строительства* объекты в рамках экономического коридора Индокитайского полуострова; *находятся на стадии согласования* объекты Китайско-мьянманского экономического коридора и экономического коридора Китай–Монголия–Россия.

Автор делает вывод о том, что несмотря на глобальный охват строительства объектов в рамках Проекта, выделяются два приоритетных коридора Китайско–Пакистанский экономический коридор и коридор Китай - Центральная Азия–Западная Азия, поскольку строительство инфраструктурных объектов в рамках данных коридоров позволяют Китаю получить доступ к Индийскому океану в обход Малаккского пролива и получить доступ к различным источникам топлива и энергии.

Определено потенциальные выгоды России от участие в Проекте в рамках сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути в возможности решения: а) внутренних вопросов, связанных с проблемами социально-экономического развития восточных регионов, привлечением китайских инвестиций в эти регионы, повышением транспортной доступности, укреплением экспортного потенциала и получением доступа на новые рынки сбыта продукции и услуг; б) внешних вопросов, связанных с углублением дружественных взаимоотношений; развитием новых транспортных маршрутов (в целях диверсификации своих поставок не только нефти и газа, но и готовой продукции); упрощением таможенных процедур при ввозе товаров на территории стран-участниц ЕАЭС и КНР, а также товаров, перемещаемых транзитом; развитием транзитного потенциала стран-участниц ЕАЭС; повышением инфраструктурной взаимосвязанности в регионе.

Автор делает вывод о том, что для России сопряжение Евразийского экономического союза и ЭПШП является важным не столько в экономическом плане, сколько в политическом, что позволит ей сохранить свое влияние в центрально-азиатском регионе, создать условия по развитию Евразийского экономического партнерства, более масштабного и амбициозного проекта.

Выявлены проблемы, с которыми сталкивается Китай при реализации Проекта: требование расширения выгод для стран-реципиентов китайских инвестиций; необходимость учета потенциальных изменений в руководстве государств-участников ОПОП; необходимость соблюдения экологических норм и соглашений. **Выявлены проблемы, с которыми сталкиваются государства-участники Проекта:** возрастающая задолженность при получении финансирования строящихся объектов в рамках «ОПОП»; экономическая неэффективность и нецелесообразность некоторых инфраструктурных проектов; асимметричность партнёрских отношений; негативное отношение к проекту со стороны ведущих мировых игроков.

Теоретическая значимость диссертации заключается в определении сущности современной внешнеэкономической политики Китая и предпосылок к ее формированию. На основе обобщения исследований российских и китайских ученых в области изучения современного этапа развития внешнеэкономической политики Китая, особенностей реализации Проекта «Один пояс - один путь» определены ключевые формы и перспективные направления выстраивания экономических отношений Китая со странами-участницами Проекта.

Практическая значимость диссертации определяется тем, что ее результаты могут быть использованы государственными структурами, занимающимися внешнеэкономическими связями РФ; официальными структурами ЕАЭС; научно-исследовательскими организациями, занимающимися проблемами развития Дальнего Востока и Сибири. Выводы исследования могут быть полезны для представителей всех уровней бизнеса, участвующих в реализации различных направлений внешнеэкономического сотрудничества как с Китаем, так и в рамках Проекта.

Результаты исследования могут быть использованы также при чтении спецкурсов по мировой и региональной экономике, международным экономическим отношениям, внешнеэкономической деятельности.

Апробация. По теме исследования опубликованы 9 научных статей объемом 11,1 п.л., 4 из которых опубликованы в ведущих рецензируемых научных журналах из перечня РУДН и 2 проиндексированы в международных базах SCOPUS/Web of Science (WoS) общим объемом 7,4 п.л. Основные выводы диссертационной работы изложены автором в докладах на *международных научно-практических конференциях:*

18th Annual Conference of European Economics and Finance Society (2019); -2019 International Conference on Creative Economics (ICCE 2019); -International

Conference «Enhancing economic resilience: A multi countries experience of macro-economic policy responses to COVID-19 pandemic (2020) и конференциях РУДН.

Структура работы. Логика и содержание исследования определили последовательность и структуру. Диссертационная работа включает введение, три главы, заключение, 25 таблиц, 15 рис. и список использованных источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Введение

Глава 1. Особенности и направления внешнеэкономической политики Китая в современных условиях

1.1. Трансформация экономической политики Китая: переход на «новую нормальность»

1.2. Особенности формирования и становления современной внешнеэкономической политики Китая

1.3. Сущность проекта «Один пояс - один путь».

Глава 2. Анализ основных экономических коридоров в рамках реализации Проекта «Один пояс - один путь»

2.1. Коридоры, предоставляющие Китаю альтернативный доступ к Южно-китайскому морю и Индийскому океану

2.1.1. *Китайско-пакистанский экономический коридор*

2.1.2. *Экономический коридор Индокитайского полуострова*

2.1.3. *Коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма*

2.2. Коридоры, способствующие продвижению китайских товаров на Запад и повышения связанности стран Евразии

2.2.1 *Коридор Китай-Монголия-Россия*

2.2.2. *Коридор Китай- Центральная Азия- Западная Азия*

2.2.3 *Коридор Новый Евразийский сухопутный мост*

2.3. Морской Шелковый Путь XXI века и развитие партнерских отношений со странами Африки

Глава 3. Проблемы и перспективы реализации проекта «Один пояс - один путь»

3.1. Проблемы и сложности реализации проекта «Один пояс - один путь»

3.2. Значение проекта «Один пояс - один путь» в реализации национальных интересов и направлений внешнеэкономической политики Китая на современном этапе

3.3. Проект «Один пояс - один путь»: интересы России и предложения по их реализации

Заключение

Список использованных источников

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

По результатам проведенного исследования на защиту выносятся следующие основные выводы и рекомендации автора.

Обоснованы причины формирования современной внешнеэкономической политики Китая.

В ходе проведенного исследования было выявлено, что с самого начала проведения экономических реформ (1978г.) внешнеэкономическая политика Китая выступала неотъемлемой частью общей экономической политики и эволюционировала под ее воздействием.

В ноябре 2012 года руководитель пятого поколения Си Цзиньпин первоочередной задачей во внешнеэкономической политике объявил создание мирного и благоприятного международного экономического климата для развития страны в течение первых 20 лет XXI века.

Новую внешнеэкономическую политику отличает преемственность, однако особое внимание стало уделяться многосторонней дипломатии и дипломатии развития.

Си Цзиньпин начинает проводить структурную модернизацию экономики, и уже внешнеэкономическая политика выступает стимулом для ее ускорения. К этому времени начинается переход от экстенсивного к интенсивному способу экономического роста, в котором акцент делается на важность повышения инновационного потенциала и на рост внутреннего потребления. Экономика переходит на этап «новой нормальности», сопровождающийся снижением темпов экономического роста (см. Рисунок 1) и проведением качественных перемен.

Аспекты «новой нормальности» такие, как сокращение темпов роста экономики со сверх высоких (свыше 10%) до средних (6-6,5%); прирост стратегических отраслей промышленности, высокотехнологичных отраслей: производство ИТ-оборудования, производство промышленных роботов; снижение зависимости от зарубежных инвестиций выступили причиной пересмотра направленности внешнеэкономической политики Китая.

Также изменившееся положение страны в мировой экономике и политике, трансформация модели инвестиционного сотрудничества с зарубежными странами начинают все больше влиять на формирование современной внешнеэкономической политики. Китай превращается в крупнейшего экспортёра и импортёра товаров, что позволило его национальной валюте –

юаню в 2016 году войти в формирование корзины специальных прав заимствования (СДР), валютной единицы Международного валютного фонда.



Рисунок 1. Динамика роста ВВП Китая в период с 2001 по 2020 гг.

Источник: составлено автором по данным Всемирного банка <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN> (дата обращения 01.06.2021)

Соотношение сил между ключевыми странами подверглось серьезным изменениям. Появление новых интеграционных объединений, формирующие экономические мегаблоки такие как, к примеру, Транстихоокеанское партнёрство (ТТП), активное развитие которых могло затормозить рост влияния Китая как в Азиатско-Тихоокеанском регионе, так и в странах ЕС. Китаю приходится реагировать на растущие амбиции США в отношении стран Юго-Восточной и Центральной Азии, морской политики в Южно-Китайском море, на усиление сотрудничества США с Японией, Австралией и Филиппинами. Все это явилось предпосылками для разработки нового вектора современной внешнеэкономической политики Китая.

Автор делает вывод, что к настоящему времени у Китая объективно возникла необходимость продемонстрировать мировому сообществу свои потребности и намерения на современном этапе и обозначить их перспективу.

Выявлены основные движущие силы внешнеэкономической политики Китая, которые стали основой для реализации Проекта и стимулируют его развитие на современном этапе.

Проведенный анализ позволил определить ключевые характеристики внешнеэкономической политики Китая, стимулирующие развитие Проекта «ОПОП»:

1. Усиление торговых отношений со странами Азии, в частности со странами АСЕАН. Идет переключение Китая с развитых стран на страны Азии и усиление взаимодействия с ними. В частности, доля Японии в структуре экспорта Китая сократилась с 16,9 % в 2001 году до 5,5% в 2020 году, когда как доля Вьетнама в структуре экспорта Китая наоборот выросла с 0,7 % в 2001 году до 4,4 % в 2020 году (см. Таблицу 1).

Таблица 1. Динамика экспорта товаров из Китая по странам-партнерам в период с 2001-2020 гг. (в процентах)

Доля стран в экспорте	2001	2005	2010	2015	2020
США	20,4	21,4	18,0	18,0	17,5
Япония	16,9	11,0	7,7	6,0	5,5
Вьетнам	0,7	0,7	1,5	2,9	4,4
Республика Корея	4,7	4,6	4,4	4,4	4,3
Нидерланды	2,7	3,4	3,2	2,6	3,0
Великобритания	2,5	2,5	2,5	2,6	2,8
Индия	0,7	1,2	2,6	2,6	2,6
Малайзия	1,2	1,4	1,5	1,9	2,2
Российская Федерация	1,0	1,7	1,9	1,5	2,0
Филиппины	0,6	0,6	0,7	1,2	1,6
Индонезия	1,1	1,1	1,4	1,5	1,6

Источник: составлено автором по данным https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c156%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c4%7c1%7c1 (дата обращения 20.05.21)

В структуре импорта Китая доля Японии, Республики Кореи, США также сокращается с 17,6%, 9,6%, 10,8% соответственно в 2001 году до 8,5%, 8,4%, 6,6% в 2020 году, а доля Вьетнама, Малайзии, Таиланда, Индонезии наоборот увеличивается (см. Таблицу 2).

Таблица 2. Динамика импорта товаров в Китай по странам-партнерам в период с 2001-2020 гг. (в процентах)

Доля стран в импорте	2001	2005	2010	2015	2020
Япония	17,6	15,2	12,7	8,5	8,5
Республика Корея	9,6	11,6	9,9	10,4	8,4
США	10,8	7,4	7,4	9	6,6
Вьетнам	0,4	0,4	0,5	1,5	3,8
Малайзия	2,5	3	3,6	3,2	3,6
Российская Федерация	3,3	2,4	1,9	2	2,8
Тайланд	1,9	2,1	2,4	2,2	2,3
Саудовская Аравия	1,1	1,9	2,4	1,8	1,9
Индонезия	1,6	1,3	1,5	1,2	1,8

Источник: составлено автором по данным https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c156%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c4%7c1%7c1 (дата обращения 20.05.21)

2. Переключение экспорта товаров с низкой добавленной стоимостью на высокотехнологичные.

В ноябре 2020 год Китай вышел на первое место в списке экспортеров высокотехнологичных товаров, обогнав Европейский союз (316,1 млрд долл. США), США (207,4 млрд долл. США) и Республику Корею (137,8 млрд долл. США), которые заняли соответственно второе, третье и четвертое места. Когда как в 2000 г. США занимали первое место в мире среди экспортеров высокотехнологической продукции, а Китай - лишь восьмое место с объемом в 31,9 млрд долл. США. Но к 2010 году объем китайского экспорта высокотехнологичной продукции вырос до 472,6 млрд долл. США позволив Китаю занять первое место.¹

В 2020 г. наибольший объем китайского высокотехнологичного экспорта составляла следующая продукция: телефоны (111,7 млрд долл. США), оборудование для обработки данных (102,7 млрд долл. США), интегральные микросхемы (50,3 млрд долл. США), маршрутизаторы (43,1 млрд долл. США), а также запчасти для телефонов и технологии телефонной связи (40,2 млрд долл. США).

3. Активное участие Китая в деятельности международных организаций как на региональном, так и на мировом уровнях.

Являясь активным игроком на международной политической арене, Китай принимает участие в многих политических форматах встреч на высшем уровне: саммиты «Большой двадцатки», стран БРИКС, конференциях ООН.

Китай участвует в различных региональных организациях: АТЭС, Восточноазиатский саммит, Азиатско-тихоокеанский совет сотрудничества по безопасности, АСЕМ и др. Особый интерес для Китая представляет развитие многостороннего диалога со странами Азии. Китай проводит шестисторонние переговоры по проблемам безопасности Корейского полуострова; активно укрепляет сотрудничество со странами АСЕАН в рамках таких площадок, как АСЕАН + 3 (КНР, Япония, Республика Корея) и АСЕАН + 6 (Япония, Китай, Республика Корея, Индия, Австралия и Новая Зеландия), а также посредством Шанхайской Организации сотрудничества выстраивает плодотворное взаимодействие со странами Центральной Азии, что способствует поддержанию стабильности и развитию всего Азиатского региона, а, главное, углублению интеграции Китая в экономические взаимосвязи региона.

4. Активное создание зоны свободной торговли.

¹ https://www.wipo.int/pressroom/ru/news/2021/news_0001.html (дата обращения 24.06.2021)

В 2020 году Китай и 14 стран Азиатско-Тихоокеанского региона подписали соглашение о развитии зоны свободной торговли «Всестороннее региональное экономическое партнерство» (ВРЭП), когда как начало переговоров было положено 20 ноября 2012 г. на саммите АСЕАН в Камбодже. Данное соглашение позволит создать крупнейшую зону свободной торговли с объемом ВВП в \$28 трлн и 2,2 миллиардным потребительским рынком. Соглашение приближает Азию к тому, чтобы стать единой торговой зоной, как ЕС или Северная Америка.²

5. Создание региональных финансовых институтов.

В 2014 году на 21-й встрече глав стран АТЭС Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Позднее в 2015 году в Пекине 50 стран подписали «Соглашение об учреждении АБИИ». К началу 2017 года количество стран-участниц составляло 57 государств, причем большая половина представляла собой страны Азии. В конце 2017 года число стран-участниц увеличилось до 78, а к концу 2018 года уже 85 государств являлись членами АБИИ. К началу 2020 г. общее количество государств-членов АБИИ возросло до 100, что позволило ему стать вторым мировым банком по величине активов после Всемирного банка. В 2017, 2018 и 2019 г. 3 крупнейших международных рейтинговых агентства (Standard&Poor's, Moody's и Fitch) присваивали АБИИ кредитный рейтинг самого высокого уровня — «AAA», а Базельский комитет по банковскому надзору допустил использование банками нулевого весового коэффициента риска в отношении приемлемых обязательств АБИИ.³

Помимо учреждения Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в целях финансирования Проекта «ОПОП» в период 2014–2015 гг. были созданы и другие финансовые институты, такие как Фонд Шелкового пути (создан в декабре 2014 г. и к началу 2020 г. одобрил и профинансировал инфраструктурные проекты в рамках этого мегапроекта в объеме около 59,5 млрд юаней) и различные фонды финансирования ЭПШП и МШП. К началу 2019 г. в Китае было учреждено около 30 фондов, осуществляющие финансирование строительства различных инфраструктурных объектов в рамках Проекта. Банк

²АСЕАН и партнеры подписали соглашение о создании крупнейшей в мире зоны свободной торговли [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/10005211> (дата обращения 24.06.2021)

³ Сазонов С.Л., Ван Цзиньвэй. Роль финансовых институтов КНР в развитии автодорожной инфраструктуры проекта «Один пояс, один путь» // Проблемы Дальнего востока. Выпуск 5. Стр. 56-66. 2020 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://ras.jes.su/pdv/s013128120012471-9-1> (дата обращения 24.06.2021)

развития Китая и Экспортно-импортный банк Китая, Новый банк развития БРИКС также финансируют реализацию Проекта.⁴

6. Превращение Китая в крупного инвестора на мировой арене. Усилении роли Азии в инвестиционном партнёрстве.

Прежде всего, стоит отметить, что Китай воспринимается уже не только как крупнейший реципиент мировых инвестиций (в 2020 год Китай обогнал США по объёму прямых иностранных инвестиций, заняв 1 место), сколько сам уже становится донором этих инвестиций (см. Рисунок 2). Нужно отметить, что инвестиции Китая обладают не столько экономическим эффектом, сколько представляют собой геополитический интерес.

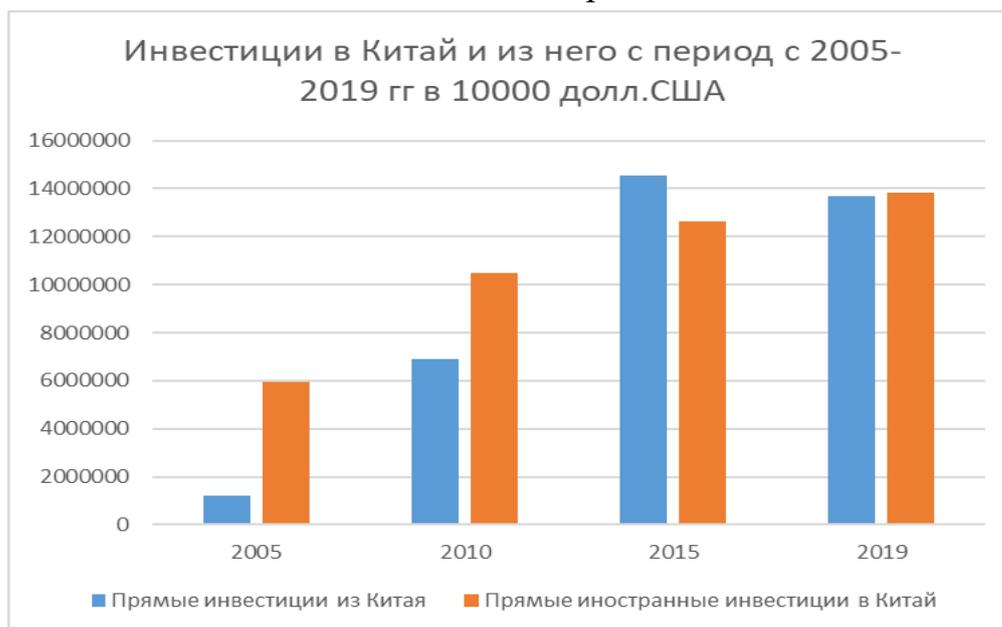


Рисунок 2. Динамика прямых иностранных инвестиций в Китай и из него за период с 2005-2019 г (в 10000 долл. США)

Источник: составлено автором по данным Статистического Бюро Китая <http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/> (дата обращения 18.06.2021)

При этом стоит отметить, что среди всех регионов выделяется регион Азии как по объёму прямых иностранных инвестиций в Китай, так и из него (см. Таблицу 3).

⁴ Silk Road Fund sustainable, 100 billion RMB funding not aimed at buying influence. [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: <http://en.people.cn/n3/2019/0515/c90000-9215835.html>; Belt and Road Initiative provides financing platforms for cooperation (<https://ras.jes.su/pdv/s013128120012471-9-1>) (дата обращения 24.06.2021)

Таблица 3. Динамика прямых иностранных инвестиций в Китай и из него за период с 2005-2019 г (в млн. долл. США)

Регион	Прямые иностранные инвестиции в Китай				Прямые инвестиции из Китая			
	2005	2010	2015	2019	2005	2010	2015	2019
Азия	35718	77592	104159	116888	4374	44890	108370	110840
Африка	1070	1279	585	471	391	2111	2977	2704
Европа	5643	5921	6897	8073	505	6760	7118	10519
Латинская Америка	11293	13525	9137	7566	6466	10538	12610	6394
Северная Америка	3729	4013	3042	3407	320	2621	10718	4367
Океания	1998	2327	2443	1725	202	1888	3871	2081
ИТОГО	59455	104661	126265	138134	12261	68811	145667	136907

Источник: составлено автором по данным Статистического Бюро Китая <http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/> (дата обращения 18.06.2021)

7. Продвижение национальной валюты – юаня.

В 2016 году юань вошел в формирование корзины специальных прав заимствований (СДР), валютной единицы Международного валютного фонда. Это позволило Китаю получить больший вес в глобальной валютной системе и усилить его международное влияние. В связи с этим, наблюдается укрепление курса юаня к доллару. Сильный юань может помочь Китаю сделать национальную валюту более привлекательной для компаний и инвесторов, которые ведут свою деятельность в долларах. Китай продвигает свою валюту при заключении торговых сделок, при предоставлении кредитов развивающимся странам.

8. Постепенное превращение Китая в морскую державу.

Одним из направлений современной внешнеэкономической политики Китая является становление его в качестве морской державы, которая будет играть более важную роль в мировых морских вопросах. Коммунистическая партия Китая (КПК) имеет всеобъемлющую стратегию по наращиванию своей морской мощи. Эта стратегия включает в себя несколько основных направлений деятельности: развитие “голубой экономики”, сохранение морской среды, использование морских ресурсов и защита “прав и интересов” Китая в ближних и дальних морях.⁵

⁵ <https://ipdefenseforum.com/2019/01/chinas-maritime-strategy/> [Электронный ресурс] (дата обращения 20.08.21)

С 2012 года Китай начинает постепенно пересматривать свою морскую политику, а с 2018 года Китай начал активно проводить реформирование и модернизацию своих морских институтов и учреждений.

Развитие Морского шёлкового пути XXI века в рамках данной стратегии направлено не только на развитие морской мощи Китая, но и на повышение связанности Китая с другими странами мира по вопросам экономики, политики и поддержания безопасности своих границ.

Все вышеперечисленные направления внешнеэкономической политики Китая формировались в период председательства Си Цзиньпина и соответствуют новому вектору внешнеэкономической политики – максимальной открытости китайской экономики и усилению роли Китая в качестве мирового лидера на международной арене.

Проведенный анализ позволил автору сделать вывод о том, что Проект «Один пояс – один путь» выступает не только крупнейшим проектом, направленным на развитие инфраструктуры и повышение связанности экономик стран в нем участвующих, но и средством в решении важнейших для Китая как внешнеэкономических, так и внутренних экономических задач за счет создания благоприятной внешней среды, использования внешних рынков и ресурсов для ускорения структурной модернизации своей экономики и обеспечения мирного развития Китая.

Результаты проведенного анализа Проекта «Один пояс - один путь», а также шести его основных коридоров позволили автору выявить следующие экономические интересы Китая в реализации как Проекта в целом, так и каждого коридора в отдельности.

Изучение сущности и направлений внешнеэкономической политики Китая позволили раскрыть истинные интересы Китая в реализации Проекта «ОПОП» (см. таблицу 4):

Таблица 4. Интересы Китая в реализации Проекта «ОПОП»

Решение внутренних вызовов	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие западных провинций и обеспечение социального равенства - Повышение энергетической безопасности Китая - Экспорт китайских промышленных мощностей - Избежание ловушки среднего дохода - Обеспечение легитимности Коммунистической партии Китая (КПК)
Решение внешних вызовов	<ul style="list-style-type: none"> - Развитие новых рынков сбыта для своих товаров и услуг - Обеспечение противовеса внешнеэкономическому влиянию США

	<ul style="list-style-type: none"> - Смягчение общих угроз и обеспечение безопасности с приграничными странами - Содействие сотрудничеству в области безопасности в Азиатском регионе - Продвижение на Запад: завоевание стратегического пространства на Западе
--	--

Источник: составлено автором

Проведенный анализ торгово-инвестиционного сотрудничества со странами-участницами в рамках реализации каждого из основных маршрутов Проекта «ОПОП» позволили выявить общие и особенные интересы Китая в реализации каждого из них (см. Таблицу 5). К общим аспектам можно отнести такие сферы сотрудничества в рамках развития коридоров, как строительство портов, железных дорог, объектов энергетической инфраструктуры; упрощение таможенного и пограничного контроля; развитие промышленного потенциала стран-участниц; наращивание объемов инвестиций и торговли; культурный обмен; продвижение юаня; продвижение своих инновационных, высокотехнологичных товаров.

Таблица 5. Сравнительный анализ коридоров и маршрутов в рамках «ОПОП»

Название коридора	Цели	Интерес для Китая
1.Коридор Китая Монголия–Россия	Связать Китай с регионами Монголии и России богатыми энергетическими ресурсами	Возможность развивать свои северные районы, стимулируя транспортное сообщение с такими регионами России, как Юг Сибири и Дальний Восток; диверсификация и интенсификация поставок энергоресурсов; обеспечение безопасности своих границ
2.Новый Евразийский сухопутный мост	Развитие экономической связанности стран Евразийского континента	Развитие Западных и внутренних провинций, рост взаимной торговли, обмен передовыми технологиями, путем улучшения уже существующего железнодорожного сообщения между западными регионами Китая и Европой; развитие альтернативного более быстрого маршрута поставок товаров в Европу
3.Коридор Китай - Центральная Азия-Западная Азия	Связать Китай со странами Центральной Азии и Аравийского полуострова, богатыми	Развитие северо-западных провинций, диверсификация поставок энергоресурсов, усилить свое экономическое влияние в странах Центральной Азии и на Ближнем

	энергетическими ресурсами	Востоке, обеспечение безопасности своих границ
4. Экономический коридор Индокитайского полуострова	Углубить внешнеэкономическое сотрудничество Китая со странами АСЕАН	Установление нового регионального порядка в Юго-Восточной Азии – Китаецентричной модели развития региона; экспорт производственных мощностей; рост экспорта услуг и высокотехнологичной продукции; Формирование морской базы
5. Китайско–Пакистанский экономический коридор	Получить доступ к Индийскому океану в обход Малаккского пролива	Развитие западных провинций Экспорт производственных мощностей; получение доступа к емкому рынку сбыта своих товаров и услуг Доступ к Индийскому океану
6. Китайско-мьянманский экономический коридор	Получить доступ к Индийскому океану в обход Малаккского пролива	Обеспечение альтернативного доступа к Индийскому океану; развитие отдаленной и слаборазвитой провинции Юньнань на юго-востоке Китая, усилить свои позиции в Индийском океане, формирование морской базы
7. Морской шелковый путь XXI века	Диверсификация и обеспечение безопасности своих морских маршрутов	Превращение Китая в морскую державу; контроль над портами по всему миру; развитие сотрудничества с африканскими странами; отстаивание территориального суверенитета.

Источник: составлено автором

Нельзя выделить, какой из коридоров наиболее важен и какой из них имеет приоритетное значение для Китая, так как у каждого из них своя цель и направленность. Поэтому Китай развивает данные коридоры не поочередно, а одновременно и параллельно, уделяя каждому коридору и каждой стране свое особое внимание.

Определено современное состояние развития инфраструктурных объектов в рамках реализации Проекта ОПОП

Результаты исследования позволили выявить текущее состояние строительства запланированных инфраструктурных объектов и сделать вывод о том, что флагманским коридором Проекта «ОПОП» можно считать Китайско-Пакистанский экономический коридор, поскольку большая часть запланированных объектов уже построены или близки к завершению. Правительства обеих стран всецело и всенаправленно развивают свое двустороннее экономическое сотрудничество. Также особое внимание уделено развитию объектов инфраструктуры в странах Центральной и Юго-Восточной Азии.

Таблица 6. Текущее состояние строительства запланированных инфраструктурных объектов в рамках реализации Проекта ОПОП

Китайско-пакистанский экономический коридор	Экономический коридор Индокитайского полуострова	Китайско-мьянманский экономический коридор	Экономический коридор Китай-Монголия-Россия	Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия	Новый Евразийский сухопутный мост
<p>ТЭС Сахивал 2x660 МВт (построено) ТЭС Касим 2x660 МВт (построено) ГЭС 2x660 МВт в городе Хуб (Hub), провинция Белуджистан (построено) ТЭС 2x330 провинция Синдхи (построено) Ветряная станция Давуд 50 МВт (построена) Гидроэлектростанция Карот 720 МВт (построена) Ветровая электростанция Сашал 50 МВт (не завершено) Ветровая электростанция Джимпир 100 МВт(построена) Установки на солнечных батареях им. Кайд-и-Азам в Бахавалпуре 900 МВт (построены) Порт и аэропорт в Гвадаре (не завершено) Модернизация Ж/д линии Карачи-Пешавар (ML-1) (не завершено) Скоростная автомагистраль Карачи-Пешавар (от Мултан до Суккур) 392 км (завершено) ККН Phase II (Thakot -Navelian Section) (завершено)</p>	<p>(East Coast Rail Link) 665 км Kota Baru and Port Klang (Малайзия) (не завершено) «Ворота Мелаки» (Малайзия) (не завершено) Железная дорога Преа Вихеар Ко Конг (Камбоджа) (не завершено) Железная дорога Куньмин-Вьентьян (Лаос) (не завершено) Первая часть ж/д дороги Кунминг-Сингапур (не завершено) Первая Высокоскоростная ж/д Бангкок- Накхон-Ратчасима Тайланд (не завершено)</p>	<p>Глубоководный Морской Порт Кяукпхью (не завершено) Особая экономическая зона в Кяукпхью (не завершено) Железная дорога Кяукпхью-Куньмин ГЭС в Митсоне (не завершено) Железная дорога Муза-Мандалай (не завершено) Проект Развития Янгона (не завершено)</p>	<p>Железная дорога Таван Толгой (не завершено) Железная дорога Сайншанд- Хут-Номрог (планируется начать) Железная дорога Эренцав – Бичил (планируется начать)</p>	<p>Трубопровод «Казахстан-Китай» (не завершено) Газопровод «Туркменистан - Узбекистан - Таджикистан - Кыргызстан – Китай» (не завершено) Железнодорожный туннель "Яван-Вахдат" (построено) Линия электропередач "Датка-Кемин" (построено) Автомагистраль Китай - Кыргызстан – Узбекистан (построено) Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (построено) Гидроэлектростанции Рудбар Лорестан (построено)</p>	<p>Построены: Железная дорога Чунцин-Синьцзян-Европа (до немецкого Дуйсбурга через Польшу) Железная дорога Чэнду-Синьцзян-Европа (до Польши) Железная дорога Иу-Синьцзян-Европа (до Мадрида)</p>

Источник: составлено автором по данным <http://specinfo.com/> , <https://www.beltroad-initiative.com/sahiwal-coal-power-project/> , <https://www.power-technology.com/projects/port-qasim-coal-fired-power-plant-karachi/>, <https://www.power-technology.com/projects/engro-thar-block-ii-power-plant/>; <https://www.uscc.gov/sites/default/files/2019-09/Chapter%203%20Section%201-20Belt%20and%20Road%20Initiative>; <https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-overview> <https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-malaysia> <https://www.researchgate.net/signup.SignUp.html> (дата обращения 20.06.2021)

Стоит отметить, что развивая инфраструктуру в Азиатском регионе Китай активно стремится вовлечь эти страны в геополитическую и экономическую орбиту своих национальных интересов. Однако, здесь ему приходится конкурировать с другими странами, такими как США, ЕС и Россия, которые не желают терять своего влияния в этих странах и стараются сдерживать растущую внешнеэкономическую мощь Китая, предлагая этим странам альтернативные проекты и направления сотрудничества. Поэтому Экономический коридор Индокитайского полуострова, Китайско-мьянманский экономический коридор, Экономический коридор Китай-Центральная Азия - Западная Азия, Экономический коридор Китай-Монголия-Россия развиваются медленнее чем Китайско-Пакистанский экономический коридор.

Определены потенциальные выгоды России от участия в Проекте «ОПОП» в рамках сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

Имплементация Си Цзиньпином проекта ОПОП совпало с периодом ухудшения отношений России с Западом и введения санкций против нашего государства. В связи с этим Россия начинает укреплять партнерские отношения с Китаем, рассматривая их как альтернативу европейскому капиталу, технологиям и торговому сотрудничеству. Были пересмотрены внешнеэкономические аспекты партнерства с Китаем во многих областях, в том числе торговле энергоносителями, продаже вооружения. Стали сближаться внешнеэкономические политики наших стран, отвечая взаимной потребности – снижения влияния США на них.

В то же время Россия не стала прямой участницей Проекта, а подписала Соглашение по сопряжению Евразийского Экономического союза и Экономического пояса Шёлкового Пути, в рамках которого она уже выступает не просто участником, а партнером в реализации китайкой инициативы.

Это дает возможность России повысить свой транспортный потенциал, став ключевым звеном в транспортно-логистической сети между Китаем и ЕС, содействовать повышению экономической эффективности национальной экономики за счет повышения уровня контейнеризации.

В то же время, необходимо отметить, что, хотя для России экономически привлекательно выступать транзитом для транспортировки товаров из Китая в ЕС и обратно, это не сама цель. Куда важнее для нашей страны – укрепление межрегиональных связей внутри Евразийского пространства в долгосрочной перспективе. Будущее таких регионов, как Урал, Сибирь и Дальний Восток, зависит от улучшения доступа к рынкам, возможности привлечения

инвестиций, что, в свою очередь, будет способствовать развитию малого и среднего бизнеса в этих регионах.

Кроме того, в интересах России содействовать координации действий в рамках ЕАЭС. Странам ЕАЭС необходимо обеспечить совместную приоритетность ключевых транспортных коридоров и маршрутов, эффективную координацию соответствующих инвестиционных программ.

Соглашение по сопряжению способствует упрощению таможенных процедур при ввозе товаров на территории стран-участниц ЕАЭС и КНР, а также товаров, перемещаемых транзитом, развитию транзитного потенциала стран-участниц ЕАЭС, повышению инфраструктурной взаимосвязанности в регионе.

К ключевым проектам Российско-китайского партнёрства можно отнести следующие:

- сопряжение Экономического пояса Шёлково Пути и Евразийского Экономического союза;

- строительство высокоскоростной автомобильной дороги Москва-Казань (причем небольшого участка в 100 км - ООО СиАрСиСиРус, дочерней компанией China Railway Construction Corporation Limited, крупнейшей государственной строительной компанией в КНР) – планируется завершить к 2024 году;

- строительство трубопровода «Сила Сибири» (20% участие Китая - введен в эксплуатацию в декабре 2019 года);

- развитие Арктики и Северного морского пути.

Автор делает вывод о том, что для России сопряжение Проекта ОПОП и Евразийского экономического союза является предпосылкой к созданию Евразийского экономического партнерства, более масштабного и амбициозного проекта, поэтому Россия, наравне с Китаем, стремится содействовать экономической интеграции в Евразии, не усугубляя конкуренцию между странами, а понимая необходимость сопряжения интеграционных процессов и инициатив.

Выявлены проблемы и сложности реализации Проекта ОПОП.

В ходе проведенного исследования были определены вызовы и сложности, которые необходимо будет разрешить в целях успешной реализации Проекта ОПОП (см. таблицу 7)

Таблица 7. Проблемы и сложности реализации Проекта ОПОП

Проблемы, с которыми сталкивается Китай	Возрастающая задолженность стран-участниц при получении финансирования строящихся объектов в рамках ОПОП.
	Необходимость учета потенциальных изменений в руководстве государств-участников ОПОП.
	Необходимость соблюдения экологических норм и соглашений
Проблемы, с которыми сталкиваются государства-участники	Боязнь стран-участниц Проекта попасть в «долговую ловушку» и потерять суверенитет над своей страной
	Экономическая неэффективность и нецелесообразность некоторых инфраструктурных проектов в рамках инициативы ОПОП
	Асимметричность партнёрских отношений
Внешние проблемы – реакция стран, не участвующих в Проекте	Ответная реакция США – усилении роли США в Азии
	Препятствия Европы по превращению Китая в инновационную экономику.
	Противостояние Индии и территориальные споры.

Источник: составлено автором

Результаты проведенного исследования могут быть обобщены и представлены в виде SWOT-анализа Проекта «Один пояс - один путь», который отражает преимущества и недостатки Проекта, а также положительные и негативные внешние факторы, которые могут повлиять на реализацию Проекта (см. Таблицу 8).

Таблица. 8 SWOT-анализ проекта «Один пояс - один путь»

<p>Сильные стороны</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Гибкая адаптивная структура Проекта, что делает его более устойчивым; 2. Долгосрочная перспектива реализации проекта; 3. Проект «открыт» для всех; 4. Внеидеологичность стратегии развития Проекта (только экономическая составляющая); 5. Тесное, многолетнее сотрудничество Китая со странами, участвующими в Проекте; 6. Предоставление кредитов «без определенных условий и требований»; 7. Разработка гибкого подхода к каждой стране в ходе реализации Проекта; 8. Заинтересованность стран-участниц в развитии инфраструктуры в своих странах 	<p>Слабые стороны</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая стоимость проектов; 2. Низкая платёжеспособность стран-участниц; 3. Низкий процент привлечения местных ресурсов для развития проектов; 4. Низкая эффективность ряда инфраструктурных проектов; 5. Отсутствие доверия к истинным мотивам Китая; 6. Низкая прозрачность условий и процедуры проведения тендерного отбора проектов; 7. Низкая вовлеченность развитых стран к софинансированию объектов в рамках Проекта;
--	---

<p>(железных дорог, автодорог, логистических центров, портов, объектов энергетики; ЛЭП и коридоров передачи электроэнергии и др.);</p> <p>8. Заинтересованность стран-участниц в создании СЭЗ, промышленных парков;</p> <p>10. Наличие определённого количества уже успешно реализованных проектов;</p> <p>11. Обширные финансовые возможности Китая развивать Проект;</p> <p>12. Невмешательство Китая во внутреннюю политику стран-участниц;</p> <p>13. Активное сотрудничество Китая со странами-участницами во всех сферах, не только торгово-инвестиционное сотрудничество, но и в сфере здравоохранения, экология и т.п.</p> <p>14. Снижение барьеров и упрощение процедуры ведения торговли между странами, в том числе путем создания зон свободной торговли.</p> <p>15. Территориальная близость ряда стран Азии</p> <p>16. Создание форумов дискуссионных площадок по развитию Проекта.</p>	<p>8. Невозможность участвовать в совместном форматировании Проекта;</p> <p>9. Ухудшение окружающей среды: загрязнение воздуха и изменение флоры и фауны при строительстве объектов;</p> <p>10. Торговый дефицит между Китаем и рядом стран-участниц Проекта.</p>
<p>Возможности</p> <p>1. Углубление и расширение существующего партнёрства со странами участницами Проекта;</p> <p>2. Взаимные интересы поддержания и обеспечения стабильности и безопасности на евразийском континенте;</p> <p>3. Возрастающая потребность в развитии различных объектов инфраструктуры;</p> <p>4. Присоединение новых участниц к Проекту;</p> <p>5. Решение вопросов при помощи «мягкой силы»</p> <p>6. Оказание Китаем помощи в борьбе с распространением COVID-19;</p> <p>7. Повышение благосостояния некоторых стран-участниц Проекта, сокращение бедности;</p> <p>8. Укрепление информационно-коммуникативной связанности посредством строительства и эксплуатации различных сетей связи;</p> <p>9. Оптимизация взаимосвязи инфраструктуры Европы и Азии; усиление взаимодействия всех стран-участниц.</p>	<p>Угрозы</p> <p>1. Высокие риски невозврата своих вложенных средств;</p> <p>2. Разработка ключевыми странами (США, ЕС, Индия) своих инвестиционных инициатив для тех же самых стран;</p> <p>3. Разработка США совместно со странами Большой 7 глобальной инфраструктурной программы для развивающихся стран «Восстановить мир лучше прежнего» (Build Back Better World, B3W);</p> <p>4. Негативная реакция некоторых стран,</p> <p>5. Американская контрпропаганда;</p> <p>6. Экономический кризис в мире;</p> <p>7. Возможность смены политических режимов и руководства;</p> <p>8. Ограничительные меры для бизнеса в пост-пандемийный период;</p>

Источник: составлено автором

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что угрозы, с которыми может столкнуться реализация Проекта, в большей степени, могут перекрываться за счет сильных сторон Проекта, и, наоборот, слабые стороны Проекта можно нивелировать за счет новых возможностей, появляющихся у Проекта.

По результатам исследования, автор пришел к выводу, что Проект «ОПОП» - это не статичный механизм развития китайской экономики, а наоборот, даже очень динамично развивается наряду с актуализацией современных внешнеэкономических отношений и трансформируется под воздействием новых вызовов.

В ходе исследования было доказано, что Проект «Один пояс - один путь» объединил в себе все существующие направления внешнеэкономической политики Китая на современном этапе: обеспечение внутренней и внешней экономической безопасности за счет развития новых рынков сбыта для своих товаров и услуг; стремление к более глубокой интеграции страны в мировую экономическую систему; повышение энергетической безопасности Китая; усиление глобального финансового влияния Китая; продвижение своих высокотехнологичных производств; смягчение общих угроз и обеспечение безопасности с приграничными странами и в Азиатском регионе в целом; стремление снизить влияние США в Азиатском регионе; продвижение на Запад- завоевание стратегического пространства на Западе; развитие своего морского пространства и усиление своей представленности в нем.

Подытожив все вышесказанное, можно утверждать, что Проект «Один пояс - один путь» является практической реализацией нового вектора внешнеэкономической политики Китая, направленной на формирование нового глобального мирового порядка, успешное проведение которой позволит Китаю выйти на уровень мирового лидерства и укрепить свои позиции как глобальной сверхдержавы.

Научные публикации по теме диссертационного исследования

Научные статьи, опубликованные в изданиях, из перечня РУДН:

1. Egoricheva, E.A. Central Asia as an area of China's and Russia's interests. Vestnik RUDN "Economics", 27(4), 732–742. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2019-27-4-732-742> (Вестник РУДН, серия Экономика), 2019

2. Е.А. Егорычева. Взгляд России на стратегию Нового шелкового пути Вестник РОСНОУ. Серия «Человек и общество» № 3, Москва. pp 57-61 Экономика, 2019.

3. Е.А. Егорычева, Гун Мин, Гаган Дип Сингх. Транснациональные корпорации и их роль в Проекте «Один Пояс Один Путь» // Экономика и предпринимательство, 2019.

4. И. Н. Белова, Е. А. Егорычева. Проект «Один пояс, один путь»: предпосылки к формированию современной внешнеэкономической политики

Китай. Вестник Российского университета дружбы народов (РУДН). Серия "Экономика". Том 28(3), стр. 620-632. 2020. DOI 10.22363/2313-2329-2020-28-3-620-632

В изданиях, индексируемых в базе данных Scopus/Web of Science

5. Irina Nikolaevna Belova, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Valeriy Stepanovich Semenovich, Elena Aleksandrovna Notina, Irena Alexeevna Ryabinina Discussions on the Belt and Road Initiative: mutual benefits or loses, Journal «Revista Dilemas contemporáneos» Year VII, Publication no.1, September 2019 (Web of Science)

6. E. Nezhnikova, S. Santos, and E. Egorycheva, Management of the Investment Design Process at the Enterprises of the Energy Sector, Advances in Intelligent Systems and Computing, Vol. 983, pp 105-115 (2019) https://doi.org/10.1007/978-3-030-19756-8_11 (Springer)

В других международных изданиях

7. I. Belova, E. Egorycheva, F. Belov. The Belt and Road Initiative as a new transport artery of the 21st century. Advances in Economics and Management. Volume 2, June 2019

8. Elena Aleksandrovna Egorycheva, Nataliya Valerievna Dyuzheva, Andrey Vladimirovich Girinskiy, Ekaterina Petrovna Makarova Korobeinikova. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) as a Flagship of Chinese Belt and Road Initiative International Journal of Economics and Business Administration, Volume VIII, Special Issue 1, 353-363, 2020 DOI: 10.35808/ijeba/585 ISSN: 2241-4754

9. Maxim Vasilyevich Chernyaev, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil'evna Sharkova. The Belt and Road Initiative as a New China's Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries. International Journal of Economics and Business Administration, Volume VIII, Issue 3, 374-392, 2020 DOI: 10.35808/ijeba/584 ISSN: 2241-4754

Егорычева Елена Александровна (Россия)
«Проект «Один пояс - один путь» как новый вектор
внешнеэкономической политики Китая»

В диссертационном исследовании выявлены предпосылки формирования современной внешнеэкономической политики Китая. Определены основные движущие силы экономической политики Китая, стимулирующие реализацию Проекта «Один пояс - один путь» (Проект). Проведен анализ развития основных коридоров в рамках Проекта и выявлены экономические интересы Китая в реализации каждого из них. Обозначены проблемы, с которыми сталкивается Китай и страны-участницы при реализации Проекта. Определены потенциальные выгоды России от участия в Проекте в рамках сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Доказано, что Проект «Один пояс - один путь» является практической реализацией нового вектора внешнеэкономической политики Китая.

Egorycheva Elena Aleksandrovna (Russia)
“Belt and Road Initiative as a new vector of China's foreign economic
policy”

In the dissertation research, the prerequisites for China's modern foreign economic policy are revealed. The main driving forces of China's economic policy that stimulate the implementation of the Belt and Road Initiative (the Project) have been identified. The analysis of the development of the main corridors within the framework of the Project has been carried out and China's economic interests in the implementation of each of them have been identified. The problems faced by China and other countries in the implementation of the Project are outlined. The potential benefits of Russia's participation in the Project within the framework of the interface of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt are determined. It is proved that the Belt and Road Initiative is the practical implementation of a new vector of China's foreign economic policy.