

DOI 10.35775/PSI.2024.109.9.035

УДК 32.327

**Н.С. СЕМЕНОВ**

аспирант кафедры политологии Востока  
факультета глобальных процессов Московского  
государственного университета имени М.Ю. Ломоносова,  
Россия, г. Москва  
E-mail: laminik98@yandex.ru

## **ИНФРАСТРУКТУРНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЛИЯНИЯ КНР**

*В статье анализируются инфраструктурно-экономические коридоры китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) в качестве стратегического инструмента для продвижения геополитического и геоэкономического влияния Китая. Инициатива была провозглашена в 2013 году и охватывает множество проектов, призванных улучшить транспортные связи между Китаем и другими странами. Введение подчеркивает историческую важность взаимосвязанности территорий, а также стратегическую необходимость создания альтернативных маршрутов для транспортировки ресурсов.*

*Одной из ключевых целей ОПОП является укрепление энергетической безопасности Китая, что достигается путем создания экономических коридоров, таких как Новый Евразийский Сухопутный мост и коридор Китай-Центральная Азия-Ближний Восток. Эти коридоры позволяют ускорить доставку товаров и сократить затраты, способствуя экономическому развитию регионов, которые они охватывают. В статье анализируются конкретные коридоры: Экономический коридор Китай-Монголия-Россия, который укрепляет связи между тремя странами и способствует экономическому сотрудничеству; и Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Ближний Восток, который соединяет Китай с Аравийским полуостровом и играл значительную роль в развитии инфраструктуры.*

*Финансирование проектов инициативы осуществляется через ряд финансовых институтов, включая Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Успех ОПОП зависит от политической стабильности и экономического сотрудничества в приоритетных странах-участницах, а также от способности Китая преодолеть геополитические вызовы и конкуренцию на международной арене.*

*Важной частью статьи является внимание к экологическим и культурным стратегиям, направленным на устойчивое развитие. Также отмечается необходимость создания зон свободной торговли и упрощения таможенных процедур, а также потенциал культурных обменов для улучшения межгосударственных отношений. Инициатива*

*рассматривается как возможность для Китая расширить свое влияние на глобальной арене через экономическое и культурное сотрудничество.*

*В заключение, подчеркивается, что успех ОПОП будет зависеть не только от финансовых и инфраструктурных вложений, но и от способности стран адаптироваться к изменяющимся условиям и находить баланс между экономическим развитием и геополитическими интересами. Только так можно обеспечить долгосрочные выгоды от проекта как для Китая, так и для стран-участниц.*

**Ключевые слова:** геополитика, геоэкономика, инфраструктурно-экономические коридоры, инициатива «Один пояс, один путь», Китай.

**Введение.** Взаимосвязанность территорий и сообществ является основополагающим фактором экономического прогресса с незапамятных времен. Бесперебойный транспорт помогает снизить торговые издержки и способствует расширению экономической деятельности и рынков. Конечно, взаимосвязанность инфраструктуры также имеет стратегическую направленность. Маршруты, охватывающие наземный и морской транспорт, были основными движущими силами цивилизационных и культурных обменов и даже военных действий. Китай определил эту потребность еще в древние времена и даже сегодня продолжает усердно это реализовывать. Шелковый путь – это современное название тех древних маршрутов, которые связывали Китай и Восточную Азию с другими частями мира. Сегодня Китай заново открыл древние карты транспортных связей и вновь объединил коммерческие останки и стратегические точки на них, чтобы использовать преимущества своих исторических связей. Фактически, Китай опасался возможного вмешательства государственных и негосударственных субъектов в Малаккский пролив и маршруты Южно-Китайского моря. Такое препятствие потенциально может поставить под угрозу импорт углеводородов Китаем, тем самым создавая стратегическую угрозу его экономической независимости [11]. Следовательно, Китай начал искать альтернативные маршруты из Западной Азии и Африки. Эти альтернативные маршруты являются теми же древними маршрутами, известными как Шелковый путь. Эти маршруты включают как наземный, так и морской транспорт. Инициатива получила название «Один пояс, один путь» (ОПОП), а позже инициатива «Пояс и путь».

Об инициативе «Один пояс, один путь» было объявлено во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан в сентябре 2013 г. В то время Китай также пообещал осуществить первоначальные инвестиции в размере более 50 миллиардов долларов для финансирования потребностей, связанных с инфраструктурой и энергетикой. Более того, Китай также разработал концепцию Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) для удовлетворения огромных финансовых потребностей инфраструктуры и других проектов вдоль задуманных коридоров ОПОП. Финансирование проектов имеет важное значение для планирования маршрутов, предусмотренных в рамках «Пояса и пути» в качестве экономических коридоров [35].

Официальный старт инициативы «Один пояс, один путь» был дан 14-15 мая 2017 года в Пекине. В церемонии открытия приняли участие двадцать девять глав государств и представители 130 стран. Кроме того, участие приняли представители 70 международных организаций. Грандиозный запуск инициативы «Один пояс, один путь» ясно продемонстрировал ее геоэкономическую и геополитическую значимость и охват. В 2017 году Китай включил инициативы «Одного пояса, одного пути» в свою Конституцию, тем самым сделав их важнейшим политическим аспектом международных отношений Китая [26]. За несколько дней до этого председатель Си Цзиньпин уже дал понять, что «Пояс и путь» имеет важнейшее значение для Китая: «Мы совместно реализовали инициативу «Один пояс и один путь», инициировали Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, создали Фонд Шелкового пути и провели Первый Форум международного сотрудничества «Один пояс и один путь», 22-ю встречу экономических лидеров АТЭС, саммит G20 в 2016 в Ханчжоу, саммит БРИКС в Сямэне и Четвертый Саммит Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии. Китай выступает за развитие сообщества с общим будущим для человечества и поощряет эволюцию системы глобального управления. Благодаря этому мы стали свидетелями дальнейшего роста международного влияния Китая, его способности вдохновлять и способности формировать; и Китай внес новый значительный вклад в обеспечение глобального мира и развития».

Основное внимание в политике было уделено расширению международной торговли Китая посредством либерализации, упрощения процедур торговли, инвестиций и обеспечения соблюдения принципов ВТО. Особое внимание было уделено доступу к рынкам, либерализации сектора услуг и выходу на глобальный уровень с помощью мер по торговле и подключению. Говоря о «Поясе и пути», Председатель Си заявил: «Мы должны продолжать реализацию инициативы «Пояс и путь» в качестве приоритета, уделять равное внимание «привлечению» и «выходу на глобальный уровень», следовать принципу достижения совместного роста посредством обсуждения и сотрудничества, а также повышать открытость и кооперацию в наращивании инновационного потенциала. Благодаря этим усилиям мы надеемся заложить новые основы для дальнейшего открытия Китая посредством связей, идущих на восток и запад, по суше и по морю» [24].

Охват проектов в рамках инициативы «Пояс и путь» охватывает весь земной шар. Страны Азии, Европы и Африки находятся под влиянием запланированных проектов в рамках различных коридоров «Пояса и пути» [8]. Основной целью «Пояса и пути» является содействие торговле и инвестициям, которые потенциально могут проложить путь к экономическому развитию в участвующих и соседних странах. Это также поможет укрепить энергетическую безопасность Китая, предоставив альтернативный и безопасный маршрут для транспортировки нефти из стран Центральной и Западной Азии в Китай. Масштаб проекта широк и многогранен. Это также может быть истолковано исходя из целей «Пояса и пути», изложенных в разделе 51 13-го пятилетнего плана правительства Китайской Народной Республики на 2016-2020 годы. Он направлен

на привлечение инвестиций посредством двустороннего и многостороннего сотрудничества и сосредоточен на таких областях, как соединение инфраструктуры, упрощение процедур торговли, движение капитала и контакты между людьми и т.д. с заинтересованными сторонами «Пояса и пути» [39].

Одно из ключевых соображений также связано с развитием зон свободной торговли (ЗСТ). В этом процессе решающее значение имеет также укрепление мультимодальной транспортной инфраструктуры в рамках экономических коридоров «Пояса и пути», что должно быть достигнуто за счет развития транспортной системы, которая может охватывать скоростные и железные дороги, водные и воздушные пути, а также за счет развития международной логистики. Особое внимание уделяется международному сотрудничеству. «Пояс и путь» предполагает укрепление сотрудничества с международными и многосторонними организациями для развития взаимовыгодной системы финансирования инфраструктуры. В результате особое внимание уделяется продвижению Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Нового банка развития (НБР) для удовлетворения потребностей Глобального Юга в инфраструктурном финансировании [33].

Кроме того, возрос интерес к развитию международного сотрудничества в целях улучшения доступа к энергии и использования производственных сетей для поддержки местной промышленности. Кроме того, одним из ключевых направлений «Пояса и пути» является углубление культурных обменов в регионе посредством международного сотрудничества в области «образования, науки, техники, культуры, спорта, туризма, охраны окружающей среды, здравоохранения и традиционной китайской медицины». Это включает в себя возрождение интереса к проведению «годов культуры, фестивалей искусства, кинофестивалей и выставок с другими странами и поощрение различных народных культур».

Инициатива «Один пояс и один путь» развивает физическую инфраструктуру и обеспечивает связи через различные экономические коридоры, которые перечислены ниже:

1. Новый Евразийский сухопутный мост, включающий железнодорожное сообщение с Европой через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу.
2. Экономический коридор Китай-Монголия-Россия, обеспечивающий железнодорожное сообщение и дорогу через степь.
3. Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия, соединяющий Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турцию [3].

Основными источниками финансирования большинства проектов, участвующих в инициативе «Пояс и путь», являются китайское финансирование и средства других банков развития. Китай уже учредил Фонд Шелкового пути объемом средств в 40 миллиардов долларов и два крупных государственных коммерческих банка. Некоторые из основных источников финансирования включают Банк развития Китая, Промышленно-коммерческий банк Китая (ICBC), Банк

Китая, Эксимбанк Китая, Строительный банк Китая, Фонд Шелкового пути, НБР (Банк БРИКС) и АБИИ, среди прочих [21].

**Экономический коридор Нового Евразийского сухопутного моста (ЭКНЕСМ).** Поскольку спрос на китайские товары растет во всем мире, возникает необходимость сократить транспортные расходы и время. Железнодорожное сообщение из Китая в Европу уже существует, но оно занимает 15-19 дней, что приводит к задержке доставки и связанным с этим дополнительным расходам. Новый Евразийский сухопутный мост (НЕСМ) направлен на сокращение времени транзита между Китаем и Западной Европой. Таким образом, НЕСМ соединяет Китай с западноевропейскими портами Роттердам и Антверпен. Стратегическое значение этого коридора заключается в его способности соединить тихоокеанские порты на Дальнем Востоке России и Китай с атлантическими портами в Европе. Он направлен на развитие железнодорожной сети из Китая через Беларусь, Казахстан и Россию в Европу. Проект упростит таможенные процедуры и повысит эффективность перевозок грузов по железным дорогам [23; 14]. Грузовые поезда курсируют из Чунцина в Дуйсбург, Чэнду в Лодзь, Иу в Мадрид, Ухань в Гамбург и Ухань в Лион, и они предназначены для выполнения задачи НЕСМ по увеличению железнодорожных перевозок между Китаем и Европой [40].

Подобно другим проектам инициативы «Пояс и путь», НЕСМ нацелен на развитие межнационального сотрудничества путем укрепления железнодорожного сообщения из всех крупных городов Китая в Западную Европу через Россию. Предполагаемая стоимость этого проекта составила более 230 миллиардов долларов, при этом Россия и Китай первоначально договорились о строительстве высокоскоростной железнодорожной линии со скоростью 435 миль в час ориентировочной стоимостью 15 миллиардов долларов [7]. В июле 2016 года Китай присоединился к Международным маршрутам перевозок (ММП – англ. TIR), это позволило китайским перевозчикам экспортировать товары через ЕС без прохождения таможенных проверок. Это также помогло сократить время доставки контейнеров между Китаем и Европой [17].

НЕСМ является воротами в Среднюю Азию, Западную Азию и Европу. Его цель – соединить Китай с Европой с помощью железнодорожной сети, что приведет к диверсификации как торговых маршрутов, так и видов транспорта, которым в основном являются грузовые суда. В древние времена для торговли с Европой использовались в основном сухопутные маршруты, которые назывались Шелковым путем, но это отнимало много времени, было дорогостоящим и небезопасным, что привело к переходу на морские пути в средние века. Но с изменением геополитического сценария в наше время морские маршруты также стали более рискованными [20]. Хотя в XX веке были построены некоторые железнодорожные сети, такие как Транссибирская магистраль или Китайско-Казахстанская железнодорожная сеть, но эти сети либо использовались в военных целях, либо оставались недостаточно используемыми. Наконец, Транспортный комитет ООН составил карту, включающую эту трансконтинентальную железнодорожную

сеть из Китая в Европу через Иран и Турцию. В 1999 году Китай объявил о своей политике «Идти на Запад», направленной на преодоление регионального разрыва между его восточными и западными провинциями, а позже, в 2001 году, он также присоединился к ВТО. За этим последовала разработка концепции трансконтинентальной железнодорожной сети (1). Это один из наиболее важных проектов в рамках инициативы «Пояс и путь», поскольку он направлен на соединение Китая с Центральной Азией и Европой. Однако существует несколько факторов, которые препятствуют успеху этого проекта. Это включает в себя высокий уровень долгового финансирования и опасения, связанные с осуществимостью и жизнеспособностью проекта, помимо, конечно, связанных с ним геополитических проблем [9]. Как и любые другие проекты инициативы «Пояс и путь», это также обоюдоострый меч, означающий, таким образом, что при правильном обращении он может изменить правила игры и привести в движение все двигатели роста китайской экономики. Если нет, то он может стать белым слоном и сломать хребет китайской экономике.

Важные проекты в рамках этого коридора включают следующее: развитие сухого порта «Ворота Хоргоса» в Казахстане, гармонизацию перевалки контейнеров между различными колеями Китая и России, а также железнодорожное сообщение из Китая в Европу через Россию и Турцию для создания альтернативного маршрута к существующим Транссибирским железным дорогам [12].

НЕСМ делает Казахстан важным финансовым центром инициативы «Пояс и путь». В рамках инициативы «Пояс и путь» исторический город Хоргос в Казахстане, расположенный на Древнем Шелковом пути, был соединен с недавно построенным городом Хоргос, который находится в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая. Это привело к созданию международной зоны свободной торговли, хотя ранее высказывались опасения по поводу отсутствия необходимого развития инфраструктуры в этой зоне. Кроме того, были опасения, что Хоргос превратится в «налоговую гавань» [2; 36]. Государственная политика позволяла любой компании, зарегистрированной в Хоргосе в период с 2010 по 2020 год, «получать освобождение от уплаты налогов в течение первых пяти лет и получать возврат налогов в течение следующих пяти лет». Несколько компаний из сферы кино, СМИ и развлечений также начали свой бизнес здесь. Но постепенно местные правила ведения бизнеса и офиса начали ужесточаться. Местная администрация определяет определенные критерии, касающиеся размера офисных помещений, количества сотрудников и т.д., которым должны следовать компании, чтобы пользоваться налоговыми льготами [6].

Экономический коридор Китай-Монголия-Россия (ЭККМР). Экономический коридор Китай-Монголия-Россия (ЭККМР) является еще одним значимым экономическим коридором в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Этот коридор охватывает три страны, то есть Китай, Монголию и Российскую Федерацию. Это попытка укрепить отношения Китая с Монголией, которая сегодня рассматривает Китай не как стратегическую угрозу, а как незаменимого партнера. Этот коридор также позиционируется как инициатива, которая могла бы обеспечить

улучшенную связь и геоэкономический охват стран, не имеющих выхода к морю, одной из которых является Монголия. Конечно, связанность и стратегическое значение России также хорошо отражены в мандате этого коридора [37]. Фактически, общие экономические интересы этих трех стран привели к формированию трехстороннего коридора, который был частью Древнего Шелкового пути. Эти страны разделяют богатые ресурсами стратегическое соседство и представляют собой благоприятную почву для объединения китайской инициативы «Пояс и путь» с Евразийским экономическим союзом России и монгольской «Степной дорогой». Планы по развитию ЭККМР были совместно объявлены в 2016 году лидерами трех стран. Китай, Монголия и Россия договорились не только укреплять физическую инфраструктуру, но и налаживать взаимное сотрудничество в различных секторах, включая добывающую промышленность, обрабатывающую промышленность, сельское хозяйство, сектор высоких технологий, образование, культуру, туризм, медицинское обслуживание и интеллектуальную собственность. Они также призвали придать больший импульс торговле услугами, а также упрощению процедур торговли в приграничных регионах [25].

Коридор задуман как инициатива в области инфраструктуры и взаимосвязанности. Он одновременно обеспечивает физическую связь между странами и призван служить мостом экономической открытости и взаимного доверия. Важной особенностью этого коридора является его влияние на экологическую устойчивость и экологическое сотрудничество между странами, и это должно быть предусмотрено в «Программном планировании строительства экономического коридора Китай-Монголия-Россия». Некоторые из ключевых экологических проблем, с которыми сталкивается Монголия, включают, среди прочего, ее уязвимость к стихийным бедствиям, деградации окружающей среды, загрязнению, опустыниванию и утрате биоразнообразия.

Официальное предложение о строительстве коридора было выдвинуто в 2014 году. В 2015 году лидеры трех стран утвердили среднесрочную дорожную карту его развития. Позже, в 2016 году, главы трех стран подписали «Программу планирования строительства экономического коридора Китай-Монголия-Россия» [7]. После завершения планирования программы развитие инфраструктуры получило импульс и продвигалось более быстрыми темпами, что свидетельствует о решимости страны в этом направлении. Основное внимание в основном уделялось торговле и инвестициям, региональной интеграции, связям, развитию инфраструктуры и культурным обменам.

Монголия – страна, не имеющая выхода к морю, со значительными запасами сырьевых ресурсов. Аналогичным образом, восточная часть России, граничащая с Монголией, слабо развита, но располагает значительным количеством сырьевых ресурсов. Эти регионы приобрели важное значение в связи с растущей потребностью Китая в сырье для увеличения производства в обрабатывающей промышленности. Концентрация неиспользуемых угольных шахт вдоль «Таван-Толгой» в Монголии предоставляет широкие возможности для удовлетворения энергетических потребностей Китая. Например, недавно угольная шахта «Таван

Толгой» рассчитывает привлечь 700 миллионов долларов за счет выпуска облигаций для строительства инфраструктуры, которая потенциально могла бы заменить Австралию в качестве одного из основных поставщиков угля в Китай. В 2020 году Китай ограничил импорт угля из Австралии из-за геополитики, связанной с пандемией. Фактически, «Таван Толгой» потребует инвестиций в размере 3,4 миллиарда долларов в период с 2021 по 2025 год, хотя они смогут покрыть 70% финансирования за счет собственного денежного потока [38]. Другим аспектом этого экономического коридора является возможность бесперебойного поступления углеводородных ресурсов, например природного газа из России. Таким образом, Китай будет стремиться к стабильным поставкам нефти и природного газа для своих северо-восточных и западных провинций из России. Для Монголии также решающее значение имеет обеспечение поставок природного газа посредством регионального сотрудничества. Премьер-министр Монголии Хурэлсух Ухнаа посетил Россию в декабре 2019 года, и две страны подписали меморандум о взаимопонимании, устанавливающий участие Монголии в мегапроекте газопровода «Сила Сибири-2», что делает Монголию транзитной страной в цепочке поставок газа Россия-Китай [27].

Кроме того, добыча твердых полезных ископаемых является основным видом экономической деятельности в Монголии, которая богата добывающей промышленностью. Ее угольная шахта Хушуут, расположенная в западном регионе, имеет запасы коксующегося угля, оцениваемые в 460 миллионов тонн, что считается одним из крупнейших в Азии. Более того, Монголия, будучи страной, не имеющей выхода к морю, также нуждается в доступе к новым экспортным рынкам за счет доступа к морским портам в Китае и России. Благодаря инициативе «Один пояс, один путь» она видит возможности финансирования инфраструктуры, торговли и диверсификации, среди других экономических выгод. Этот экономический интерес Монголии также побуждает к реализации этого предлагаемого коридора. На самом деле, в Монголии есть две сети высокоскоростных железных дорог, которые проходят вдоль ЭККМР, а именно. Монгольский вектор (проходит из Монголии в Брест, Беларусь) и Чжэнчжоу-Гамбург (проходит из Китая в Германию через Монголию) [29]. Эти сети сокращают разрыв между монгольской экономикой и европейским бизнесом.

С другой стороны, у России есть возможность расширить свой рынок, добравшись до Китая наземным транспортом. Стремясь диверсифицировать направления экспорта энергоносителей, Россия пытается уменьшить свою зависимость от европейского рынка. В 2015 году Россия планировала построить автомагистраль под названием «Международная дорога России», которая могла бы соединить восточную границу России с Аляской и соединила бы Великобританию с Соединенными Штатами, хотя и с периодическим использованием мультимодальных перевозок, например паромов и поездов. Также было предложено проложить высокоскоростную железную дорогу вдоль этого шоссе, а также разработать нефте- и газопровод вдоль этого пути [10]. Фактически, эта предлагаемая сеть будет проходить параллельно существующей Транссибирской магистрали.

Несмотря на то, что этот российский проект казался амбициозным, к сожалению, он по-прежнему находится в состоянии планов, поскольку с тех пор существенного прогресса достигнуто не было.

В рамках ЭККМР Монголия реализует программу, известную как программа «Степная дорога» – проект развития инфраструктуры стоимостью 50 миллиардов долларов. Программа включает строительство скоростной автомагистрали протяженностью 600 миль, соединяющей Китай и Россию, электрифицированной железной дороги, расширение Трансмонгольской железной дороги, а также нефте- и газопроводов. В 2015 году между заинтересованными сторонами было достигнуто соглашение о реализации проектов, концептуализированных в рамках коридора. Эти согласованные рамки известны как Дорожная карта развития трехстороннего сотрудничества. Маршруты, запланированные в рамках коридора, обеспечивают альтернативный доступ к двум существующим маршрутам, по которым Монголия торгует с Китаем. К ним относятся маршрут из Улан-Батора в порт Тяньцзинь, проходящий через Эренхот в китайской провинции Внутренняя Монголия, и маршрут протяженностью 1400 миль из Чойбалсана в восточной части Монголии в порт Далянь через Маньчжурию во Внутренней Монголии [13].

ЭККМР включает в себя важнейшие транспортные узлы, включая регион Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй до Хух-Хото во Внутренней Монголии и далее в Монголию и Россию, а также Далянь-Шэньян-Чанчунь-Харбин-Маньчжурия, соединяющий российскую Читу. В ЭККМР транспортное сообщение остается ключевой областью внимания, наряду со строительством портов, развитием промышленного потенциала, торговлей и инвестициями, изменением климата и культурным сотрудничеством [4].

**Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Ближний Восток (ЭККСАБВ).** Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Ближний восток (ЭККСАБВ) предусмотрен в рамках инициативы «Один пояс, один путь» в 2019 году. Он проходит из Китая через Центральную Азию на Аравийский полуостров и соединяется со Средиземноморьем. Проходит через богатые природными ресурсами страны Ближнего Востока и направлен на стимулирование их развития за счет инвестиций в инфраструктуру и налаживания связей.

ЭККСАБВ связывает Китай и Аравийский полуостров и в целом проходит по районам, характерным для Древнего Шелкового пути. Он начинается в регионе Синьцзян в Китае и проходит через Центральную Азию, Персидский залив и Средиземное море [16]. Он включает в себя по меньшей мере 20 стран и соединяет Синьцзян с такими городами как Алматы, Бишкек, Самарканд, Ташкент, Бандар-Аббас, Тегеран, Анкара и многими другими по пути следования. Коридор соединяет Китай с его обширными соседями на западной стороне, а связь коридора с Европой открывает Центральную Азию для новой межконтинентальной коммуникационной сети [7].

Турция по-прежнему играет важную роль в этом коридоре и в инициативе «Один пояс, один путь» в целом. Трубопроводные проекты в Турции расширяются,

и особенно в районе расширения озера Туз находится крупнейший в мире проект по хранению газа, выход на проектную мощность которого, как ожидается, будет завершен к 2025 году. Предполагается, что этот проект расширит емкость подземных хранилищ газа с 1,2 до 5,4 млрд куб. м. Железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс соединяет Карс в Турции с Азербайджаном и Грузией. Фактически, первый поезд по этому маршруту, направлявшийся в китайскую провинцию Сиань, отправился со станции Казличешме в Стамбуле в декабре 2020 года, преодолев более 5000 миль [28].

Кроме того, иранская транспортная инфраструктура будет реконструирована в рамках этого коридора, поскольку Иран стремится преобразовать свой транспортный сектор к 2025 году. Консорциум иранских и итальянских компаний получил награду за работы по электрификации иранских городов Тегеран и Мешхед, направленные на сокращение времени в пути вдвое и увеличение пропускной способности грузовых перевозок. Проект высокоскоростной железной дороги Тегеран-Мешхед, предусмотренный в рамках инициативы «Пояс и путь», является двухколейным и электрифицированным.

Более того, план Китая связать страны Ближнего Востока через ЭККСАБВ является весьма амбициозным. Поскольку этот коридор связывает Китай с Персидским заливом, он потенциально служит альтернативной сетью поставок углеводородов в Китай. Обширный регион, который он охватывает, в целом повторяет траекторию Древнего Шелкового пути [12].

В то время, когда экономики небольших стран Средней Азии зависят от внешней помощи, а большинство стран Персидского залива стремятся диверсифицировать свою экономическую базу – будь то переход от углеводородов к нефтяному сектору или от торговли товарами к торговле услугами, – считается, что этот коридор создает для них беспроигрышные возможности. Фактически, неотъемлемой траекторией диверсификации любого развития, основанного на инфраструктуре, является «индустриализация» – однако конкретный и экономически обусловленный результат зависит от конкретного случая [17]. Можно утверждать, что даже богатые, хотя и в значительной степени зависящие от ископаемого топлива экономики стран Персидского залива будут стремиться к дальнейшей дифференциации своих реальных экономических и производственных промышленных баз. Они будут сотрудничать там, где увидят сравнительные преимущества и взаимодополняемость с другими экономиками вдоль коридора. Например, в 2017 году посол Кувейта в Китае Самих Джохар Хайят ясно дал понять, что экономический коридор Китая, а также Морской Шелковый путь отвечают интересам Кувейта и хорошо согласуются с видением развития Кувейта на период до 2035 года [30].

Кроме того, Саудовская Аравия, которая уже инвестирует в нефтеперерабатывающие и нефтехимические предприятия в Китае, также заинтересована в участии в инициативе «Пояс и путь». Фактически, в 2019 году, во время визита наследного принца Саудовской Аравии Мухаммеда бен Салмана в Китай, президент Си Цзиньпин выразил желание «ускорить подписание плана реализации

по соединению инициативы «Пояс и путь» с Видением КСА – 2030». В апреле 2019 года в рамках инициативы «Пояс и Путь» Объединенные Арабские Эмираты заключили сделку на сумму 3,4 миллиарда долларов для увеличения двусторонней торговли. Кроме того, страны Персидского залива не только стремились к дальнейшей диверсификации уже существующего сектора услуг, но и рассчитывали на привлечение инвестиций в НИОКР, международные транспортные связи и общественное здравоохранение. Совет сотрудничества стран Персидского залива (ССАГПЗ) также может предложить преимущества для реализации расширения «Пояса и Пути» в Персидском заливе, поскольку он развил глобальную конкурентоспособность в портах, логистике, нефтегазовой инфраструктуре и проектах. Кроме того, Саудовская Аравия, ОАЭ, Оман и Катар уже являются членами АБИИ, и, инвестируя в ССАГПЗ в проекты, подобные тому, который они осуществили в оманской свободной зоне Дукм, они могут существенно улучшить охват инициативы «Пояс и путь». Более того, Бахрейн также стал членом АБИИ в 2018 году [7; 18; 34].

Однако план Китая начать реализацию проектов в рамках ЭККАБВ предполагает его приверженность восполнению инфраструктурных разрывов за счет инвестиций. Например, китайская компания CEFC China Energy также контролировала контрольный пакет акций свободной промышленной зоны Поти в Грузии, тем самым расширив свой охват до Черного моря [32]. Также важно отметить, что Китаю необходимо координировать свои действия с большим числом географически разнообразных и геополитически динамично развивающихся стран в этом коридоре, по сравнению с другими коридорами инициативы «Пояс и путь». Но существует много общих интересов и несколько ранее существовавших инициатив по сотрудничеству между Китаем и экономиками стран ЭККАБВ. Например, в сентябре 2013 года, во время визита президента Си Цзиньпина, Китай купил долю в казахстанском нефтяном месторождении Кашаган на сумму 5 миллиардов долларов. Китай также инвестировал в газопроводы, чтобы обеспечить безопасные и бесперебойные поставки природного газа. В 2020 году по газопроводу Китай-Центральная Азия в Китай было поставлено более 39 миллиардов куб. м природного газа.

В Центральной Азии также существуют различные ключевые проекты в рамках ЭККАБВ. Железнодорожная линия Ангрэн-Пап в Узбекистане, соединяющая Ташкент с восточной частью Ферганской долины, уже завершена. Это соединение протяженностью около 123 км было построено Китайской железной дорогой корпорацией и официально открыто президентами Узбекистана и Китая 22 июня 2016 года [31]. Строительство коридора Китай-Кыргызстан-Узбекистан также завершено. В июне 2020 года он был расширен до Китая [5]. Грузовой поезд из китайского города Ланьчжоу в провинции Ганьсу впервые доставил товары в Ташкент. В ходе своего первого рейса поезд доставил в Ташкент 230 тонн электроприборов стоимостью 2,6 миллиона долларов, а обратно перевез 525 тонн узбекской хлопчатобумажной ткани стоимостью 1 миллион долларов в Китай. Афганистан также служит геэкономической цели инициативы «Один пояс, один

путь» [1; 7; 15;]. В сентябре 2016 года было объявлено о железнодорожном сообщении, которое может сократить время поездки между Китаем и Афганистаном с шести месяцев автомобильным транспортом почти до двух недель. Кроме того, недорогие и скоропортящиеся товары могут перевозиться из Китая в Иран по железной дороге в рамках ЭККАБВ. Со сменой режима в Афганистане в августе 2021 года и приходом к власти движения «Талибан» на фоне вывода американских войск восстановление политической стабильности в Кабуле стало важнейшей проблемой.

Китайская железнодорожная корпорация (CRC) содействует развитию железнодорожного транспорта вдоль коридора с охватом от Казахстана до Европы. Основанная в 1997 году государственная железная дорога Казахстана «Казахстан Темир жолы» (КТЖ) внесла значительный вклад в развитие инициативы «Пояс и путь» путем строительства 2500 км новых железнодорожных линий [19; 22]. Это включает в себя железнодорожное сообщение Жезказган-Шалкар-Бейнеу, которое соединяет перевозки из Китая в Центральную Азию и обратно, а также железнодорожное сообщение из Жетыгена в Казахстане с сухим портом в Хоргосе на границе с Китаем. Кроме того, КТЖ также инвестировала в порты Актау и Курык на Каспийском море, которые могут обслуживаться по железной дороге из Хоргоса.

#### ПРИМЕЧАНИЕ:

- (1) После Второй мировой войны транзитная система МДП была разработана под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Соглашение МДП было подписано в 1949 году, а первая Конвенция МДП была принята в 1959 году.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Анатомия влияния ОПОП на интересы США // <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep16785.7.pdf?refreqid=excelsior%3Ac9fd9405acbc1f263522407c2bd4302c>.
2. **Вонг, Сю-Лин и Гордеева Мария.** Центр Шелкового пути или налоговая гавань? Новая пограничная торговая зона Китая может быть меньше, чем кажется // Reuters, 5 июня 2017 г. // <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-horgos/>.
3. Глава 2. «Инициатива «Пояс и путь» в глобальной торговле, инвестициях и финансах» // [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus\\_fin\\_out-2018-6-ru/index.html?ItemId=/content/component/bus\\_fin\\_out-2018-6-ru](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus_fin_out-2018-6-ru/index.html?ItemId=/content/component/bus_fin_out-2018-6-ru).
4. **Грасеффо Антонио.** Монголия и инициатива «Пояс и путь»: перспективы экономического коридора Китай-Монголия-Россия // China Brief. 2020. Том 20. № 12 // <https://jamestown.org/program/mongolia-and-thebelt-and-road-initiative-the-prospects-for-the-china-mongolia-russiaeconomic-corridor/>.

5. Два президента открывают железную дорогу Ангрэн – Пап, 2 июля 2016 г. // <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/two-presidents-open-angrenpap-railway/42738.article>.
6. Евразийский наземный мост: последствия соединения Восточной Азии и Европы железнодорожным транспортом, Центр передового опыта Жана Моне в области международной торговли и глобальных отношений, Институт международной торговли, Университет Аделаиды, Дискуссионный документ 2020-04 // <https://iit.adelaide.edu.au/ua/media/609/Discussion%20Paper%202020-04%20AESCON.pdf>.
7. Китайская инициатива «Пояс и путь», 25 октября 2019 г. // <https://borgenproject.org/tag/the-china-central-asia-west-asia-corridor/>.
8. Китай покупает Гигантское нефтяное месторождение в Казахстане за 5 миллиардов долларов // <https://www.reuters.com/article/us-oil-kashagan-china/china-buys-into-giantkazakh-oilfield-for-5-billion-idUSBRE98606620130907>.
9. Кувейт и Китай разделяют энтузиазм по поводу экономической инициативы «Один пояс, один путь» // KuwaitTimes, 13 мая 2017 г. // <http://news.kuwaittimes.net/website/kuwaitchina-share-enthusiasm-belt-road-economic-initiative/>.
10. **Лхааджав Болор.** Монголия обеспечивает энергетический альянс с Россией и Китаем // The Diplomat, 2 июля 2020 г. // <https://thediplomat.com/2020/07/mongolia-securing-an-energy-alliance-withrussia-and-china/>.
11. **Лю Х.** Шелковый путь в мировой истории. Нью-Йорк: Издательство Оксфордского университета, 2010.
12. **Люфт г.** Шелковый путь 2.0: стратегия США в отношении инициативы Китая «Пояс и путь», Стратегический документ Атлантического совета № 11, Атлантический совет, Вашингтон, 2017.
13. **Мюллер Николас.** Новый горнодобывающий бум в Монголии, 22 октября 2019 г. // <https://thediplomat.com/2019/10/mongolias-new-mining-boom/>.
14. Новая железная дорога Узбекистана к изоляции, 25 февраля 2016 г. // <https://www.rferl.org/a/qishloq-ovozi-uzbekistan-tajikistan-railway-angrenpap/27574309.html>.
15. Новый коридор Китай-Кыргызстан-Узбекистан, 24 ноября 2020 года // <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13649-the-new-china-kyrgyzstan-uzbekistan-corridor.html>.
16. ОАЭ подписали крупную сделку с Китаем на 3,4 миллиарда долларов – и это «неудивительно», 29 апреля 2019 г. // <https://www.cnbc.com/2019/04/29/china-uae-trade-deal-on-belt-and-road-isnt-a-surprise-wef-president.html>.
17. «Один пояс – один путь» коридоры Нового шелкового пути // <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>.
18. ОПОП Китая может изменить геостратегическую среду ССАГПЗ // Arab News, 22 ноября 2017 г. // <https://www.arabnews.com/node/1197206>.
19. Оценка железнодорожного сектора Республики Казахстан, Центральноеазиатское региональное экономическое

- сотрудничество, март 2021 г. // [https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRAKAZ\\_7th\\_4MAR2021\\_WEB.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRAKAZ_7th_4MAR2021_WEB.pdf).
20. ОЭСР, «Инициатива «Пояс и путь» в глобальной торговле, инвестициях и финансах», OECD Business and Finance Outlook, 2018.
  21. ОЭСР, Инициатива «Пояс и путь» в глобальной торговле, инвестициях и финансах, OECD Business and Finance Outlook, 2018.
  22. Первая высокоскоростная линия между Тегераном и Мешхедом // <https://www.revistaitransporte.com/first-high-speed-line-between-tehran-andmashhad/>.
  23. По газопроводу Китай-Центральная Азия в 2020 году будет транспортировано более 39 миллиардов кубометров, 6 января 2021 года // [http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/06/c\\_139646174.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/06/c_139646174.htm).
  24. Полный текст доклада Си Цзиньпина на 19-м Национальном съезде КПК «Одержите решающую победу в построении умеренно процветающего общества во всех отношениях и стремитесь к великому успеху социализма с китайскими особенностями для новой эры», представленного на 19-м Национальном съезде Коммунистической партии Китая 18 октября 2017 г. // [https://www.chinadaily.com.cn/china/19thcpconationalcongress/2017-11/04/content\\_34115212.htm](https://www.chinadaily.com.cn/china/19thcpconationalcongress/2017-11/04/content_34115212.htm).
  25. **Помфрет Ричард.** Евразийский сухопутный мост: роль поставщиков услуг в объединении региональных цепочек создания стоимости в Восточной Азии и Европейском союзе, Серия дискуссионных документов ERIA, ERIA-DP-2018-01, 2018 // <https://www.eria.org/uploads/media/ERIA-DP-2018-01.pdf>.
  26. Пояс и путь включены в Конституцию КПК // Синьхуа, 24 октября 2017 г. // [http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c\\_136702025.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-10/24/c_136702025.htm).
  27. **Ричард Чжан.** Экологические проблемы Монголии // [https://www.ics.uci.edu/~wmt/courses/ICS5\\_W13/Mongolia.html](https://www.ics.uci.edu/~wmt/courses/ICS5_W13/Mongolia.html).
  28. Россия хочет построить огромную супермагистраль, которая позволила бы ездить из Великобритании в США, 25 марта 2015 г. // <https://www.businessinsider.in/home/russia-wants-to-build-a-massive-superhighway-that-would-make-it-possible-to-drive-from-the-uk-to-the-us/articleshow/46690347.cms>.
  29. Стремясь сместить Австралию, гигантская угольная шахта Монголии планирует выпустить облигации на сумму 700 миллионов долларов // Reuters, 21 апреля 2021 г. // <https://www.reuters.com/article/mongoliacoal-idAFL4N2ME0MU>.
  30. Торговые обещания ОПОП являются хорошим предзнаменованием для отношений Китая и Персидского залива // The Arab Weekly, 6 июля 2019 г. // <https://theArabweekly.com/bris-trade-promises-bodewell-chinese-gulf-relations>.
  31. Транспортный коридор Китай-Кыргызстан-Узбекистан простирается дальше в Китай // The Diplomat, 22 июня 2020 г. // <https://thediplomat.com/2020/06/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-transport-corridor-stretches-further-into-china/>.

32. Турция отправляет первый экспортный поезд в Китай по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс, 4 декабря 2020 года // <https://caspiannews.com/news-detail/turkey-sends-firstexport-train-to-china-on-baku-tbilisi-kars-railroad-2020-12-4-31/>.
33. Удовлетворение инфраструктурных потребностей Азии», Манила, 2017 г. // АБР // <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-reportinfrastructure.pdf>.
34. **Фултон Дж.** Анализ двух коридоров в китайской инициативе «Один пояс, один путь»: Китай-Пакистан и Китай Центрально-Западная Азия, на Международной конференции по межрегиональным связям: Южная Азия и Центральная Азия, 2016.
35. **Хенле Пол.** Видение Си Цзиньпином инициативы Китая «Пояс и путь» // Центр глобальной политики Карнеги-Цинхуа, 9 мая 2017 г. // <https://carnegietsinghua.org/2017/05/09/xi-s-vision-for-china-s-belt-androad-initiative-pub-69890>.
36. **Цзя Цуй.** Хоргос больше не является 'налоговой гаванью // China Daily, 14 октября 2018 г. // <https://www.chinadaily.com.cn/a/201810/14/W55bc295bba310eff303282330.html#:~:text=Horgo%2C%20a%20small%20and%20young,are%20eligible%20for%20%20полиций>.
37. **Чжан Х. и Чжан С.** Экономический коридор Китай-Монголия-Россия и сотрудничество в области охраны окружающей среды // R-Economy, том 3, № 3 (2017) // [https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/54448/1/reconomy\\_2017\\_v3\\_3\\_04.pdf](https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/54448/1/reconomy_2017_v3_3_04.pdf).
38. Экономический коридор Китай-Монголия-Россия сосредоточен на 7 областях // China Daily/Синьхуа, 16 сентября 2016 г. // [https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content\\_26808486.htm](https://www.chinadaily.com.cn/world/2016-09/16/content_26808486.htm).
39. 13-й пятилетний план экономического и социального развития Китайской Народной Республики (2016-2020), переведенный Бюро компиляции и переводов Центрального комитета Коммунистической партии Китая. Пекин, Китай // [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/201612/P020191101481868235378.pdf](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201612/P020191101481868235378.pdf).
40. <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-theglobal-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.

## N.S. SEMENOV

Postgraduate student,  
Department of Oriental Political Studies,  
Faculty of Global Studies, Lomonosov Moscow State  
University, Moscow, Russia

# INFRASTRUCTURE AND ECONOMIC CORRIDORS OF THE 'ONE BELT, ONE ROAD' INITIATIVE AS A KEY ELEMENT OF THE PRC'S GEOPOLITICAL AND GEO-ECONOMIC INFLUENCE

*The article analyzes the infrastructural and economic corridors of the Chinese One Belt, One Road Initiative (BRI) as a strategic tool for promoting China's geopolitical and geo-economic influence. The initiative was launched in 2013 and covers many projects designed to improve transport links between China and other countries. The introduction highlights the historical importance of the interconnectedness of territories, as well as the strategic need to create alternative routes for the transportation of resources.*

*One of the key goals of the BRI is to strengthen China's energy security, which is achieved by creating economic corridors such as the New Eurasian Land Bridge and the China-Central Asia-Middle East corridor. These corridors make it possible to speed up the delivery of goods and reduce costs, contributing to the economic development of the regions they cover. The article analyzes specific corridors: the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, which strengthens ties between the three countries and promotes economic cooperation; and the China-Central Asia-Middle East Economic Corridor, which connects China with the Arabian Peninsula and has played a significant role in infrastructure development.*

*The initiative's projects are funded through a number of financial institutions, including the Asian Infrastructure Investment Bank and the Silk Road Fund. The success of the BRI depends on political stability and economic cooperation in the priority participating countries, as well as on China's ability to overcome geopolitical challenges and competition in the international arena.*

*An important part of the article is the attention to environmental and cultural strategies aimed at sustainable development. It is also noted the need to create free trade zones and simplify customs procedures, as well as the potential of cultural exchanges to improve interstate relations. The initiative is seen as an opportunity for China to expand its influence on the global stage through economic and cultural cooperation.*

*In conclusion, it is emphasized that the success of the BRI will depend not only on financial and infrastructure investments, but also on the ability of countries to adapt to changing conditions and find a balance between economic development and geopolitical interests. This is the only way to ensure long-term benefits from the project for both China and the participating countries.*

**Key words:** geopolitics, geoeconomics, infrastructure and economic corridors, Belt and Road Initiative, China.