

Научная статья. Исторические науки

УДК 327(5)

DOI: 10.31696/2072-8271-2024-2-2-63-094-103

## **МЕСТО СТРАН ИНДОКИТАЯ В КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

Марина Анатольевна ШПАКОВСКАЯ <sup>1</sup>, Абдул Латиф ГАФАРИ <sup>2</sup>,  
Абдул Джабар ПАСОН <sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

<sup>1</sup> shpakovskaya-ma@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4463-880X>

**Аннотация:** Успешное проведение политики реформ и открытости в Китае, начало которым было положено Дэн Сяопином и его единомышленниками, позволили создать собственную модель экономического развития страны и приступить к реализации проектов «Экономического пояса Шелкового пути», «Морского Шёлкового пути XXI века», которые позволяют странам, расположенным по пути прохождения Шелкового пути включиться в эти масштабные проекты.

В результате сформированной глобальной геополитической стратегии, принятой правительством Китая в 2013 г. предусматривалось инвестирование в различные проекты почти в 70 странах и международных организациях и при условии успешной реализации этой Инициативы создания условий для формирования новых возможностей регионального экономического сотрудничества.

Особое внимание в статье обращено на интеграционные программы проекта, ориентированные на включение в него стран Индокитайского полуострова.

**Ключевые слова:** Китай, Великий шелковый путь, «Один пояс, один путь», страны Индокитая, Юго-Восточная Азия, геополитическое значение, экономическое развитие

**Для цитирования:** Шпаковская М.А., Гафари А.Л., Пасон А.Дж. Место стран Индокитая в китайской инициативе «Один пояс – один путь» // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2024, Том 2, № 2 (63). С. 94–103. DOI: 10.31696/2072-8271-2024-2-2-63-094-103

Original article. Historical science

## **THE PLACE OF INDOCHINA IN CHINA'S INITIATIVE “ONE BELT, ONE ROAD”**

Marina A. SHPAKOVSKAYA <sup>1</sup>, Abdul Latif GAFARI <sup>2</sup>,  
Abdul Dzhabar PASON <sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> RUDN University, Moscow, Russia

<sup>1</sup> shpakovskaya-ma@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4463-880X>

**Abstract:** Successful implementation of the policy of reforms and openness in China, the beginning of which was laid by Deng Xiaoping and his associates, allowed to create their own model of economic development of the country and to start realization of the projects Silk Road Economic Belt, Maritime Silk Road of the XXI century, which will allow the countries located along the Silk Road to join these large-scale projects. As a result of the formed global geopolitical strategy, adopted by the Chinese government in 2013, it was envisaged to invest in various projects in almost 70 countries and international organizations and, provided the successful implementation of this Initiative, it is possible to create conditions for the formation of new opportunities for regional economic cooperation.

The article pays special attention to the integration programs of the project, focused on the inclusion of the countries of the Indochina Peninsula.

**Keywords:** *China, the Great Silk Road, "One Belt, One Road", Indochina, Southeast Asia, geopolitical importance, economic development*

**For citation:** Shpakovskaya M.A., Gafari A.L., Hason A.Dhz. The Place of Indochina in China's Initiative "One Belt, One Road". *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2024, T. 2, № 2 (63). Pp. 94–103. DOI: 10.31696/2072-8271-2024-2-2-63-094-103

Начало проведению политики реформ и открытости в Китае, было положено Дэн Сяопином и его единомышленниками в конце 1988 г. Эти реформы явились ключевым фактором на пути поступательного социально-экономического развития КНР. Реализация экономических преобразований позволила Китаю войти в число стран-лидеров по экономическому росту, и дала возможность существенно сократить разрыв в уровне экономического развития с передовыми странами Запада. Однако в региональном развитии страны образовался дисбаланс, выраженный в диспропорции в пользу приоритетного развития западных регионов КНР. Такое положение сложилось в результате осознанного государственного планирования, направленного на первоочередное развитие приморских провинций, развитие которых способствовало бы, с одной стороны, передаче впоследствии восточным регионам наработанного опыта экономической реализации программ, а с другой стороны, утверждению геополитического значения Китая и его роли в мировой политике<sup>1</sup>.

В развитие этих инициатив председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин, выступая в Казахстане в сентябре 2013 г. с инициативой совместной реализации «Экономического пояса Шелкового пути», упомянул об исторической значимости экономического

взаимодействия стран, планируемых участников Великого Шелкового Пути. Си Цзиньпин предложил применить новую модель сотрудничества и общими усилиями сформировать экономическую полосу Шелкового пути<sup>2</sup>, что будет способствовать, по его мнению, развитию всех сопряженных стран. В октябре 2013 г. в Индонезии Си Цзиньпин выступил с программной речью «Совместная реализация сообщества единой судьбы Китай – АСЕАН», в которой он предложил совместно приступить к реализации Морского Шелкового XXI века<sup>3</sup>. Таким образом была сформирована глобальная геополитическая стратегия, принятая правительством Китая в 2013 г., для инвестирования почти в 70 странах и международных организациях<sup>4</sup>.

Новая экономическая инициатива Китая ориентирована на включение в себя проектов «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века», а также шести коридоров: «Новый Евразийский сухопутный мост», «Китай – Монголия – Россия», «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», «Китай – Индокитайский полуостров», «Китай – Пакистан» и «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма»<sup>5</sup>.

Среди основных задач «Экономического пояса Шёлкового пути» можно выделить следующие: содействие социально-экономическому развитию центральной и западной частей КНР, а также обеспечение Национальной безопасности.

Данная часть инициативы включает три основных маршрута:



Рис.1. Маршруты «Экономического пояса Шелкового пути»<sup>6</sup>

В соответствии с инициативой председателя КНР Си Цзиньпина и необходимостью развития международного сотрудничества правительством было определено пять основных направлений: Экономический пояс Шелкового пути имеет три основных направления: первое –

с северо-запада и северо-востока Китая через Центральную Азию и Россию в Европу и Балтийское море; второе – с северо-запада Китая через Центральную и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море; третье – с юго-запада Китая через Центральную часть Индокитая в Индийский океан<sup>7</sup>. Морской Шелковый путь XXI века имеет два основных направления: первое – от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море, через Малаккский пролив в Индийский океан и далее в Европу; второе – от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море и далее в южную часть Тихого океана<sup>8</sup>.

Следует также отметить, что в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» предполагается строительство следующих *коридоров*: новый мост между Европой и Азией, международные экономические коридоры сотрудничества между Китаем, Монголией и Россией, между Китаем, Центральной Азией и Западной Азией, между Китаем и Индокитаем<sup>9</sup>.

Экономический коридор Китай – Центральная часть Индокитайского полуострова, начинающийся на юго-западе Китая и соединяющий страну и государства Центрального Индокитая, является важным фактором расширения сфер взаимодействия и повышения уровня сотрудничества. В мае 2016 г. на 9-м форуме экономического сотрудничества Пан-Бейбу Персидского залива и Форуме по развитию экономического коридора Китай – Центральная часть Индокитайского полуострова был опубликован специальный доклад, в котором рассматривались инициативы по развитию этого экономического коридора. На этом форуме были подписаны меморандумы о взаимопонимании, о сотрудничестве в строительстве «Пояса и пути» и была начата подготовка двусторонних программ сотрудничества между Китаем, Лаосом и Камбоджей. Было заявлено, что Китай и Вьетнам намерены продвигать сотрудничество в области строительства наземной инфраструктуры, и начаты консультации по разработке проекта по улучшению водного пути Ланканг-Меконг. На форуме также обсуждалось строительство железной дороги Китай-Лаос и железной дороги Китай-Таиланд, возведение которых способствовало бы развитию инфраструктурной взаимосвязи. Кроме того инициатива Китая направлена на создание китайско-лаосской зоны экономического сотрудничества Мохань-Маодин и дальнейшее развитие приграничной экономической интеграции<sup>10</sup>.

Вопросы строительства инфраструктуры и развитие трансграничных и межрегиональных связей являются приоритетными направлениями сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь». Китай

заинтересован в динамичном участии национальных предприятий в строительстве за рубежом. Прежде всего это касается железных и автомобильных дорог, портов, объектов электроэнергетики, информационно-коммуникационной инфраструктуры в странах, расположенных вдоль «Пояса и пути», направленных на развитие региональных связей. В этой связи, приоритетным направлением сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь» является укрепление инфраструктурного строительства, развитие трансграничных и межрегиональных связей, а также строительство доков.

Что касается Программы субрегиона Большого Меконга (СБМ), то это, прежде всего, интеграционная инициатива, предусматривающая инфраструктурное развитие стран-участниц (транспортная и энергетическая отрасли)<sup>11</sup>. В рамках Программы существуют следующие проекты: развитие дорог на западе Гуанси-Чжуанского автономного района КНР, развитие транспортного коридора Куньмин (КНР) – Хайфон (Вьетнам) и автомагистрали Ной Бай – Лао Кай во Вьетнаме, интегрированной дорожной сети в китайской провинции Юньнань, и строительство гидроузла Нам Нгум-3 в Лаосе. В рамках Соглашения о содействии трансграничным перевозкам грузов и людей в субрегионе Большого Меконга были достигнуты соглашения по упрощению таможенных процедур, а также открыто 356 маршрутов международных автомобильных перевозок через 73 сухопутных пограничных перехода<sup>12</sup>.

В рамках «Морского Шелкового Пути XXI века» Китай намерен связать свои порты с Европой через Южно-Китайское море и Индийский океан, а также соединить Китай с южной частью Тихого океана через Южно-Китайское море<sup>13</sup>. Заинтересованность Китая в развитии региона для реализации проекта «Один пояс, Один путь» (ОПОП) подтверждается его участием в проектах субрегиона Большого Меконга (Мьянма, Лаос, Таиланд, Камбоджа и Вьетнам, а также провинция Юньнань и Гуанси-Чжуанский автономный район КНР)<sup>14</sup>. Китай активно принимает участие в деятельности Комиссии по реке Меконг (*Mekong River Commission, MRC*), Программе субрегиона Большого Меконга (*GMS Program – СБМ*) и Сотрудничестве Ланьцан-Меконг (*Lancang-Mekong Cooperation, LMC – СЛМ*).<sup>15</sup>

Самым молодым проектом из вышеперечисленных является Сотрудничество Ланьцан–Меконг (СЛМ). Оно было окончательно сформировано в 2016 г. после предложения Китая установить рамки СЛМ на 17-м саммите Китай–АСЕАН, в поддержку инициативы Таиланда по устойчивому развитию субрегиона Ланьцан–Меконг.

О взаимосвязи СЛМ и инициативы ОПОП говорит и принятый в 2018 г. пятилетний план развития Сотрудничества, в котором отмечалось, что объединяя инициативу Китая «Один пояс, Один путь» и «Видение сообщества АСЕАН до 2025 года», а также Генеральный план обеспечения связанности АСЕАН до 2025 г. и концепции других механизмов субрегионального сотрудничества Меконга, СЛМ движется к новому механизму субрегионального сотрудничества с уникальными функциями.

23 марта 2016 г. в ходе исторической встречи лидеров стран единомышленников в городе Санья (Хайнань) было принято решение укреплять региональный диалог и сотрудничество в трех ключевых областях: политике и безопасности, экономике и устойчивом развитии, а также в социальных, культурных и межличностных обменах<sup>16</sup>. Также страны договорились начать сотрудничество в пяти приоритетных направлениях, таких как разработка проектов и строительство железных и автомобильных дорог, водных каналов, трансграничное сотрудничество в использовании водных ресурсов. Кроме того, было подчеркнуто, что «СЛМ должно следовать духу открытости, соответствовать приоритетным направлениям в развитии сообщества АСЕАН и АСЕАН–Китай, а также дополнять существующие механизмы субрегионального сотрудничества»<sup>17</sup>.

Новый виток своего развития в 2013 г. получил и проект экономического коридора «Бангладеш–Китай–Индия–Мьянма» (БККИМ – *BCIM*), разработанный на основе проекта, который был известен как «Куньминская инициатива», предложенная в 1999 г. Форум БККИМ был сформирован для создания субрегиональной «зоны сотрудничества», связывающей относительно отсталые регионы Юго-Западного Китая и Восточной Индии, не имеющие выхода к морю, а также соседние наименее развитые территории Бангладеш, Мьянмы и северо-восточной Индии. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (*The Asian Infrastructure Investment Bank, АИВ – АБИИ*) был готов вложить в БККИМ 22 млрд долл. США<sup>18</sup>.

Во время своего визита в 2013 г. в Индонезию председатель КНР Си Цзиньпин инициировал создание нового института для содействия развитию и экономической интеграции азиатского региона. В 2014 г. был подписан «Меморандум о взаимопонимании», а в 2015 г. состоялось учреждение банка. Отличительной чертой АБИИ является то, что он активно участвует в разработке и реализации проектов, важных для китайской стороны в контексте строительства инфраструктуры в рамках проекта ОПОП. Его

программы, в том числе, направлены на развитие инфраструктуры стран Индокитайского полуострова.

Примером успешной деятельности АБИИ может служить проект китайско-лаосской железной дороги протяженностью в 1035 км от Куньминя (провинция Юньнань) до Вьентьяна (столица Лаоса), которая с момента запуска в декабре 2021 г., перевезла уже более 1,7 млн пассажиров и 1,1 млн тонн грузов. Строительство китайско-лаосской железной дороги привело к сокращению сроков поставок китайских товаров на рынки Таиланда, Малайзии и Сингапура. Кроме того, железная дорога позволит интенсифицировать экономическое взаимодействие других стран с Лаосом, который станет более доступен и привлекателен для зарубежных инвесторов, что поможет улучшить экономическую ситуацию в стране и позволит, по мнению правительства Лаоса, быстрее расплатиться по долгам, прежде всего, с Китаем<sup>19</sup>.

Бангладеш также имеет ряд крупных проектов, которые реализованы в основном китайской стороной, в частности, водоочистная станция Падма (*Padma Water Treatment Plant*), официально запущенная в коммерческую эксплуатацию программа сети 3G на территории Бангладеш.

В 2019 г. на XVI-й выставке Китай–АСЕАН президент АБИИ Цзинь Лицунь заявил, что за период 2015–2019 гг. банк «инвестировал в общей сложности 1 млрд долл. в 10 инфраструктурных проектов в шести странах АСЕАН, а в период 2020–2023 гг. банк намерен инвестировать еще 1,09 млрд долл. в реализацию десяти проектов в области развития автодорожного и железнодорожного строительства в этих странах»<sup>20</sup>.

Важно отметить, что АБИИ не единственный институт, который спонсирует проекты ОПОП. Так, например, крупным акционером Фонда Шелкового пути является также Инвестиционная корпорация Китая (*China Investment Corporation Ltd*, ИКК). Азиатский банк развития (АБР) также активно принимает участие в финансировании инфраструктурных проектов в странах Индокитайского полуострова.

Необходимо сказать о месте этих стран в реализации проекта «Морской Шелковый путь XXI века». По планам китайской стороны, маршрут проекта должен проходить через Южно-Китайское море (ЮКМ), однако его реализация затрудняется нерешенными спорными вопросами по принадлежности островов и акваторий в этом море. Активную позицию по этому вопросу занимает Вьетнам<sup>21</sup>.

В этой связи Вьетнам находится в затруднительном положении.

Он вынужден применять политику балансирования между США и Китаем. Однако помощь со стороны США Вьетнаму если и будет оказана, то не ради интересов и безопасности Вьетнама, а ради того, чтобы еще более углубить недоверие и противоречия во вьетнамо-китайских отношениях.

Говоря о взаимоотношениях между Китаем и Вьетнамом, необходимо иметь в виду, что страны имеют множество совместных экономических проектов<sup>22</sup>. Например, в 2017 г. обе стороны подписали меморандум о сопряжении ОПОП с вьетнамо-китайской концепцией развития приграничных торговых экономических связей «Два экономических коридора – один пояс». Первый коридор проходит через китайский город Куньмин провинции Юньнань, вьетнамскую провинцию Лаокай, Ханой, Хайфон и провинцию Куангбинь; второй – через китайский город Наньнин Гуанси-Чжуанского автономного района, Лангшон, Ханой, Хайфон. «Тонкинский экономический пояс» включает в себя четырнадцать северных вьетнамских провинций и три китайские административные единицы – Гуанси-Чжуанский автономный район, провинцию Гуандун и островную провинцию Хайнань.

В урегулировании спора с Китаем Вьетнам делает ставку на международные институты. В частности, Фам Хай Ань, представитель Вьетнама в ООН, выступил на 74-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН, проходившей в Нью-Йорке осенью 2019 г., с заявлением о том, что все стороны конфликта должны «проявлять сдержанность, а не милитаризировать или осуществлять деятельность, которая может осложнить нынешнюю ситуацию или расширить и усилить споры, полностью осуществлять декларацию о поведении сторон в Восточном море (DOC) (Южно-Китайском море – прим. ред.) и работать над скорейшим завершением эффективного и прагматичного Кодекса поведения в Восточном море (COC)»<sup>23</sup>.

К тому же во время своего председательства в Ассоциации стран Юго-Восточной Азии в 2022 г. Вьетнам неоднократно возвращался к вопросу мирного урегулирования спора в Южно-Китайском море на основе международного права. Министры иностранных дел стран Ассоциации «продолжали призывать к ответственному и полному соблюдению Декларации поведения в ЮКМ, ожидая, что АСЕАН и Китай все же смогут подписать Кодекс поведения в ЮКМ в соответствии с международным правом (UNCLOS 1982)». Подписание Кодекса даст возможность благополучной реализации «Морского Шелкового пути XXI века»<sup>24</sup>.

Китайская инициатива ОПОП, прежде всего его «сухопутная» составляющая – «Экономический пояс Шелкового пути» является важнейшей инициативой КНР, которая имеет не только социально-экономический, но и важный культурно-цивилизационный, и геополитический аспект, целью которого является продвижение, прежде всего, китайских интересов не только в регионе, но и за его пределами.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

ШПАКОВСКАЯ Марина Анатольевна, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

ГАФАРИ Абдул Латиф (Афганистан), аспирант кафедры теории и истории международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

ПАСОН Абдул Джабар (Афганистан), аспирант кафедры теории и истории международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила в редакцию 20.02.2024; одобрена после рецензирования 20.03.2024; принята к публикации 30.04.2024.

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Marina A. SHPAKOVSKAYA, DSc (History), Professor, Department of Theory and History of International Relations, Faculty of Humanities and Social Sciences, Patrice Lumumba RUDN University, Moscow, Russia

Abdul Latif GAFARI (Afghanistan), PhD Student, Department of Theory and History of International Relations, Faculty of Humanities and Social Sciences, Patrice Lumumba RUDN University, Moscow, Russia

Abdul Dzhabar PASON (Afghanistan), PhD Student, Department of Theory and History of International Relations, Faculty of Humanities and Social Sciences, Patrice Lumumba RUDN University, Moscow, Russia

Contributions of the authors: the authors contributed equality to this article. The authors declare no conflicts of interests.

The article was submitted 20.02.2024; approved 20.03.2024; accepted to publication 30.04.2024.

<sup>1</sup> Би Сэнь, Чжан Ли. Шицзи хайшан сычоучжилу яньсянь ганкоу цзи ганчэн гуаньси бяньюа фэньси [Анализ изменений во взаимоотношениях между портами и городами вдоль Морского Шелкового пути в 21 веке]. URL: <http://proxy.library.spbu.ru:2808/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName>

<sup>2</sup> Фролова. И. Ю. Китайский проект Экономический пояс Шёлкового пути: развитие, проблемы, перспективы. URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2016/5/6.pdf>

<sup>3</sup> Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Совете народных представителей Индонезии. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylyz.htm>

<sup>4</sup> Официальный сайт «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm>

5 Цинь Юйцай, Ло Вэйдун, Чжоу Гупин. Один пояс и один путь. Комментарии. Чжэцзян: Издательство Чжэцзянского университета, 2022. С. 95-103.

<sup>6</sup> Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/36756.htm>

<sup>7</sup> 共建“一带一路”倡议 进展、贡献与展望 2019 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室 (Прогресс, вклад и перспективы инициативы «Пояс и путь» 2019 Офис Ведущей группы по содействию строительству инициативы «Пояс и путь»). URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylygw/201904/201904220250016.pdf>

<sup>8</sup> Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» прогресс, вклад и перспективы | Community of Greater Eurasia. URL: <https://gea.site/2018/04/1735/>

<sup>9</sup> Scobell A., Lin B. Shatz H.J. At the dawn of belt and road: China in the developing world / A. Scobell, B. Lin, H. J. Shatz- Santa Monica: RAND Corporation 2022. P. 198-229.

<sup>10</sup> Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути». Май 2017. Пекин: Издательство литературы на иностранных языках, КНР. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf>

<sup>11</sup> 授权发布：《共建“一带一路”：理念 实践与中国的贡献》（七语言版本）[Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая] // Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12658.htm>

<sup>12</sup> 授权发布：《共建“一带一路”：理念 实践与中国的贡献》（七语言版本）[Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая].

<sup>13</sup> Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию...

<sup>14</sup> Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <http://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/163241.htm>

<sup>15</sup> Ульянова И.В. Проект Большого Меконга как фактор интеграции КНР в Юго-Восточную Азию // Китай: история и современность. – Екатеринбург, 2015. – 2015. – С. 249-254.

<sup>16</sup> Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/focus/88360.htm>

<sup>17</sup> Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>

<sup>18</sup> After Sri Lanka, will Nepal be stuck in a debt trap with China over One Belt One Road projects? URL: <https://scroll.in/article/902680/after-sri-lanka-will-nepal-be-stuck-in-a-debt-trap-with-china-over-one-belt-one-road-projects>

<sup>19</sup> Официальный сайт инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/news/163301.htm>

<sup>20</sup> Результаты форума «Один пояс – один путь». URL: <http://actualcomment.ru/rezultaty-foruma-odin-poayas-odin-put-1705231334.html>

<sup>21</sup> Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи / под ред. В.И. Якунина М: Научный эксперт, 2019. С. 165-181.

<sup>22</sup> Новосельцев С.В. Конфликт в Южно-Китайском море в XXI веке: эволюция позиций участников // Сравнительная политика. 2022. № 3. С. 88-100.

<sup>23</sup> Михайличенко К.М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. 2020. Т. 21. № 2. С. 333-345.

<sup>24</sup> Щерба К.Д. Один пояс – один путь: перспективы сопряжения с ЕАЭС // Социально-гуманитарные знания. 2019. № 6. С. 312-316.