



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

131/2023

Годовщина инициативы «Один пояс – один путь»: развитие и возможности

2023 год – десятилетняя годовщина инициативы «Один пояс – один путь», трансконтинентального проекта запущенного Китаем в 2013 году для развития инфраструктуры, роста торговли, содействия международному сотрудничеству, в том числе культурному обмену.

Вопреки представлению инициативы, как о стратегии сверху вниз для распространения геополитического влияния Китая, влияние концепции за первое десятилетие распространяется снизу вверх «из центра на периферию» посредством транспортных коридоров, охватывающих множество регионов внутри и между национальными территориями.

На предложенную китайским руководителем инициативу откликнулось множество стран. На сегодняшний день 152 страны и 32 международные организации подписали с Китаем более 200 документов о сотрудничестве по совместному строительству «Одного пояса, одного пути», таким образом, проект охватил более трёх четвертей стран мира. Инициатива уже записана в итоговых документах важных международных механизмов и организаций, таких как ООН, G20, АТЭС и ШОС.

Специалисты отмечают, что за десятилетие в основном сформирована структура транспортно-коммуникационной взаимосвязанности по формуле «Шесть коридоров, шесть путей, множество портов во множестве стран», что значительно расширяет основные международные транспортные каналы. Шесть основных экономических коридоров, простирающихся от различных точек или регионов внутри Китая к его соседним азиатским территориям с целью достижения Европы и Ближнего Востока, это – Евразийский

маршрут, коридор Китай – Монголия – Россия, коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия, коридор Китай – Индокитайский полуостров, коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма и Китайско-Пакистанский экономический коридор.

Для улучшения финансового сотрудничества созданы инвестиционные и финансовые платформы, такие как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. За последние десять лет в рамках Инициативы было привлечено инвестиций в размере около одного триллиона долларов США, сформировано более 3 тыс. проектов сотрудничества, создано более 400 тыс. рабочих мест для стран, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути».

Торгово-экономическое сотрудничество Китая со странами, расположенными вдоль «Одного пояса, одного пути», развивается как в количественном, так и в качественном отношении. Товарооборот растет в среднем на 8% в год. Новые формы организации бизнеса – трансграничная электронная коммерция, цифровая экономика, а также экологически чистые и низкоуглеродные технологии, быстро развиваются. Уровень либерализации и упрощения инвестиций и торговли постоянно повышается.

За прошедшее десятилетие инициатива «Один пояс, один путь» выдержала такие вызовы, как глобальный экономический спад, и обостряющаяся конкуренция между крупными державами. В качестве препятствий также отмечаются нарушения цепей поставок, вызванные пандемией COVID-19, периодические пробки на некоторых ключевых пограничных переходах, например Малашевичи в Польше, а также отставание логистической инфраструктуры. Самое серьезное испытание возникло с введением западных санкций в отношении России, включая железные дороги, что повысило риски и привело к прекращению перевозки для некоторых европейских и американских производителей, базирующихся в Китае.

Международные железнодорожные грузовые перевозки по маршруту Китай – Европа начались несколько раньше объявления инициативы «Один пояс, один путь». Первый грузовой поезд отправился из Чунцина на юго-западе Китая в Дуйсбург (Германия) 19 марта 2011 года. Изначально это был единственный маршрут, осуществляющий перевозку на этом направлении. А к 2013 году по маршруту Китай – Европа ходило уже около 80 поездов, из которых только один шел из Европы обратно в Китай. В 2022 году количество поездов достигло 16 тыс., а общее число поездов с 2011 года составило 73 тыс. В июле 2023 года было перевезено 6,9 млн контейнеров с грузами стоимостью более 400 млрд долларов, охватывая

более 50 тыс. видов товаров. По мнению специалистов, маршрут стал настоящим «железным караваном верблюдов».

Ранее грузовые поезда между Китаем и Центральной Азией ходили из Китая в Европу и обратно в основном транзитом через Казахстан. В настоящее время стали охватываться другие страны Центральной Азии, включая Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан. Кроме того, интермодальные перевозки теперь осуществляются из различных китайских городов, появилось много дополнительных маршрутов и пограничных переходов. Например, в июле 2023 года южный китайский город Гуанчжоу запустил интермодальную службу «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» из Великой Бухты в Ташкент через Кыргызстан.

Специалистами это событие было отмечено как историческое. Сообщение может быть продолжено далее на юг, через Туркменистан и Иран в Турцию, что сократит путь из Китая в Европу на 900 километров и уменьшит длительность перевозок на восемь суток.

Узбекистан также поддерживает взаимосвязанность регионов Центральной и Южной Азии в том числе, посредством строительства железнодорожного коридора Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар (так называемой «Трансафганской железной дороги»). Этот маршрут не только расширит логистические возможности «Пояса и пути», но и будет содействовать мирному восстановлению Афганистана и расширению торгово-экономических связей по направлению «Север-Юг».

24 ноября 2023 года в Китае Канцелярией руководящей группы по содействию строительству «Пояса и пути» был обнародован документ под названием «Видение и действия для высококачественного сотрудничества в рамках «Пояса и пути»: более блестящие перспективы на следующее десятилетие», определивший дальнейшее развитие проекта.

*Источники: материалы сайтов russian.china.org.cn, 27.11.2023;
ru.china-embassy.gov.cn, 26.09.2023;
worldfinancialreview.com; uza.uz;
index1520.com, 23.09.2023;
kommersant.ru, 18.10.2023; rg.ru, 06.09.2023.*