**Развитие и реализация Инициативы «Один пояс-один путь» (2013-2023 гг.)**

***Научный руководитель – Лапенко Марина Владимировна***

***Науменко Алина Сергеевна***

*Аспирант, ассистент*

*Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы*

*факультет гуманитарных и социальных наук, Москва, Россия*

*E–mail: naumenko-as@rudn.ru*

Китайская Инициатива «Один пояс-один путь» ориентирована на создание трансграничных транспортных, энергетических и экономических коридоров для развития и интеграции регионов Евразии и Африки. Основная идея проекта заключается в повышении торгового и инвестиционного потенциала стран, расположенных на региональных маршрутах, и развитии их экономики. Россия является одной из участниц проекта, однако существовали опасения касательно того, что Концепция будет выгодна исключительно Китаю. Тем не менее после предложенной Президентом В.В. Путиным идеи «Большого Евразийского партнерства» произошли изменения. За 10 лет развития и реализации проекта можно выделить три периода, в которых отметим основные моменты.

1. 2013-2016 гг. – Периодизация начинается с предложения лидера Китая построить «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь XXI века» – Концепцию «Один пояс-один путь», итоговой целью которой должно было стать развитие национальных экономик государств-участников [2]. В 2014 г. был создан Фонд Шелкового пути, а также Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. В 2015 г. В.В. Путиным была выдвинута идея «сосуществовании и взаимодополняемости» [5]. Годом позднее лидер Китая выдвинул идею строительства «Шелкового пути здоровья». В целом, можно сделать вывод о том, что в данный период был сделан акцент на документальной базе, а также улучшении инфраструктуры.
2. 2017-2019 гг. – Стоит указать, что в 2017 г. на долю участников концепции было почти 40% мирового экспорта товаров [6]. В 2018 г. провели первый международный форум «Один пояс, один путь», который по итогу стал важной площадкой для международного сотрудничества [4]. В 2019 г. состоялся третий международный форум «Один пояс, один путь». Также в этом году подписали 16 меморандумов о взаимопонимании по строительству Цифрового шелкового пути. Таким образом, в этот период мы наблюдаем эволюцию и развитие торгово-экономического взаимодействия.
3. 2020-2023 гг. – 2020 г. стал годом культурных мероприятий. В 2021 г. объем торговли Китая превысил 6 трлн. долл. (в число крупнейших торговых партнёров вошли АСЕАН – выросла торговля на 19,7%, ЕС – на 19,1%, США – 20,2%, Япония – на 9,4%, Южная Корея – на 18,4%) [1]. В 2022 г. в рамках Инициативы были подписаны соглашения о сотрудничестве со 149 государствами и 32 международными структурами [3]. В 2023 г. состоялся третий международный форум «Один пояс, один путь», показавший значимость Концепции. Таким образом, в данный период было сфокусировано внимание на устойчивом развитии.

Нужно отметить, что Инициатива сталкивается с вызовами и угрозами.

1. Геополитические и экономические противоречия. Существуют опасения, что Китайский коммунистический режим может использовать проект для расширения своего влияния и достижения геополитических целей.

2. Финансовая устойчивость. Реализация такой Концепции требует огромных затрат и инвестиций со стороны Китая.

3. Культурные различия и языковые барьеры. Из-за того, что участницами Инициативы являются страны с разными культурами, традициями, менталитетом и языками, могут возникнуть трудности во взаимодействии.

4. Экологические риски. Добыча ресурсов, а также их эксплуатация могут привести к разрушению экосистем, загрязнению воды и воздуха, а также к климатическим переменам.

5. Борьба с коррупцией. Проект такого масштаба дает возможность для коррупции, что может привести к отрицательному эффекту в реализации Инициативы.

Итак, Концепция может преодолеть множество вызовов при условии, если будут приняты меры и учтены особенности разных стран и регионов. Считаем, что Инициатива «Один пояс – один путь» является важным геополитическим проектом, который оказывает влияние на развитие региональных и международных отношений. Её дальнейшее развитие и реализация будут зависеть от взаимодействия и сотрудничества между участвующими странами и учёта интересов всех сторон.

**Литература**

1. BRI drives global development // Beijing Review. https://www.bjreview.com/World/202210/t20221011\_800308874.html
2. Ло Л. Китайские политологи о реализации проекта "Один пояс - один путь" // Социально-гуманитарные знания. 2020. № 1. С. 300-305.
3. Секачева А.Н. Внутренние и внешние причины выдвижения Китаем инициативы "Один пояс - один путь" // Проблемы постсоветского пространства. 2022. Т. 9, № 2. С. 204-212.
4. Совместное строительство Одного пояса – одного пути: идея, практика и вклад Китая // Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса – одного пути». https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf
5. Чернова А.Ф. "Один пояс, один путь": новые возможности развития // Общество: философия, история, культура. 2021. № 3(83). С. 74-77.
6. Экономика Одного пояса, Одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров // World Bank Group. https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/ba5f1e50-b511-58b5-a7fd-8ea29a12e1c0/content (дата обращения: 20.10.2023).