

ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС-ОДИН ПУТЬ» В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Айнура Майрамбековна Акматалиева

Кыргызско-Российский Славянский Университет,
Бишкек, Кыргызстан

<p>Информация о статье:</p> <p><i>Поступила в редакцию:</i></p> <p style="text-align: right;">3 марта 2018</p> <p><i>Принята к печати:</i></p> <p style="text-align: right;">21 июля 2018</p>	<p>Аннотация: Инициатива КНР «Один Пояс – Один Путь» в Центральной Азии имеет как перспективы, так и ограничения реализации и зависит от множества факторов. Регион Центральной Азии как «зона интересов» России, может стать наглядным примером либо «разделения ответственности» – когда Китай ограничится только экономическим составляющим интеграции, без вмешательства во внутренние дела и вопросы безопасности, а Москва будет продолжать играть ведущую роль; либо Пекин все же усилит свое политическое и военное присутствие в регионе Центральной Азии. Инициатива при успешной реализации создаст платформу для усиления военно-политического присутствия КНР в регионе.</p>
<p>Об авторе: к.полит.н., доцент, кафедра политологии, Кыргызско-Российский Славянский университет</p> <p>e-mail: akmatalievaa06@mail.ru</p>	
<p>Ключевые слова: КНР; «Один Пояс – Один Путь»; внешняя политика государств ЦА; Экономический Пояс Шелкового Пути; Центральная Азия; инфраструктурные проекты</p>	

В 2013 г. китайский лидер Си Цзиньпин, находясь в университете им. Н. Назарбаева в Казахстане, озвучил инициативу Экономический пояс Шелкового Пути (ЭПШП) стоимостью по разным оценкам от 800 млрд долларов до 1 трлн долларов. Позже была озвучена инициатива «Морского пути 21-го века», две инициативы были объединены под общую Инициативу – «Один пояс – Один путь». С тех пор, два института в рамках Инициативы получили свое развитие – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций млрд долларов и Фонд Шелкового пути с 2014 г. с капиталом в 40 млрд долларов. Была запущена самая длинная в мире грузовая железнодорожная перевозка товаров по маршруту Харбин-Гамбург 13 июня 2015 г., занимающая 15 дней пути. При успешной реализации китайской Инициативы можно будет говорить, о том, что в 21-м веке все дороги ведут теперь не в Рим, а в Пекин.

КНР все активнее занимает во внешней политике государств Центральной Азии лидирующие позиции. Ежегодный товаро-

оборот между КНР и пятью государствами Центральной Азии за 25 лет сотрудничества вырос с 500 млн долларов до внушительных 30 млрд долларов в год¹. Самые высокие показатели были зафиксированы в 2013 г., составив 50 млрд. долларов. Китай значительно активизировал свою деятельность в государствах Центральной Азии за последние годы в качестве инвестора, кредитора и торгового партнера всех пяти республик, отодвинув Россию на вторые, а то и третьи позиции.

В академическом дискурсе Инициативу «Один Пояс – Один путь» большинство ис-

¹ За 25 лет товарооборот Китая со странами Центральной Азии вырос в 60 раз // Inform. KZ. Режим доступа: http://www.inform.kz/ru/za-25-let-tovarooborot-kitaya-so-stranami-central-noy-azii-vyros-v-60-raz_a2987699 [За 25 лет tovarooborot Kitaia so stranami Tsentral'noi Azii vyros v 60 raz (Over 25 years, China's Trade with Central Asia Grew 60 Times) // Inform.KZ. Mode of access: http://www.inform.kz/ru/za-25-let-tovarooborot-kitaya-so-stranami-central-noy-azii-vyros-v-60-raz_a2987699]

следователей рассматривают с точки зрения геополитической либо геоэкономической платформы. С геополитической точки зрения Инициатива рассматривается, как возможность для КНР изменить существующий мировой порядок в свою пользу и изменить баланс сил на евразийском и тихоокеанском периметре. При этом активно обсуждается желание или нежелание других держав участвовать в Инициативе. Как отмечает Ч. Ча, данная Инициатива больше напоминает имперский проект государственной стратегии, отражающей «амбиции Китая в 21-м веке»². Пример активного лоббирования Экономического коридора Китай-Пакистан уже вызывает негативную реакцию Индии, и ее отказ от участия в Инициативе КНР. Некоторые авторы указывают на возможность жесткого противостояния Индии и Китая в 21-м веке, в контексте претензий обоих государств на лидерство³. С геополитической точки зрения предложенная Инициатива больше рассматривается как внешнеполитическая доктрина КНР.

Регион Центральной Азии, которую Россия традиционно считает «зоной своих интересов» может стать наглядным примером либо «разделения ответственности» когда Китай ограничится только экономическим составляющим интеграции, без вмешательства во внутренние дела и вопросы безопасности, а Москва будет продолжать играть ведущую роль; либо Пекин все же усилит свое политическое и военное присутствие в регионе Центральной Азии постепенно со временем. Таким образом, регион может стать тестом не только для самой Инициативы, но и для характера внешней политики КНР.

С геоэкономической точки зрения Инициатива рассматривается как модель экспорта китайского «экономического чуда» в соседние регионы. При этом акцент преимущественно делается на первопричинах Инициативы как модели для поддержания вну-

треннего развития Китая, путем соединения неразвитых регионов страны с соседними государствами. При этом стоит отметить, что Инициатива, возникшая в ответ на замедление темпов роста китайской экономики, может в перспективе перерасти в полноценную геополитическую стратегию КНР, с ключевой ролью на мировой арене.

Существуют среди исследователей, как оптимисты, так и пессимисты перспектив реализации Инициативы, указывающие на географические сложные условия для создания инфраструктурной коммуникации; вопросы синофобии, особенно в государствах Центральной Азии; геополитические противоречия между Россией, Китаем, Индией и США. Регион Центральной Азии по своей географической близости к Китаю может стать зоной активного сотрудничества либо зоной активной конкуренции не только между республиками, но и внешних акторов, детерминирующих характер и динамику внутрирегиональных процессов. При этом насколько государства Центральной Азии готовы принять китайский вариант экономической, и как следствие политической интеграции остается открытым вопросом. Экономическая интеграция КНР нами рассматривается как условие для дальнейшего расширения его политического влияния не только в соседних регионах, не только на евразийском и тихоокеанском периметре, а как платформа для изменения существующего мирового порядка.

Предложенная Инициатива не просто модель экономической интеграции и, безусловно, больше чем просто одна из внешнеполитических инициатив Пекина. На сегодняшний день эта самая амбициозная идея, способная при успешной реализации изменить геополитические и геоэкономические правила игры не только в евразийском и тихоокеанском периметре, но и предполагает пересмотр нынешнего мирового порядка. Эта модель, меняющая свою наполненность и способная вбирать в себя новые идеи и инициативы уже в период своей реализации, что обеспечивает ей гибкость, адаптивность, способность аккумулировать новые идеи и предложения. В официальном документе КНР говорится что «Строительство «Одного пояса и одно-

² Cha, C. China's Westward March: Strategic Views of One Belt, One Road // *The Korean Journal of International Studies*, 2017, Vol. 15, No. 3, pp. 483-500.

³ Sen, G. China-One Belt and One Road Initiative: Strategic & Economic Implications. New Delhi, 2016. Mode of access: <http://www.vifindia.org/sites/default/files/china-one-belt-and-one-road-initiative-strategic-and-economic-implications.pdf>

го пути» – это открытый и толерантный процесс»⁴. Таким образом, КНР предлагает модель с более «справедливым и инклюзивным процессом» совместного решения глобальных вопросов. Именно отсутствие четких целей и дат реализации, отсутствие конкретных проектов, является на наш взгляд преимуществом китайской модели интеграции. С одной стороны это служит благоприятной почвой для рождения новых идей и конкуренции проектов, что создаст атмосферу включенности всех заинтересованных сторон, вместо одностороннего процесса «навязывания» своей платформы. Каждая сторона, участвуя в конструировании реального и желаемого Пути и Пояса, становится «автором и реализатором» проектов, что повышает легитимность самой Инициативы. С другой стороны, это обеспечивает гибкость Инициативы и освобождает ее от жестких рамок и обязанностей.

Инициатива способна обеспечить не только Китай, но и государства вдоль маршрута новыми возможностями, благодаря инфраструктурной логистике и торговым возможностям. Именно этот аспект инициативы является для государств Центральной Азии наиболее привлекательным, в условиях устаревшей советской инфраструктуры и поиска альтернативных торговых путей. Режимы государств региона, используя китайские инвестиции, могут легитимировать свое правление, предоставляя новые возможности своим гражданам. Преимуществом инициативы является акцент на экономике и экономических побудителях интеграции, что снимает политизированность многих проектов на данном этапе. Однако в случае успешной реализации Инициативы, КНР будет оспаривать геополитическое доминирование России и увеличит политическое присутствие вдоль стран маршрута. ШОС в перспективе может стать одной из влиятель-

ных не только экономических, но и военных организаций, что потребует расширения полномочий РАТС ШОС и институционализации военного составляющего. Экономическая интеграция создает естественные драйверы для социо-культурного сближения народов. Популярными в государствах Центральной Азии стали не только товары легкой промышленности, но и китайская кухня и язык, пользующиеся большой популярностью, особенно среди молодежи. Если раньше наблюдалась популярность английского языка, то многие сегодня открывают перспективы, изучая китайский язык.

Следует отметить, что за последние годы в Центральной Азии нерегиональные акторы стали активно уделять внимание моделям экономической интеграции как ЕАЭС – РФ или Новый Шелковый Путь – США и наконец, Экономический пояс Шелкового Пути – КНР. Каждая предложенная модель имеет свои преимущества и недостатки для государств Центральной Азии.

В случае ЕАЭС мы наблюдаем больше политических инструментов интеграции в условиях экономических санкций Запада против России, снижения экономического развития и низких цен на нефть. Только две – Кыргызстан и Казахстан из пяти государств региона являются членами ЕАЭС, что обусловлено сложным комплексом причин. Кыргызстан имеет ощутимые экономические выгоды от членства как показывают отчеты организации, как и политические. Россия периодически списывает его внешний долг, так только в начале этого года был списан долг в объеме:

- \$240 млн в 2018 г.;
- \$60 млн в 2016–2017 гг.;
- \$188,9 млн списала с условием списания остальных \$300 млн до 2025 г.;
- \$488,9 млн в 2012 году.

Россия также предоставляет через Кыргызско-Российский Фонд финансирование для адаптации республики к условиям ЕАЭС. Только за 2016 год Фонд профинансировал 637 проектов на сумму 174,5 млн долларов, преимущественно проекты агропромышленного комплекса⁵.

⁴ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового Пути и морского Шелкового пути XXI ВЕКА от 16 марта 2015 года Госкомитет по делам развития и реформ, МИД и Министерство Коммерции КНР / Режим доступа: <http://uz.chineseembassy.org/rus/slfy/sczljjd/>

⁵ Годовой отчет за 2016 год / Режим доступа: http://www.rkdf.org/ru/o_nas/otchety

Существует инициатива о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, подтвержденное, Соглашением между РФ и КНР от мая 2015 г. Преимущественно под сопряжением подразумевается согласованная деятельность по инфраструктурным проектам и другим инициативам. Так, 39 проектов было согласовано по строительству и модернизации существующих дорог⁶.

Вместе с тем необходимо отметить, что ухудшение отношений России и западных стран во главе с США толкает Москву искать союзников в Азии. В российских источниках эксперты склонны преувеличивать общие интересы Москвы и Пекина, но с точки зрения их геополитических противоречий, Россия еще не готова «отпустить» постсоветскую Центральную Азию из орбиты своего влияния. Поэтому на практике мы видим, что Россия пытается укрепить институты своего активного присутствия как ОДКБ, ЕАЭС, Таможенный Союз. А КНР в свою очередь пытается расширить ШОС и использовать ее в качестве инструмента не только экономического объединения, но и увеличить ее геополитический вес в международных отношениях. Таким образом, в дискурсивной практике Пекин и Москву объединяет желание самим решать внутренние вопросы сепаратизма отдельных регионов и стремление не допускать иные державы в сферу своих интересов в Центральной Азии. Пока наблюдается стремление к разделению «зон ответственности», очевидными стали неготовность Пекином расширять свой политический вес в регионе Центральной Азии особенно, что касается вопросов безопасности, а больше стремление не оспаривать традиционную роль России.

Инициатива США – Новый Шелковый Путь больше предполагает не только политическое участие, но и финансовые ресурсы самих государств Большой Центральной Азии и

Южной Азии, что больше воспринимается как «стратегия ухода» (*exit-strategy*) из Афганистана. Государства Центральной Азии скептически относятся к интеграции с Афганистаном и странами Южной Азии, в силу отсутствия опыта тесного политического и экономического общения. В рамках данной модели два энергетических крупных проекта как *CASA-1000* и *TAPI* преимущественно финансируются международными организациями и имеют ряд затруднений, связанных с вопросами безопасности в Афганистане и Пакистане, через территорию которых предусмотрены маршруты экспорта электроэнергии и газопровода. Роль Индии в качестве потенциальной доминирующей державы в регионе сомнительна, прежде всего, из-за нежелания самой Нью-Дели взять на себя такую ответственность, также из-за позиций Москвы и Пекина, впускать какую-либо третью державу в регион.

Из всех этих интеграционных моделей наиболее перспективным представляется именно китайская Инициатива, с точки зрения финансирования и масштабов преобразований, предусмотренных в инфраструктурном отношении.

ЭПШП предполагает создание трех экономических коридоров:

- Китай-Центральная Азия-Россия-Европа
- Китай-Центральная и западная Азия-Персидский Залив и Средиземное море
- Китай-Юго-Восточная Азия-Южная Азия – Индийский океан.

Эти коридоры позволят увеличить скорость перевозки товаров и услуг из Китая в Европу морским путем с 45-60 суток до 10-13 дней сухопутным путем; откроют новые рынки сбыта китайских товаров и услуг для стимулирования темпов экономического роста КНР; окажут помощь китайским железнодорожным и строительным компаниям в завоевывании мирового рынка.

Необходимо отметить, что все три экономические модели интеграции не являются взаимоисключающими, а скорее даже схожи по своей акцентированности на экономической составляющей. Разница сводится к вопросу о статусе ключевой державы, вокруг которого будут интегрироваться остальные государства. Этот важный сдвиг во внешней политике Рос-

⁶ ЕАЭС и Экономический пояс Шелковый путь свяжут транспортные маршруты // *knews.kg*. Режим доступа: <http://knews.kg/2017/03/eaes-i-ekonomicheskij-poyas-shelkovyj-put-svyazhut-transportnye-marshruty/> [The EAEU and Silk Economic Belt Will Link Transport Routes // *knews.kg*. Mode of access: <http://knews.kg/2017/03/eaes-i-ekonomicheskij-poyas-shelkovyj-put-svyazhut-transportnye-marshruty/>]

сии, США и КНР необходимо только поощрять, т.к. политизированные проекты, предложенные ранее как идея пост-колониальных отношений или идея свободного рынка и демократизация политической системы оказались не жизнеспособными в условиях Центральной Азии.

Безусловно, Китай выдвинул инициативу «Один пояс – Один Путь» руководствуясь потребностями внутренней политики. С одной стороны на локальном уровне Инициатива, позволит дать толчок для развития слабо развитым центральным и западным провинциям Китая – СУАР, Гансу, Нинксия, Юннан что будет способствовать экономическому выравниванию регионов⁷. За годы интенсивной модернизации именно западные провинции оказались менее развитыми, чем остальные регионы. Среди других причин вызвавших Инициативу эксперты называют – стимулирование роста внутреннего потребления, переизбыток промышленных мощностей, разрешение проблем с экстремизмом и сепаратизмом в СУАР⁸. П. Сай к примеру, считает, что Инициатива больше направлена на преодоление регионального неравенства самого Китая посредством более тесной экономической интеграции КНР со своими соседями по региону; совершенствование китайских технологий посредством экспорта китайских технических и инженерных стандартов по строительству и эксплуатации высокоскоростных поездов, в сфере энергетики и телекоммуникаций (*Huawei* и *ZTE*); и на решение вопроса избытка производственных мощностей. Вместе с тем отмечается, что практи-

чески каждая провинция КНР разрабатывает свои проекты для участия в Инициативе⁹.

Вопрос экспорта китайских стандартов можно увидеть на примере Кыргызстана. Так, реализация проекта «Умный город» возложена на китайский *Huawei*, при финансировании в 60 млн долларов сроком на 1,5 лет. Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан до сих пор не согласован из-за ширины колеи: для китайцев принципиально важен размер колеи в 1435 мм. вместо 1520 мм. Также у кыргызской стороны вызывают вопросы маршрута прохождения магистрали, а также вопросы экономической выгоды по соотношению с угрозами безопасности. Примечательно, что в 2017 г. экс-Президент Кыргызстана А. Атамбаев в ответ на закрытие Казахстаном границ для автомобилей с грузами из Кыргызстана, выразил необходимость ускорения строительства железной дороги КНР-КР-РУз как альтернативы для диверсификации торговых маршрутов для республики.

На международном уровне ЭПШП позволит КНР расширить практически единоличное получение доступа к энергоресурсам Центральной Азии и постепенно стать в геополитическом отношении доминирующим игроком. Китай выдал кредиты Казахстану и Туркмении, Кыргызстану и Таджикистану в объеме 30 млрд долларов на реализацию сырьевых и инфраструктурных проектов на начало 2016 г., есть некоторые кредиты, сумма которых и вовсе не озвучивается. На сегодняшний день Китай импортирует из Центральной Азии не только газ и нефть, но и нарастил импорт металлов. Туркменский газ преимущественно направляется в КНР по газопроводу Туркменистан-Китай как возможность погашения полученных кредитов; китайские компании имеют доступ к четверти казахстанской нефти по нефтепроводу в 20 млн т. в год, а также Казахстан экспортирует уран и покрывает 75% спроса КНР.

Некоторые авторы указывают на роль Казахстана и Кыргызстана как ключевых го-

⁷ Лихуа Х. Перспектива стыковки стратегии «Один пояс – Один путь» и ЕАЭС // Управленческое консультирование. – № 11. – 2015. – С. 66-70. [Likhua, Kh. Perspektiva stykovki strategii «Odin poias – Odin put'» i EAES (Prospect of Joining the Strategy “One Belt – One Road” and EAEU) // *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*, 2015, No. 11, pp. 66-70.]

⁸ Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового Пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. – № 5 (38). – 2016. – С. 47-67. [Frolova, I.Yu. Kitaiskii proekt «Ekonomiceskii poias Shelkovogo Puti»: razvitiye, problemy, perspektivy (The Chinese Project “Economic Belt of the Silk Road”: Development, Problems, Prospects) // *Problemy natsional'noi strategii*, 2016, No. 5 (38), pp. 47-67.]

⁹ Sai, P. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute Analysis. Mode of access: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf

сударств в регионе Центральной Азии, от которых будут зависеть как перспективы, так и ограничения реализации Инициативы КНР. Как справедливо отмечает Т. Стернберг, Инициатива КНР может столкнуться с такими препятствиями как сложные географические условия, конкуренция между Россией и Китаем, исторические и культурные факторы. Кроме этого, Инициатива должна сделать прозрачной свои цели, стандарты, и прописать права сторон, как на локальном уровне, так и на государственном и международном уровне¹⁰.

При этом в дискурсе государств Центральной Азии присутствуют опасения относительно возможности государств Центральной Азии стать еще более зависимым от Китая. Так, сложное экономическое положение Туркменистана объясняется тем, что республика зависит от поставок газа в Китай по низкой себестоимости – 185\$ за тысячу куб. м. газа по трем веткам через Узбекистан и Казахстан, а строительство четвертой ветки через территории Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана отложили на неопределенное время. Поставляя 35 млрд куб. м. газ в год в Китай, Туркменистан уже лишился иранского направления, Транскаспийский газопровод в Европу уже потерял свою актуальность, а Россия отказалась от туркменского газа. КНР также активно инвестирует в Казахстан, рассматриваемый в качестве ключевого регионального государства. Только за 2017 год согласно данным КНР в государства Центральной Азии направил инвестиции в объеме почти 47 млрд долларов.

Таблица 1

Общий объем инвестиций КНР в государства Центральной Азии за 2017 год		
Государства	Объем общих инвестиций (в долларах США)	Ключевые сферы вложения инвестиций
Казахстан	29,4 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости, химические препараты, металлы, Финансы

¹⁰ Sternberg, T. Central Asian ‘Characteristics’ on China’s New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructur // *Land*, 2017, No. 6(3), p. 55.

Государства	Объем общих инвестиций (в долларах США)	Ключевые сферы вложения инвестиций
Кыргызстан	4,19 млрд	Транспорт, энергетика
Узбекистан	4,91 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости, химические препараты, металлы
Таджикистан	1,61 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости
Туркменистан	6,8 млрд	Энергетика

Table 1. Total Volume of PRC Investments in the Central Asian States for 2017.

Источник: Таблица составлена автором на основе данных: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Постепенно успешная реализация Стратегии «Один пояс – Один путь» позволит КНР добиться глобального превосходства. Для государств Центральной Азии ЭПШП – это возможность получить инфраструктурное развитие и новые торговые возможности. Уже построенные дороги и мосты стали визитной карточкой китайских строителей. Так, среди важных проектов можно назвать:

- Автомагистральную дорогу Западный Китай – Западная Европа;
- Автодорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан;
- Шоссе «Бишкек-Нарын-Торугарт»;
- 19-км.-я железнодорожная тоннель через перевал Камчик на железной дороге «Ангрен-Пап»;
- Железнодорожная тоннель на участке Вахдат-Яван;
- Высоковольтные линии электропередач в Таджикистане и Кыргызстане;
- Хоргос – центр приграничного сотрудничества.

Вместе с тем, существуют скептики в отношении реализации стратегии, указывающие на следующие недостатки. Во-первых, вопросы безопасности, которые могут поставить под сомнение реализацию Инициативы в целом¹¹. Конкретно в государствах Центральной Азии и Южной Азии, коррумпированные

¹¹ Ghiasy, R.; Zhou, J. The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects / SIPRI, 2017.

чиновники не только могут тормозить процесс реализации инфраструктурных проектов, но и периодически создавать ситуации, когда местные жители будут протестовать и требовать для себя лучших условий. Из-за того, что китайские компании нанимают на работу преимущественно собственных рабочих, у местного населения существуют различного рода опасения по отношению к китайцам. К примеру, известные случаи нелегальной миграции, противостояние местных уйгуров и китайцев, создание китайцами притонов для иностранцев и т.д. Помимо этого существует тенденция отторжения и боязни китайских инвесторов и бизнесменов у местного населения, а также различные проявления синофобии. Так, в Казахстане инициативы сдавать землю иностранцам на длительное пользование вызвало социальные протесты; в Кыргызстане премьер-министр Т. Сариев ушел в отставку из-за обвинений в коррупционных сделках с китайской компанией *Longhai*.

Во-вторых, существуют открытые препятствия, создаваемые геополитическими конкурентами как Россия и Индия в Евразии, США и Япония в Азиатско-Тихоокеанском измерении. К примеру, один их проектов в рамках Инициативы Экономический коридор Китай-Пакистан уже вызывает широкое сопротивление со стороны Индии. Насколько Пекин сможет вовлечь третьи страны в орбиту своего влияния остается открытым вопросом. Сам Пекин пока избегает вопросов об глобальном лидерстве и открыто не заявляет о своей готовности взять на себя обязательства во вопросам безопасности.

В-третьих, культурно-языковой аспект, конкретно в Центральной Азии русский язык остается языком межнационального общения на межгосударственном уровне. Так или иначе, либо местным, либо китайцам со временем необходимо выучить язык взаимного общения, но это потребует времени. КНР с годами стал выделять квоты для студентов из стран Центральной Азии, но эта квота по соотношению к российским квотам остается почти вдвое меньше. Помимо языка, согласно различным опросам населения в государствах Центральной Азии крайне негативное отношение существует к бракам между китайцами и местным населением, хотя такие

факты существуют. Периодически в СМИ разные силы пытаются этот вопрос поднимать, что вызывает практически всегда негативно окрашенный контекст общественного резонанса. КНР необходимо больше развивать мягкую политику в государствах Центральной Азии не путем противопоставления культур, а поощрения общих ценностей.

И наконец, насколько Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, и Фонд Шелкового Пути, могут создать альтернативу Всемирному банку и Международному Валютному Фонду, остается также открытым вопросом¹². Некоторые аналитики считают, что Азиатский банк создаст альтернативу Вашингтонскому консенсусу, но на данном этапе сложно судить о роли банка в качестве глобального финансово-экономического игрока.

Таким образом, с одной стороны Инициатива КНР «Один пояс – Один Путь» является на сегодняшний день в Евразии, и в частности в Центральной Азии наиболее жизнеспособным проектом с точки зрения экономических инвестиций и инфраструктурных возможностей. Но с другой стороны, геополитические противоречия между Россией и КНР, США и КНР, Индией и КНР могут тормозить вопросы практической реализации, создавая препятствия, связанные с вопросами безопасности и культурно-языкового характера. Государства Центральной Азии, приветствуя инфраструктурные проекты, проявляют страх еще больше оказаться в зависимости от экономического гиганта. Вместе с тем успех и эффективность Инициативы будут во многом зависеть от готовности самого Китая решать вопросы синофобии, коррупции и экономической состоятельности.

Литература:

Лихуха Х. Перспектива стыковки стратегии «Один пояс – Один путь» и ЕАЭС // Управленческое консультирование. – № 11. – 2015. – С. 66-70.

Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового Пути»: развитие, проблемы, перспективы // Проблемы национальной стратегии. – № 5(38). – 2016. – С. 47-67.

Cha, C. China's Westward March: Strategic Views of One Belt, One Road // *The Korean Journal of International Studies*, 2017, Vol. 15, No. 3, pp. 483-500.

¹² Wong, E.; Chi, K.; Tienjun, W. One Belt, One Road. China's Strategy for a New Global Financial Order / *Monthly Review*, Vol. 68, Iss. 8, Jan. 2017.

Ghiasy, R.; Zhou, J. The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects / SIPRI, 2017.

Sai, P. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute Analysis. Mode of access: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf

Sen, G. China-One Belt and One Road Initiative: Strategic & Economic Implications. New Delhi, 2016. Mode of access: <http://www.vifindia.org/sites/default/files/china-one-belt-and-one-road-initiative-strategic-and-economic-implications.pdf>

Sternberg, T. Central Asian 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure // *Land*, 2017, No. 6(3).

Wong, E.; Chi, K.; Tienjun, W. One Belt, One Road. China's Strategy for a New Global Financial Order / *Monthly Review*, Vol. 68, Iss. 8, Jan. 2017.

References:

Cha, C. China's Westward March: Strategic Views of One Belt, One Road // *The Korean Journal of International Studies*, 2017, Vol. 15, No. 3, pp. 483-500.

Frolova, I.Yu. Kitaiskii proekt «Ekonomicheskii poias Shelkovogo Puti»: razvitie, problemy, perspektivy

(The Chinese Project "Economic Belt of the Silk Road": Development, Problems, Prospects) // *Problemy natsional'noi strategii*, 2016, No. 5 (38), pp. 47-67.

Ghiasy, R.; Zhou, J. The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects / SIPRI, 2017.

Likhua, Kh. Perspektiva stykovki strategii «Odin poias – Odin put'» i EAES (Prospect of Joining the Strategy "One Belt – One Road" and EAEU) // *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*, 2015, No. 11, pp. 66-70.

Sai, P. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute Analysis. Mode of access: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf

Sen, G. China-One Belt and One Road Initiative: Strategic & Economic Implications. New Delhi, 2016. Mode of access: <http://www.vifindia.org/sites/default/files/china-one-belt-and-one-road-initiative-strategic-and-economic-implications.pdf>

Sternberg, T. Central Asian 'Characteristics' on China's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure // *Land*, 2017, No. 6(3).

Wong, E.; Chi, K.; Tienjun, W. One Belt, One Road. China's Strategy for a New Global Financial Order / *Monthly Review*, Vol. 68, Iss. 8, Jan. 2017.

DOI: 10.24411/2221-3279-2018-10009

PERSPECTIVES OF CHINA'S ECONOMIC BELT OF SILK ROAD IN CENTRAL ASIA

Ainura M. Akmatolieva

*Kyrgyz-Russian Slavic University,
Bishkek, Kyrgyzstan*

<p>Article history:</p> <p>Received: 03.03.2018</p> <p>Accepted: 21.07.2018</p>	<p>Abstract: Perspectives of China's 'One Belt – One Road' Initiative in Central Asia will depend on various factors. Central Asia as a region of Russian "sphere of influence" may become a testing zone for 'division of powers' between two powers when China will limit itself with only economic type of integration, while Russia preserves own dominance; or Beijing will strengthen military-political influence in the region. In the case of successful implementation the Initiative can crate solid base for the growth of Chinese political and military presence in the region..</p>
<p>About the author: Candidate of Political Science, Associate Professor, Political Science Department, Kyrgyz-Russian Slavic University e-mail: akmatolievaa06@mail.ru</p>	
<p>Key words: China; OBOR; Economic Belt of Silk Road; foreign policy of Silk Road; Central Asia; infrastructure projects</p>	

Для цитирования: Акматалиева А.М. Инициатива «Один Пояс – Один Путь» в Центральной Азии // *Сравнительная политика*. – 2018. – № 4. – С. 139-146.

DOI: 10.24411/2221-3279-2018-10009

For citation: Akmatolieva, Ainura M. Initsiativa «Odin Poias – Odin Put'» v Tsentral'noi Azii (Perspectives of China's Economic Belt of Silk Road in Central Asia) // *Comparative Politics Russia*, 2018, No. 4, pp. 139-146.

DOI: 10.24411/2221-3279-2018-10009