

УДК 339.976

Н. М. Забазнова<sup>1</sup>  
И. Ю. Мурадова<sup>1</sup>  
М. С. Дементьева<sup>1</sup>

## ***Великий шелковый путь и инициатива «Один пояс и один путь» как новая модель международного сотрудничества***

<sup>1</sup> ФГБОУ ВО «Российский экономический университет  
им. Г.В. Плеханова», г. Москва  
e-mail: nmzabaznova@gmail.com

**Аннотация.** Китайская инициатива «Один пояс, один путь», развивающаяся на протяжении более чем десятилетия, получает дальнейшее развитие в новых проектах, оказывает растущее и неоднозначное влияние как на Китай, так и на другие страны мира и глобальную экономику в целом. Объектом исследования является инициатива «Один пояс, один путь», его роль в реализации национальной политики КНР и влияние на глобальные, региональные и страновые процессы. Предмет исследования – процессы и механизмы реализации инициативы «Один пояс, один путь», а также воздействие ее реализации на экономику КНР и мировое хозяйство. В статье обосновано что инициатива «Один пояс, один путь» последовательно решает две важнейшие задачи Китая: обеспечивает интересы страны в экономической сфере, т.е. рост товарооборота, инвестиций, получение на облегченной основе необходимых товаров (энергетических, продовольственных, сырьевых) в растущих объемах и поддержание мира и большей стабильности в отношениях с партнерами и на глобальном уровне. Авторами представлены как сильные стороны инициативы «Один пояс, один путь», такие как рост включения в мирохозяйственные процессы Китая и многих стран Евразии, вовлеченных в реализацию проектов инициативы, а также и ее недостатки – информационные, правовые, языковые, дифференциация выгод от проектов, а также издержки, например, экологические. Среди перспектив развития «Один пояс, один путь» выделяется Цифровой шелковый путь, который может дать толчок развитию инициативы в будущем. В целом «Один пояс, один путь» можно рассматривать как формируемую Китаем модель международного сотрудничества в постглобальном мире. Еще один вывод – это важность использования другими государствами, например, Российской Федерацией, механизмов реализации Китаем инициативы «Один пояс, один путь» как успешного опыта осуществления крупных международных планов, увязанных с долгосрочной стратегией национального развития страны-инициатора глобальных инициатив.

**Ключевые слова:** Китай, «Один пояс, один путь», международные экономические отношения, иностранные инвестиции, внешняя торговля, финансирование проектов.

### **Введение**

Экономика Китая, ее динамика и особенности, в том числе структурные, специфика внешнеэкономической деятельности и позиции в глобальной экономике вызывают в мире огромный исследовательский интерес, так как все

эти процессы и характеристики оказывают влияние на другие страны и их совокупность и взаимодействие [14].

В частности, отмечается, что «...Китай, эффективно использовав свои естественные конкурентные преимущества, а также нарастив физический и человеческий капитал и продвинувшись в сфере технологий, сумел перегнать США по объему ВВП, существенно подтянуться к ним по уровню производительности, индексу развития» [8]. Основой для такого качественного скачка в развитии экономического потенциала во многом послужили внешнеэкономические связи КНР, по мнению многих экспертов [20], которые стимулируют количественное и качественное развитие инновационной и цифровой составляющей Китая [15]. При этом КНР активно использует «мягкую силу», культурную составляющую, которая позволяет китайским субъектам хозяйствования укрепляться на рынках стран глобального Юга [12; 14].

В то же время многие эксперты обращают внимание на рост противоречий в экономическом развитии Китая в последние годы, и эти противоречия могут стать проблемой не только для экономики Поднебесной [11]. Однако открытость внешнему миру продолжает оставаться одной из основополагающих целей политики Китая, и эта политика рассматривается как направление формирования новой, более открытой, модели международного сотрудничества [2].

В рамках этой политики уже более 10 лет реализуется и китайская инициатива «Один пояс и один путь» (ОПОП), анализ которой также занимает значительный сегмент научной экономической литературы – от исторических аспектов и преемственности Великого шелкового пути и современной китайской инициативы [16] до направлений [10] и методов ее реализации [22]. В то же время остается открытым вопрос о том, насколько инициатива Пояса и пути может быть выгодна другим странам, в частности, Российской Федерации [17].

Тем не менее, ОПОП обладает рядом новых принципов и механизмов относительно существующей глобальной системы международных экономических отношений. Их анализу посвящена данная статья.

### **Материалы и методы**

Методами исследования в статье являются анализ и синтез, экономический и сравнительный анализ, исторический метод. Информационную базу исследования составили работы китайских и российских экономистов, национальные статистические сборники КНР по рассматриваемой теме, а также официальные законы и утверждены планы КПК по развитию общества и экономики страны.

### **Результаты и обсуждения**

Инициатива «Один пояс, один путь» соответствует целям развития КНР до 2035 года, среди которых: стимулирование экономического роста и развития, диверсификация экономических связей и снижения уровня зависимости, укрепление геополитического влияния, развитие западных регионов КНР, стимулирование иностранных инвестиций, поднятие уровня жизни населения [9]. Реализация проекта Пояса и пути стала весьма эффективным инструментом для Китая. В 2015-2020 гг. (до глобальной пандемии) зафиксирован рост объема

товаров, проходящих через экономический пояс ОПОП, но больше всего этот процесс затронул саму Поднебесную.

Так, импорт и экспорт товаров между КНР и странами, принимающими участие в реализации проектов инициативы ОПОП в 1-м квартале 2024 г. превысил 662,4 млрд долл., что, во-первых, на 5,5% больше показателя вложений стран-участников в 2023 г., и во-вторых, на 0,5% превышает общие темпы роста внешней торговли КНР и составляя 47,4% от общего объема национального экспорта и импорта.

Финансовая открытость Китая для стран, расположенных вдоль Экономического пояса Шелкового пути, выступает важным условием для формирования финансируемых Китаем устойчивых экономических связей, а также оно имеет большое значение для продвижения двусторонней торговли и инвестиций, и укрепления сотрудничества между странами-участниками. За последние 10 лет Китай активно осуществлял различные формы финансового сотрудничества с государствами, расположенными вдоль этого маршрута, и широко внедрял инновационные инвестиционные и финансовые модели, расширяя соответствующие каналы, совершенствуя механизмы, активно продвигая финансирование политики развития инициативы.

В 2014 г. для реализации китайских проектов в ОПОП была официально учреждена Silk Road Fund Co., Ltd [25], финансируемая за счет валютных резервов КНР, China Investment Co. Ltd., Китайского банка развития и Экспортно-импортного банка Китая. Ее первоначальный капитал составлял 440 млрд долл. По состоянию на конец 1-го полугодия 2023 г. Фонд Шелкового пути подписал в общей сложности 75 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций, достигших порядка 222,04 млрд долл., вложенных в 18 уже реализованных двусторонних и многосторонних проектов [13].

С момента запуска ОПОП страховая отрасль Китая приступила к оптимизации зарубежной деятельности на основе совершенствования финансовых и инвестиционных продуктов, в том числе на основе диффузии в финансовые сегменты экономик стран-партнеров, и сосредоточившись на поддержке проектов ОПОП. По состоянию на конец июня 2023 г., 13 банков, финансируемых китайским правительством, создали 145 учреждений в 50 странах-соучредителях, а 6 страховых организаций, также финансируемых правительством КНР, открыли 15 зарубежных филиалов в 8 странах-соучредителях для создания сети финансовых услуг ОПОП. К концу 2022 г. государственные банки предоставили странам, участвующим в совместном строительстве ОПОП, кредиты на общую сумму 428,2 млрд долл., что на 6,6% больше по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.; крупные коммерческие банки КНР предоставили странам, участвующим в совместном строительстве ОПОП, кредиты на общую сумму около 317,7 млрд долл. а также активно оказывали финансовую поддержку проектам ОПОП. По состоянию на конец июня 2023 г. сообщество ОПОП поддержало в общей сложности 74 проекта, гарантировав общую сумму зарубежных активов в размере 7,46 млрд долл., а уровень финансовой открытости Китая для стран, расположенных вдоль ОПОП, постоянно повышался [23]. Китай привлек существенные объемы ПИИ в национальную экономику (табл. 1), причем инвесторами в основном выступают страны Азии.

**Таблица 1**

Рейтинг стран с наибольшим объемом ПИИ в Китай в рамках ОПОП в 2022 г.,  
млн долл.

Рейтинг	Страна	Объем инвестиций	Рейтинг	Страна	Объем инвестиций
1	Сингапур	8295,38	16	Филиппины	270,89
2	Индонезия	4549,60	17	Венгрия	260,46
3	Вьетнам	1703,01	18	Лаос	253,43
4	ОАЭ	1607,45	19	русский	233,62
5	Малайзия	1606,39	20	Египет	229,79
6	Таиланд	1271,80	21	Сербия	159,39
7	Турция	750,29	22	Польша	127,73
8	Камбоджа	632,18	23	Грузия	118,59
9	Пакистан	563,37	24	Непал	115,27
10	Таджикистан	418,75	25	Кувейт	114,61
11	Узбекистан	369,74	26	Мьянма	61,98
12	Казахстан	355,98	27	Иордания	50,45
13	Ирак	324,76	28	Монголия	27,92
14	Бангладеш	321,70	29	Иран	19,68
15	Израиль	279,86	30	Армения	16,89

*Составлено авторами по [19]*

Согласно табл. 1 можно заметить, что, используя проекты ОПОП, Китай привлекает инвестиции все большего количества стран. В этой связи можно согласиться с точкой зрения, согласно которой важность ОПОП для Китая практически ежегодно возрастает, превращаясь, по сути, в стратегическую, и реализация этой инициативы обеспечивает КНР «развитие и процветание» [4].

Также активно ведется сотрудничество Китая с отдельными странами-партнерами.

Например, с ОПОП увязан китайско-пакистанский экономический коридор, который предполагает решение в Пакистане ряда социальных проектов, финансирование сельского хозяйства (что также очень важно для Китая), совершенствование энергетической структуры. На территории России в рамках ОПОП реализуется ряд инфраструктурных и других проектов, в том числе арктических, энергетических, транспортных и др. Так, стоимостной объем взаимной торговли КНР с ЕАЭС, начиная с 2015 г., имеет место устойчивый рост, исключая период глобальной пандемии и связанные с ней рецессионные процессы во многих странах, а также с нарушением цепочек поставок.

Помимо этого, Китай все активнее пытается «встроиться» в интеграционное сотрудничество стран, прежде всего – в Евразии, таких, как ЕС, ЕАСТ, АСЕАН, ЕАЭС, ССАГПЗ, ШОС.

Таким образом, инициатива «Один пояс, один путь» последовательно решает две важнейшие задачи Китая: обеспечивает интересы страны в экономической сфере, т.е. рост товарооборота, инвестиций, получение на облегченной основе необходимых товаров (энергетических, продовольственных,

сырьевых) в растущих объемах и поддержание мира и большей стабильности в отношениях с партнерами и на глобальном уровне.

Однако в рамках ОПОП сохраняются некоторые проблемы на двустороннем уровне, тормозящие в большей или меньшей степени развитие проектов инициативы. Среди них мы выделяем следующие:

1. Культурные различия (языковой барьер, недостаток культурных обменов, а также низкий уровень интернационализации китайских медиа не способствуют быстрому принятию решений при сотрудничестве, что замедляет развитие инициативы) приводит к недопониманию и снижению оперативности действий в процессе сотрудничества. Также сохраняется недостаток информации о тех или иных проектах и возможностях для стран, а также об успехах в реализации тех или иных проектов;

2. Правовые различия (недостаточный уровень понимания законодательства принимающих стран и правовые риски в сфере интеллектуальной собственности) и соответствующие правовые риски, в том числе в сфере защиты интеллектуальной собственности [5];

3. Территориальные споры между КНР и другими странами, забирающими ресурсы, время, а также искажая репутацию КНР на мировой арене. Например, спор об острове Дяоюйдао между Китаем и Японией, делимитация Южно-Китайского моря и споры об островах и рифах между Китаем и некоторыми странами Юго-Восточной Азии и др.;

4. Имеет место чрезмерное загрязнение окружающей среды и сохраняется дисбаланс с достижением национальных целей стран, несмотря на декларирование Китаем концепцию «экологической цивилизации» и «Руководящие указания по содействию строительству зеленого “Пояса и пути”» [18]. Например, проекты экономического коридора Китай-Пакистан, по мнению некоторых экспертов, предполагают появление «серьезных экологических, экономических и социальных рисков, связанных с сильным загрязнением» [24];

5. Наличие внутренних проблем социально-экономического развития многих развивающихся стран-участниц инициативы ОПОП, что зачастую сопровождается и неблагоприятными природно-климатическими явлениями, такими, как наводнения, землетрясения, извержения вулканов [7];

6. Баланс внутреннего и внешнего экономического развития КНР и накопление в экономике КНР структурных проблем [11].

Успешно разрешение первых двух препятствий призвано дать сильный толчок развитию экономики КНР и помочь ему в реализации таких целей национальной экономической политики как достижение нового уровня привлечения инвестиций, а также увеличение интернационализации и открытости экономики страны, что и достигается за счет инициативы «Один пояс, один путь».

В то же время ОПОП остается развивающейся инициативой, она включает все новые направления, например, Цифровой шелковый путь, который сегодня рассматривается как одно из реальных путей развития инициативы в перспективе.

Кроме того, неоднозначное восприятие ОПОП или тех или иных проектов инициативы отдельными странами вызывает дискуссионное отношение к инициативе в целом [1; 3]. Зачастую речь идет о недостаточной прозрачности при реализации тех или иных проектов и их финансирования, в том числе в Центральной Азии [6]. Отдельные государства не готовы инвестировать в те или иные проекты ОПОП на своей территории, не говоря уже об инвестировании за ее

пределами. Все это сопровождается негативным восприятием ОПОП как проекта, нацеленного на повышение конкурентоспособности КНР, на Западе [21].

### **Заключение**

В заключение можно отметить, что китайская инициатива ОПОП имеет как ряд положительных последствий и характеристик, так и сохраняющихся проблем. К первым можно отнести новые принципы, которые стремится использовать Китай в международных экономических отношениях инициативы ОПОП, которую, на наш взгляд, можно рассматривать как модель международного сотрудничества в постглобальном мире. Это применение преимущественно «мягкой силы» в международных отношениях, прагматизм, уважение культурных, религиозных, исторических и других традиций в международных отношениях, построение системы отношений вне существующей западной либеральной теории международных отношений. Она направлена на смягчение напряженности и укрепление взаимного доверия с соседними странами – Китай пытается обеспечить мирную обстановку для развития, а в качестве основного механизма использует длительные многосторонние консультации. Одновременно ОПОП встраивается в интеграционные блоки, такие как ЕАЭС, ССАГПЗ, АСЕАН, ШОС и др., а также БРИКС. К тому же ОПОП можно рассматривать как продвигающую не только экономический блок сотрудничества между странами, но и как вклад в глобальную безопасность в целом и в ее направлениях в отдельности. Например, Китай стремится обеспечить безопасность в регионе Северной Азии, в Азии в целом, в том числе на Ближнем Востоке, в Евразии и в мире, а также безопасность в сфере энергетики, продовольствия, экологии, транспорта и др.

Однако сохраняются и недостатки у инициативы ОПОП как модели глобальной системы межстрановых отношений, такие как информационные, правовые, языковые, дифференциация выгод от проектов, а также издержки, например, экологические. Среди перспектив развития ОПОП выделяется Цифровой шелковый путь, который может дать толчок развитию инициативы в будущем.

Также из вышеизложенного вытекает важность использования другими государствами, например, Российской Федерацией, механизмов реализации Китаем инициативы «Один пояс, один путь» как успешного опыта осуществления крупных международных планов, увязанных с долгосрочной стратегией национального развития страны-инициатора глобальных инициатив.

### **Литература**

1. Бабарико К. Б. (2018) Китайская инициатива "Один пояс, один путь" как новый вид колониализма // *Nauka.me*. № 5. С. 20.
2. Выступление Си Цзиньпина на 19-м Национальном съезде Коммунистической партии Китая. URL: <https://china.huanqiu.com/article/9CaKrnKljB4>.
3. Жильцов С. С. Инициатива "Один пояс - один путь": движение Китая к мировому лидерству // *Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир*. 2019. № 4 (22). С. 196-202.

4. Казанцев А. А. Инвестиции Китая в странах "одного пояса, одного пути" // Вопросы студенческой науки. 2019. Выпуск 7 (35). С. 15-28.
5. Ли Ч. Центральнo-Азиатские факторы в строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» // Мировое знание. 2015. № 12. С. 42-43.
6. Меланьина М. В. ЕАЭС и Китай: возможности сотрудничества на современном этапе / В сборнике: Большое евразийское пространство: стратегия и тактика. материалы Российской научно-практической конференции с международным участием и Ежегодного круглого стола студентов и аспирантов. Москва, 2022. С. 88-91.
7. Меланьина М. В. Экономическое развитие Индонезии и цифровизация: взаимосвязь и взаимозависимость // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. 2023. № 4. С. 77-85. DOI: 10.26653/2076-4650-2023-04-07
8. Мельянцев В. А. КНР и США, кто кого: сравнение основных параметров экономического развития // Азия и Африка сегодня. 2019. № 8. С. 5-14. DOI: 10.31857/S032150750005767-5
9. Основные положения Четырнадцатого пятилетнего плана национального экономического и социального развития КНР, долгосрочные цели на период до 2035 года. URL: [https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm?eqid=bb1334d5000a15c3000000002646732f0](https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm?eqid=bb1334d5000a15c3000000002646732f0)
10. Погодин С. Н., Чжоу Ц. Интеграционный проект: Великий шелковый путь // Управленческое консультирование. 2017. № 1 (97). С. 205-210.
11. Русакович В. И. Стремительный рост китайской экономики и накопление структурных противоречий: возможно ли восстановление? // Россия и Азия. 2023. № 4 (26). С. 6-18.
12. Савинский А. В. Роль культурных аспектов в китайско-африканском экономическом сотрудничестве // Россия и Азия. 2024. № 3 (29). С. 19-27
13. Фонд Шелкового пути финансирует более 75 соответствующих проектов. URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1780534629073810086&wfr=spider&for=pc>
14. Хэ М., Шкваря Л. В., Ван С. Китай: социально-экономическое развитие и внешняя торговля // Азия и Африка сегодня. 2020. № 11. С. 11-16. DOI: 10.31857/S032150750012178-7
15. Цифровое государство и цифровая экономика / Меланьина М. В., Рузина Е. И., Пономаренко Е. В., Рассказов Д. А., Налбандян А. А., Шкваря Л. В., Тыркба Х. В., Оганесян А. А., Вереникина А. Ю. Москва, 2022.
16. Шкваря Л. В., Юй Х. исторические аспекты формирования великого шелкового пути // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. 2019. № 6. С. 124-132.
17. Шкваря Л. В., Русакович В. И. Существует ли объективная необходимость для реализации инициативы «Один пояс, один путь»? // Россия и Азия. 2021. № 1 (15). С. 69-79.
18. Ascensão F., Fahrig L., Clevenger A. P. et. al. Environmental challenges for the Belt and Road // Nature Sustainability. Vol. 1. Is. 5. Pp. 206-209. DOI:10.1038/s41893-018-0059-3
19. Frolova E. D., Kondratieva M. E. Drivers of development of Russian–Chinese foreign trade relations in high-tech industries // Россия и Азия. 2024. № 2 (28). С. 19-35.

20. Glantz M. H., Ross R. J., Daugherty G. G. "One Belt One Road" China's Long March Toward 2049. The Sumeru Press inc. Canada. 2019. 124 p.
21. Ma Chunbo. On the Green and Reverse Logistics in China based on Sustainable Development // Россия и Азия. 2022. № 8 (22). С. 42-54.
22. Nedopil C. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 - the first ten years // Green Finance Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, July 2023. DOI: 10.13140/RG.2.2.13892.19841
23. Shortcomings of China's Belt and Road Initiative. URL: <https://revolve.media/features/shortcomings-of-chinas-belt-and-road-initiative>
24. Silk Road Fund. URL: [https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%9D%E8%B7%AF%E5%9F%BA%E9%87%91/16020722?fr=ge\\_ala](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%9D%E8%B7%AF%E5%9F%BA%E9%87%91/16020722?fr=ge_ala).

N. M. Zabaznova<sup>1</sup>,  
I. Y. Muradova<sup>1</sup>  
M. S. Dementieva<sup>1</sup>

---

***On the issue of modern factors of economic growth of the world and national economy***

---

<sup>1</sup> Plekhanov Russian University of Economics, Moscow  
e-mail: nmzabaznova@gmail.com

**Abstract.** *The Chinese initiative "One Belt, One Road", which has been developing for more than a decade, is being further developed in new projects, has a growing and ambiguous impact on both China and other countries of the world and the global economy as a whole. The object of the study is the "One Belt, One Road" initiative, its role in the implementation of the national policy of the People's Republic of China and its impact on global, regional and country processes. The subject of the study is the processes and mechanisms of the implementation of the "One Belt, One Road" initiative, as well as the impact of its implementation on the Chinese economy and the world economy. The article substantiates that the "One Belt, One Road" initiative consistently solves two of China's most important tasks: it ensures the country's interests in the economic sphere, i.e., the growth of trade turnover, investments, obtaining on a facilitated basis the necessary goods (energy, food, raw materials) in growing volumes and maintaining peace and greater stability in relations with partners and at the global level. The authors present both the strengths of the "One Belt, One Road" initiative, such as the increased inclusion in the global economic processes of China and many Eurasian countries involved in the implementation of the initiative's projects, as well as its disadvantages – informational, legal, linguistic, differentiation of benefits from projects, as well as costs, for example, environmental. Among the prospects for the development of "One Belt, one Road", the Digital Silk Road stands out, which can give an impetus to the development of the initiative in the future. In general, the "One Belt, One Road" can be considered as a model of international cooperation being formed by China in the post-global world. Another conclusion is the importance of other States, for example, the Russian Federation, using the mechanisms of China's implementation of the "One Belt, One Road" initiative as a successful experience in implementing major international plans linked to the long-term national development strategy of the country initiating global initiatives.*

**Keywords:** *China, "One Belt, one Road", international economic relations, foreign investment, foreign trade, project financing.*



**References**

1. Babariko K. B. (2018) The Chinese version of "One man, one way" as a new type of terrorism // *Nauka.me* No. 5. p. 20. (in Russian)
2. Xi Jinping's speech at the 19th National Congress of the Communist Party of China. <https://china.huanqiu.com/article/9CaKrnKljB4>. (in Russian)
3. Zhiltsov S. S. The "One Belt, One Road" initiative: China's movement towards world leadership // *Bulletin of the Diplomatic Academy of the Ministry of Foreign Affairs of Russia. Russia and the world.* 2019. No. 4 (22). pp. 196-202. (in Russian)
4. Kazantsev A.A. Investments of China in the countries of "one belt, one way" // *Questions of student science.* 2019. Issue 7 (35). pp. 15-28. (in Russian)
5. Li Ch. Central Asian factors in the construction of the "Silk Road Economic Belt" // *World Knowledge.* 2015. No. 12. pp. 42-43. (in Russian)
6. Melanyina M. V. The EAEU and China: opportunities for cooperation at the present stage / In the collection: *The Great Eurasian Space: strategy and tactics. materials of the Russian Scientific and Practical Conference with international participation and the Annual Round Table of students and postgraduates.* Moscow, 2022. pp. 88-91. (in Russian)
7. Melanyina M. V. Economic development of Indonesia and digitalization: interconnection and interdependence // *Scientific Review. Series 1: Economics and Law.* 2023. No. 4. pp. 77-85. DOI: 10.26653/2076-4650-2023-04-07. (in Russian)
8. Melyantsev V. A. China and the USA, who is who: comparison of the main parameters of economic development // *Asia and Africa today.* 2019. No. 8. pp. 5-14. DOI: 10.31857/S032150750005767-5. (in Russian)
9. The main provisions of the Fourteenth Five-year Plan of the National Economic and Social Development of the People's Republic of China, long-term goals for the period up to 2035. URL: [https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm?eqid=bb1334d5000a15c300000002646732f0](https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm?eqid=bb1334d5000a15c300000002646732f0). (in Russian)
10. Pogodin S. N., Zhou Ts. Integration project: The Great Silk Road // *Management consulting.* 2017. No. 1 (97). pp. 205-210. (in Russian)
11. Rusakov V. I. The rapid growth of the Chinese economy and the accumulation of structural contradictions: is recovery possible? // *Russia and Asia.* 2023. No. 4 (26). pp. 6-18. (in Russian)
12. Savinsky A. V. The role of cultural aspects in Chinese-African economic cooperation // *Russia and Asia.* 2024. No. 3 (29). pp. 19-27. (in Russian)
13. The Silk Road Foundation finances more than 75 relevant projects. URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1780534629073810086&wfr=spider&for=pc>(in Russian)
14. He M., Shkvarya L. V., Wang S. China: socio-economic development and foreign trade // *Asia and Africa today.* 2020. No. 11. pp. 11-16. DOI: 10.31857/S032150750012178-7. (in Russian)
15. The digital state and the digital economy / Melanyina M. V., Ruzina E. I., Ponomarenko E. V., Narratives D. A., Nalbandian A. A., Shkvarya L. V., Tyrkba H. V., Oganesyanyan A.A., Verenikina A. Yu. Moscow, 2022. (in Russian)
16. Shkvarya L.V., Yu H. historical aspects of the formation of the Great Silk Road // *Scientific Review. Series 1: Economics and Law.* 2019. No. 6. pp. 124-132. (in Russian)

17. Shkvarya L. V., Rusakovich V. I. Is there an objective need for the implementation of the "One Belt, One Road" initiative? // *Russia and Asia*. 2021. No. 1 (15). pp. 69-79. (in Russian)
18. Askensan F., Farig L., Clevenger A.P. and others. Ecological problems of the Belt and Road // *Ecological sustainability*. Tom. 1. Volume 5. pp. 206-209. DOI:10.1038/s41893-018-0059-3
19. Frolova E. D., Kondratieva M. E. Factors of development of Russian–Chinese foreign trade relations in high-tech industries // *Russia and Asia*. 2024. No. 2 (28). pp. 19-35.
20. Glantz M. H., Ross R. J., Doherty G. G. "One Belt, one Road" - China's long road to 2049. The Sumeru Press inc. Canada. 2019. 124 p.
21. Ma Chunbo. About green and reverse logistics in China based on sustainable development // *Russia and Asia*. 2022. No. 8 (22). pp. 42-54.
22. Nedopil S. Investment Report of the Chinese Belt and Road Initiative (BRI) for the 1st half of 2023 — the first ten years // Center for the Development of Green Finance, Fudan University, Shanghai, July 2023 DOI: 10.13140/RG.2.2.13892.19841
23. Disadvantages of the Chinese Belt and Road Initiative. URL: <https://revolve.media/features/shortcomings-of-chinas-belt-and-road-initiative>
24. The Silk Road Foundation. URL: [https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%9D%E8%B7%AF%E5%9F%BA%E9%87%91/16020722?fr=ge\\_ala](https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%9D%E8%B7%AF%E5%9F%BA%E9%87%91/16020722?fr=ge_ala)

*Поступила в редакцию 12.10.2024 г.*