

УДК 339.92

DOI: 10.28995/2782-2222-2022-4-116-128

Роль инициативы КНР «Один пояс – один путь» в контексте трансформации мировой экономики

Даниил А. Потапов

*РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия,
potapov.dpeng@gmail.com*

Аннотация. В статье рассматривается роль инициативы «Один пояс – один путь» как механизма трансрегионального сотрудничества, используемого КНР для адаптации к современным изменениям в мировой экономике. Для более многогранного представления о роли инициативы в рамках текущих трансформаций мировой экономики рассмотрены особенности ее развития с момента провозглашения по настоящее время. Особое внимание уделено различным экономическим взаимосвязям между странами-участниками, которые они выстраивают с КНР в рамках инициативы проекта. Сделан вывод о роли трансрегиональной инициативы КНР как инструмента формирования комплекса региональных и трансрегиональных связей в различных сферах между регионами Европы, Азии и Африки.

Ключевые слова: КНР, инициатива «Один пояс – один путь», регионализм, мировая экономика

Для цитирования: Потапов Д.А. Роль инициативы КНР «Один пояс – один путь» в контексте трансформации мировой экономики // Наука и искусство управления / Вестник Института экономики, управления и права Российского государственного гуманитарного университета. 2022. № 4. С. 116–128. DOI: 10.28995/2782-2222-2022-4-116-128

The role of the Belt and Road Initiative in the transformation of the world economy

Daniil A. Potapov

*Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia,
potapov.dpeng@gmail.com*

Abstract. The article discusses the role of the Belt and Road Initiative as a mechanism for transregional cooperation used by the PRC to adapt to modern changes in the world economy. The features of the initiative development from

© Потапов Д.А., 2022

the moment of proclamation to the present are considered to outline comprehensive understanding of the initiative role within the contemporary changes of world economy. Particular attention is paid to the various economic ties between the participating countries that they are building with the PRC as part of the project initiative. The article concludes that the role of the PRC transregional initiative is the framework to shape a complex of regional and transregional ties in various fields between Asia, Africa and Europe.

Keywords: PRC, The Belt and Road Initiative, regionalism, world economy

For citation: Potapov, D.A. (2022), “The role of the ‘Belt and Road Initiative’ in the transformation of the world economy”, *Science and Art of Management / Bulletin of the Institute of Economics, Management and Law of the Russian State University for the Humanities*, no. 4, pp. 116–128, DOI: 10.28995/2782-2222-2022-4-116-128

В настоящее время сложившаяся система международных отношений, мировая экономика и международная финансовая система столкнулись с комплексом вызовов, требующих значительной трансформации. Некоторые тенденции сформировались задолго до этого, однако в современных условиях значительно обострились. В частности, после финансового кризиса 2008–2009 гг. процесс глобализации, основанный на неолиберальной парадигме, начал замедляться, а на первый план вышли процессы регионализации и интенсификации региональной интеграции [Сопилко, Еремина, Мясникова 2021]. Данный сдвиг сопровождается кризисом международных институтов, имеющих универсальный характер, – ООН, ВТО, МВФ – в связи с чем предлагаются проекты их реформ или создаются альтернативные региональные институты. Помимо трансформаций в институциональном измерении стоит отметить, что за последние несколько лет, особенно во время пандемии коронавируса, были выявлены системные проблемы в рамках мировой экономики и системы международных отношений. На первый план вышли проблемы цифровой трансформации экономик, изменения климата, продовольственной безопасности, разрыва торговых и производственных цепочек из-за неэкономических факторов и многие другие. Ключевыми особенностями современных вызовов стали, с одной стороны, их комплексный характер, который требует от государств комплексных решений во многих отраслях, включая здравоохранение, транспортную и энергетическую инфраструктуру, информационные технологии и многие другие, с другой стороны, масштаб вызовов, требующий координации усилий и мер на региональном и глобальном уровне. Перед ведущими экономи-

ками мира встала острая необходимость поиска механизмов ответа на данные вызовы и осуществления необходимых трансформаций.

С учетом вышеописанных тенденций, в последние два десятилетия акторы международных отношений начали формировать и продвигать собственные проекты трансрегионального сотрудничества. КНР объявила о запуске инициативы «Один пояс – один путь», Япония предложила инициативу по созданию высококачественной инфраструктуры, которая была трансформирована в “Free and Open Indo-Pacific”, Европейский союз выдвинул стратегию по соединению Европы и Азии, впоследствии расширив ее до “Global Gateway”, страны, входящие в G-7, предложили проект инициативы “Build Back Better World”, на основе которой Великобритания и страны Запада будут реализовывать «Партнерство для глобальной инфраструктуры». В рамках данных инициатив ведущие акторы создают не только возможности для расширения экономического сотрудничества между участниками, но и финансовые инструменты для реализации проектов, формируют региональные финансовые институты, организуют механизмы технологического, энергетического сотрудничества, формируют транспортные взаимосвязи. Все это способствует формированию целого комплекса связей между несколькими регионами в различных сферах и на различных уровнях, начиная от двустороннего сотрудничества отдельных стран, заканчивая взаимодействием региональных интеграционных объединений. Участвующие стороны с помощью подобных проектов смогут сформировать комплекс региональных и трансрегиональных связей в различных сферах, который с одной стороны будет более адаптивным к современным вызовам, а с другой стороны, сможет создать базу для содействия трансформации национальных экономик.

Для понимания роли трансрегиональных инициатив в рамках современных трансформаций стоит обратиться к особенностям их генезиса и выделить их отличительные черты. Наиболее подходящей для данного анализа представляется инициатива КНР «Один пояс – один путь», действующая на протяжении девяти лет и охватывающая проекты с более чем 170 странами по оценке китайской стороны.

Анализ особенностей развития инициативы КНР «Один пояс – один путь» необходимо начать с рассмотрения ее места в рамках планов экономического развития КНР – в рамках 13-го, 14-го пятилетнего плана социально-экономического развития [Островский 2021] и «Стратегических целей видения» 2035 (2035 年远景目标) [Шкваря 2022]. В рамках задач, определенных 13-м пятилетним планом стимулирования процессов развития на территории Ки-

тая – в первую очередь в западных провинциях страны, – подчеркивается важная роль инициативы КНР «Один пояс – один путь». Помимо этого, инициатива КНР «Один пояс – один путь» является важным драйвером развития внешнеэкономических связей с другими регионами мира, в том числе через развитие экономических коридоров. В рамках 14-го пятилетнего плана с помощью реализации проектов инициативы «Один пояс – один путь» китайское руководство планирует содействовать не только развитию торговых и экономических связей между Китаем и регионами мира, но и способствовать развитию цифровой экономики, «зеленой энергетики», а также сотрудничеству в сфере здравоохранения. Такое расширение сфер взаимодействия в рамках инициативы КНР «Один пояс – один путь» свидетельствует о ее трансформации в ведущий инструмент КНР на международной арене для организации трансрегионального сотрудничества.

В мае 2020 г. Си Цзиньпин на заседании постоянного комитета политбюро ЦК КПК выдвинул модель «двойной циркуляции» китайской экономики [Матвеева, Чжао 2021]. Развитие китайской экономики определяется двумя основными составляющими: внутренним рынком и внешней торговлей. В рамках предложенной модели двойной циркуляции инициатива КНР «Один пояс – один путь» выполняет несколько функций [Шкваря 2021]: с одной стороны, проекты инициативы способствуют развитию экономических, транспортных связей с внешними рынками, с другой стороны, способствуют развитию внутреннего рынка через реализацию проектов на территории Китая и создание спроса на финансовые и материальные ресурсы со стороны китайских компаний.

Инициатива КНР «Один пояс – один путь» стала объединением двух проектов, провозглашенных осенью 2013 г. – «Нового экономического пояса Шелкового Пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» [Ивина, Белова 2020]. С этого времени КНР стала активно продвигать собственную инициативу на двустороннем и региональном уровне (например, на саммите «Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии», форуме китайско-арабского сотрудничества и др.). Главным направлением сотрудничества было провозглашено создание транспортной инфраструктуры в рамках Морского Шелкового пути и шести экономических коридоров. Впоследствии сферы сотрудничества неуклонно расширялись, затрагивая не только транспортную, но и энергетическую инфраструктуру, а также создание специальных экономических зон и промышленных парков в разных странах мира. Так, например, на конец 2018 г. под флагом «Одного пояса – одного пути» и в сотрудничестве с КНР было создано

более 82 зон и промышленных парков в 24 государствах. В последние годы важными направлениями стало сотрудничество в сфере цифровой инфраструктуры – «Цифровой Шелковый путь» (数字丝路), а также взаимодействие в области здравоохранения для противодействия эпидемиям в рамках так называемого Шелкового пути здравоохранения (健康丝绸之路).

Важно подчеркнуть, что Китай пытается выстраивать каналы взаимодействия как через существующие региональные и межрегиональные организации и форумы, такие как АСЕАН, АТЭС, ШОС, Организация регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии, так и через создание собственных площадок. В частности, в 2017 и 2019 гг. в Пекине прошел форум международного сотрудничества «Один пояс – один путь» [Кожин 2019], на котором были представлены как страны, так и финансовые и коммерческие структуры. На региональном уровне Китай также создает различные площадки для взаимодействия, например, форум сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы. Вплоть до конца 2020 г. в рамках данного формата было подписано более сотни соглашений, объем привлеченных инвестиций в страны региона составил более 21 млрд долл. США. Активно развиваются контакты через неформальное сотрудничество, в частности различные выставки на региональном и субрегиональном уровне: *China-ASEAN Expo*, *China-Eurasia Expo*, *China-South Asia Expo*, *China-Arab States Expo*, *China-Russia Expo*, международный кинофестиваль «Шелкового пути» и другие мероприятия.

Рассматривая инициативу «Один пояс – один путь» в качестве механизма развития экономических и финансовых связей, формирования торговых и производственных цепочек, стоит подчеркнуть, что в рамках комплекса взаимосвязей весомую роль играют двусторонние связи между странами-участницами и КНР в качестве ведущего актора. Согласно заявлению специального заседания министерства коммерции КНР, к январю 2021 г. Китай подписал договоры о сотрудничестве в рамках инициативы КНР «Один пояс – один путь» с более чем 171 государствами и международными организациями. Китай предпочитает развитие двусторонних связей, так как в процессе двустороннего диалога имеет больше потенциальных преимуществ, особенно при взаимодействии с небольшими странами. Это связано с несколькими причинами. Во-первых, Китай является одним из крупнейших или крупнейшим торговым партнером, с которым у многих стран приходится более четверти, а в отдельных случаях более половины от всего внешнего торгового оборота (табл. 1).

Таблица 1

Доля и место Китая в структуре импорта и экспорта страны,
присоединившейся к инициативе «Один пояс – один путь»
(2019 г.), %

Регион	Страна	Доля Китая (место) в структуре экспорта	Доля Китая (место) в структуре импорта
ЮВА	Вьетнам	15,7 (2)	29,8 (1)
	Индонезия	16,7 (1)	26,2 (1)
	Таиланд	12 (2)	21,1 (1)
	Лаос	28,8 (2)	29 (2)
	Мьянма	31,8 (1)	36,3 (1)
	Камбоджа	6,8 (3)	37,4 (1)
	Малайзия	14,2 (1)	20,7 (1)
	Сингапур	13,2 (1)	13,7 (1)
	Филиппины	27,4 (1)	22,8 (1)
	Бруней	–	13,2 (1)
ЮА	Пакистан	8,4 (3)	27,3 (1)
	Индия	6,9 (3)	16 (1)
	Шри-Ланка	2,4 (5)	22,9 (1)
	Бангладеш	–	21,5 (1)
	Афганистан	3,6 (3)	13,9 (2)
ЦА	Казахстан	13,6 (2)	17,1 (2)
	Узбекистан	9,1 (2)	22,2 (1)
	Киргизия	–	21,7 (2)
	Туркменистан*	76,6 (1)	13,8 (3)
	Таджикистан*	–	27,4 (1)
ЦВЕ	Польша	–	14,4 (2)
	Венгрия	–	7,7 (2)
	Чехия	–	18,1 (2)
	Словакия	2,7 (4)	6,7 (2)

Окончание табл. 1

Регион	Страна	Доля Китая (место) в структуре экспорта	Доля Китая (место) в структуре импорта
АЮС	Ангола	58,2 (1)	14,5 (1)
	Джибути*	27,5 (1)	43 (1)
	Эфиопия	8,9 (2)	28,3 (1)
	Танзания	–	20,7 (1)
	Кения	–	22 (1)

Примечания: * информация в рамках базы данных ВТО представлена до 2010 г., поэтому взята из базы данных ОЕС.

(–) означает, что Китай не входит в пятерку крупнейших торговых партнеров.

Источник: составлено автором на основе данных ВТО¹ и ОЕС².

Во-вторых, Китай обладает значительным инвестиционным потенциалом, и китайские компании активно инвестируют за рубежом, что также может быть использовано в качестве инструмента лоббирования (табл. 2).

Важным аспектом развития инициативы КНР «Один пояс – один путь» является формирование институтов и паттернов финансового и инвестиционного сотрудничества. В рамках инициативы КНР «Один пояс – один путь» значительную роль играют кредиты китайских государственных банков и инвестиции китайских корпораций. Среди региональных финансовых институтов, обеспечивающих финансирование инициативы, выделяются Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд «Шелкового пути» [У 2018]. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций [Андропова, Шелепов 2019] был создан по предложению КНР. В июне 2015 г. был подписан учредительный договор. Целью банка провозглашено: стимулирование стабильного экономического развития в Азии через инвестирование в инфраструктуру региона. Банк объединил страны региона и страны из других регионов, в том числе некоторые страны Европейского союза. Доля

¹ Trade Profiles 2021 // The WTO. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_profiles21_e.pdf (дата обращения 6 июня 2022).

² Country Profiles // Observatory of Economic Complexity. URL: <https://oec.world/en/> (дата обращения 6 июня 2022).

голосов КНР в АБИИ составляет около 30%, что позволяет Китаю в значительной степени влиять на принимаемые решения, в том числе касательно финансирования проектов. Фонд «Шелкового пути» был основан в декабре 2014 г. Основными целями является среднесрочное и долгосрочное инвестирование в проекты в рамках инициативы КНР «Один пояс – один путь», обеспечение финансового взаимодействия между странами-участницами инициативы. Основными участниками и инвесторами фонда являются государственные банки КНР: Банк развития Китая, Эксимбанк Китая (*Export-Import Bank of China*) и другие. Также китайские государственные банки участвуют в формировании региональных и межрегиональных инвестиционных фондов, например Инвестиционный фонд для сотрудничества АСЕАН и Китая, Инвестиционный фонд для сотрудничества Китая и ССАГПЗ, Российско-китайский инвестиционный фонд, Китайско-африканский фонд развития, объем которых составляет от одного млрд долл. США до нескольких десятков млрд долл.

Таблица 2

Потоки инвестиций КНР в разные регионы мира
в “*greenfield projects*” за 2018 и 2019 гг. в млн долл. США
и в % от общего потока

	2018		2019	
	млн долл.	% от общего	млн долл.	% от общего
Переходные экономики	9251	18,2	15 715	34,1
Развивающаяся Азия	34 242	8,6	13 304	5,0
Северная Африка и Африка южнее Сахары	11 907	15,4	11 915	15,5
Развитые страны	18 449	4,9	10 639	3,1

Источник: составлено автором на основе данных *World Investment Report 2020*³.

С учетом вышеизложенного можно выделить следующие особенности «Одного пояса – одного пути» как трансрегиональ-

³ World Investment Report 2020 // UNCTAD [Official site]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_en.pdf (дата обращения 6 июня 2022).

ной инициативы. Во-первых, формирование комплексного пространства взаимодействия в различных сферах, включая инфраструктуру, энергетику, цифровые технологии и т. д. Во-вторых, создание комплекса форматов и институтов для регионального и межрегионального сотрудничества, которые отталкиваются от особенностей регионального развития. В-третьих, формирование собственной структуры институтов и механизмов инвестиционного сотрудничества, со значительной ролью ведущего актора – КНР.

В целом можно сказать, что инициатива «Один пояс – один путь» является механизмом по формированию пространства трансрегиональных экономических, производственных, финансовых, транспортных и прочих взаимосвязей. Важно подчеркнуть, что китайское руководство обличает развитие данной инициативы и в идейные конструкты, например, «Один пояс – один путь» является неотъемлемой частью идеи о Сообществе единой судьбы человечества, или рассматривается китайскими теоретиками как «интегративное видение» [Huang 2020]. В идейном плане это можно трактовать как попытку представить альтернативную модель развития для всего мира на фоне разочарования в неолиберальной глобализации. В экономическом и финансовом плане можно говорить о формировании пространства связей, на характер которых Китай оказывает значительное влияние, а также они выстраиваются не по пути универсализации и унификации, а создавая институты и механизмы субрегионального, регионального и межрегионального сотрудничества, учитывающие региональные особенности экономики и политических систем.

Важно отметить, что данная инициатива в первую очередь нацелена на стимулирование развития китайской экономики и достижения целей развития, заложенных Китаем в рамках многолетних планов. В рамках реализации инициативы КНР будет использовать весь лоббистский потенциал, которым обладает, особенно на двустороннем уровне, а также активно использовать финансовые и экономические инструменты в процессе взаимодействия. В связи с этим многие эксперты высказывают опасения о возможности появления так называемых «долговых ловушек» со стороны Китая в процессе финансирования отдельных проектов. Шри-Ланка в декабре 2017 г. не смогла выплатить долг в размере 8 млрд долл. США перед китайскими инвесторами. В процессе переговоров стороны пришли к следующему компромиссу: Шри-Ланка в качестве уплаты долга предоставляет порт Хамбантота в долгосрочную аренду КНР. Несмотря на передачу порта, долг Шри-Ланки увеличился до 13 млрд долл. США из-за высоких процентных ставок по займам [Stanzel 2019].

В условиях нынешней волны геополитической турбулентности, экономической нестабильности, обострения соперничества между ведущими державами и новыми региональными центрами инициатива «Одного пояса – одного пути» является важным механизмом организации взаимодействия и сотрудничества между Китаем и различными странами и регионами мира. Пространство взаимодействия между участвующими субъектами охватывает различные области начиная от инфраструктуры и заканчивая технологиями, что позволит создать более устойчивые связи на региональном и межрегиональном уровне и может быть использовано для объединения усилий с целью противодействия региональным и глобальным вызовам.

При этом западные страны активно пытаются продвигать альтернативные трансрегиональные проекты с целью противодействия укреплению китайского влияния. Упомянутая инициатива ЕС “Global Gateway” основана на стратегии ЕС по развитию взаимосвязи между Европой и Азией, которая разрабатывалась с 2016 г. и основными целями имела, с одной стороны, выстраивание взаимодействия между наднациональными институтами ЕС и КНР по вопросам трансрегиональных инициатив, с другой стороны, разработку альтернативы «Одному поясу – одному пути» и реализацию ее в других регионах. В рамках “Global Gateway” в феврале 2022 г. на саммите ЕС–Африка заявлен инвестиционный план ЕС–Африка (Africa – Europe Investment Package) объемом 150 млрд евро. Выдвинутая на саммите G-7 инициатива “Build Back Better World”, трансформированная в “Partnership for Global Infrastructure”, предусматривает объем инвестиций более 600 млрд долл. США и также позиционируется как альтернатива китайскому проекту. Безусловно, можно предположить, что продвижение и реализация трансрегиональных инициатив станет одной из самых острых сфер конкуренции между ведущими экономикой мира, если уже не стало. Однако говорить о линейном транзите от глобализации к новой идее универсального трансрегионального сотрудничества и доминирования одного проекта не представляется возможным. В связи с этим перед региональными державами, региональными интеграционными объединениями открывается окно возможностей по развитию взаимосвязи с другими странами и регионами через несколько механизмов трансрегионального сотрудничества и встраивания в более перспективные экономические и производственные цепочки.

Литература

- Андропова, Шелепов 2019 – *Андропова И.В.* Возможности усиления влияния НБР и АБИИ в глобальной финансовой системе // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. Т. 14. № 1. С. 39–54. DOI: 10.17323/1996-7845-2019-01-03.
- Ивина, Белова 2021 – *Ивина Н.В., Белова Е.С.* Перспективы использования Нового шелкового пути Российской Федерацией // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2021. № 3. С. 52–61. DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.
- Кожин 2019 – *Кожин Е.Г.* Форум «Один пояс, один путь» в формировании повестки институционального регионализма АТР // Международные отношения. 2019. № 2. С. 56–66. DOI: 10.7256/2454-0641.2019.2.29762.
- Матвеева, Чжао 2021 – *Матвеева Н.В., Чжао Ф.* «Один пояс, один путь»: место Китая в глобальной модели «двойной циркуляции» // Московский экономический журнал. 2021. № 9. DOI: 10.24411/2413-046X-2021-10545.
- Островский 2021 – *Островский А.В.* КНР: Итоги 13-й пятилетки – планы 14-й пятилетки // Социально-экономические итоги 13-й пятилетки КНР (2016–2020 гг.) и задачи 14-й пятилетки (2021–2025 гг.): Статьи ежегодной науч. конф. Центра экономических и социальных исследований Китая Института Дальнего Востока РАН. Москва, 21 апреля 2021 г. М.: Ин-т Дальнего Востока РАН, 2021. С. 9–22.
- Сопилко, Еремина, Мясникова 2021 – *Сопилко Н.Ю., Еремина И.Ю., Мясникова О.Ю.* Противоречивость глобализации и региональной интеграции в контексте интеграционных процессов ЕАЭС // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». № 3 (ч. 2). С. 238–248. DOI: 10.28995/2073-6304-2021-3-238-248.
- У 2018 – *У Б.* Фонд Шелкового пути: основные направления и результаты деятельности // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 5–2. С. 134–142.
- Шкваря 2021 – *Шкваря Л.В.* Инициатива «Один пояс, один путь»: предпосылки и задачи Китая // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2021. Т. 7. № 4. С. 118–127.
- Шкваря 2022 – *Шкваря Л.В.* Инновационное развитие Китая и задачи на будущее // Азия и Африка сегодня. 2022. № 1. С. 32–39. DOI: 10.31857/S032150750018296-7.
- Huang 2020 – *Huang P.C.* A New Integrative Vision: China's Belt-Road Initiative and Its Asian Infrastructure Investment Bank // Modern China. 2020. № 46 (5). P. 463–489.
- Stanzel 2019 – *Stanzel A.* China's BRI and Europe's Response // American Institute for Contemporary German Studies (Johns Hopkins University). 17.01.2019. URL: <https://www.aicgs.org/publication/chinas-bri-and-europes-response/> (дата обращения 6 июня 2022).

References

- Andronova, I.V., and Shelepov, A.V. (2019), "Potential for strengthening the NDB's and AIIB's role in the global financial system", *International Organisations Research Journal*, vol. 14, no. 1, pp. 39–54. DOI: 10.17323/1996-7845-2019-01-03.
- Ivina, N.V. and Belova, E.S. (2020), "Prospects for the use of the New Silk Way by the Russian Federation", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 3, pp. 52–61, DOI: 10.28995/2073-6304-2020-3-52-61.
- Huang, P.C. (2020), "A New Integrative Vision: China's Belt-Road Initiative and Its Asian Infrastructure Investment Bank", *Modern China*, no. 46 (5), pp. 463–489.
- Kozhin, E.G. (2019), "The Forum of 'One Belt, One Road' Initiative in the process of shaping the institutional regionalism agenda for the Asia-Pacific region", *International Relations*, no. 2, pp. 56–66. DOI: 10.7256/2454-0641.2019.2.29762.
- Matveeva, N.V., and Zhao, F. (2021), "'One Belt, One Road': place of China in the global 'double circulation model' ", *Moscow economic journal*, no. 9. DOI: 10.24411/2413-046X-2021-10545.
- Ostrovskii, A.V. (2021), "PRC. Results of the 13th five-year plan – plans for the 14th five-year plan", *Sotsial'no-ekonomicheskie itogi 13-i pyatiletki KNR (2016–2020 gg.) i zadachi 14-i pyatiletki (2021–2025 gg.): Stat'i ezhegodnoy nauchnoy konferentsii Centra ekonomicheskikh i sotsial'nykh issledovaniy Kitaya Instituta Dal'nego Vostoka RAN* [Socio-economic results of the 13th five-year plan of the PRC (2016–2020) and objectives of the 14th five-year plan (2021–2025). Papers of the annual scientific Conference of the Center for economic and social studies of China with the Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences], Institut Dal'nego Vostoka RAN, Moscow, Russia, pp. 9–22.
- Shkvarja, L.V. (2021), "One belt, one road initiative: China's prerequisites and challenges", *Geopolitics and Ecogeodynamics of Regions*, vol. 7, no. 4, pp. 118–127.
- Shkvarya, L.V. (2022), "China's innovative development and challenges for the future", *Asia and Africa today*, no. 1, pp. 32–39, DOI: 10.31857/S032150750018296-7.
- Sopilko, N.Yu., Eremina, I.Yu. and Myasnikova, O.Yu. (2021), "Globalization and regional integration inconsistency in the context of the integration processes of the EAEU", *RSUH/RGGU Bulletin "Economics. Management. Law" Series*, no. 3 (part 2), pp. 238–248, DOI: 10.28995/2073-6304-2021-3-238-248.
- Stanzel, A. (2019), "China's BRI and Europe's Response", *American Institute for Contemporary German Studies (Johns Hopkins University)*. URL: <https://www.aicgs.org/publication/chinas-bri-and-europes-response/> (Accessed 6 June 2022).
- Wu, B. (2018), "Silk Road Fund: Main directions and results of activity", *Economy and business: theory and practice*, no. 5 (2), pp. 134–142.

Информация об авторе

Даниил А. Потапов, аспирант, РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия; 117997, Россия, Москва, Стремянный переулок, д. 36; potapov.dpeng@gmail.com

Information about the author

Daniil A. Potapov, postgraduate student, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia; bld. 36, Stremyanny Alleyway, Moscow, Russia, 119991; potapov.dpeng@gmail.com