

Научная статья
УДК 339.3(5-015)
<https://doi.org/10.24158/pep.2022.2.3>

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» в Центральной Азии: проблемы и препятствия реализации

Хао Ван

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия,
wanghao718@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6050-0918>

Аннотация. В статье рассмотрены основные вопросы, касающиеся реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь». Освещены основные проблемы и препятствия, встающие на пути успешного воплощения в жизнь инфраструктурных, экономических, политических, социальных и финансовых проектов Китая в регионе Центральной Азии. Отмечено, что причины, лежащие в основе возникновения различных мнений критического порядка, сводятся в основном к нескольким принципиальным: территориальные споры у государств-участников проекта возрождения Шелкового пути, недоверие лидеров друг другу, ориентация инициативы на правительственный уровень в ущерб интересам граждан, страх китайской интервенции в странах Центральной Азии, несовершенство трудового законодательства в них, касающегося местных и иностранных работников, сложности с финансированием инициативы, сильная закредитованность стран-участниц, их стремление вырваться из-под контроля России любой ценой, иногда – в ущерб национальным экономикам. Выделяются основные факторы, которые должны быть приняты во внимание Пекином при планировании и осуществлении проектов сотрудничества в странах Центральной Азии.

Ключевые слова: Центральная Азия, Китай, инфраструктурное развитие, инициатива «Один пояс – один путь», экономическое сотрудничество, Казахстан

Для цитирования: Ван Х. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» в Центральной Азии: проблемы и препятствия реализации // Общество: политика, экономика, право. 2022. № 2. С. 23–28. <https://doi.org/10.24158/pep.2022.2.3>.

Original article

China's "One Belt and One Road" initiative in Central Asia: challenges and obstacles to implementation

Hao Wang

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia,
wanghao718@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6050-0918>

Abstract. The article discusses the main issues related to the implementation of the Chinese initiative "One Belt – One Road". The main challenges and obstacles to the successful implementation of China's infrastructure, economic, political, social and financial projects in the Central Asian region are highlighted. It is noted that the reasons underlying the various critical views can be summarized mainly in several fundamental ones: territorial disputes among the states participating in the Silk Road revival project, mistrust between leaders, the government orientation of the initiative to the detriment of citizens' interests, fear of Chinese intervention in Central Asian countries, imperfect labor laws there concerning local and foreign workers, difficulties in financing the initiative, strong creditworthiness of the participating countries, their desire to escape from Russia's control at any cost, sometimes to the detriment of national economies. The main factors that should be taken into account by Beijing when planning and implementing cooperation projects in Central Asian countries are highlighted.

Keywords: Central Asia, China, infrastructure development, "One Belt and One Road" initiative, economic cooperation, Kazakhstan

For citation: Wang, H. (2022) China's "One Belt and One Road" initiative in Central Asia: challenges and obstacles to implementation. *Society: Politics, Economics, Law.* (2), 23–28. Available from: [doi:10.24158/pep.2022.2.3](https://doi.org/10.24158/pep.2022.2.3) (In Russian).

С тех пор как в 2013 г. было объявлено об инициативе «Один пояс – один путь» (далее – «ОПОП»), расширяющееся экономическое, деловое и геополитическое присутствие Китая во всем мире сигнализировало о стремлении Пекина играть более значительную роль в международной системе и глобальном управлении. Центральная Азия и, в частности, Казахстан имеют большое стратегическое значение для успеха реализации ОПОП. Примечательно, что старт инициативе был дан во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Астану в сентябре 2013 г.,

подчеркнув важнейшую транзитную роль Казахстана в повороте Китая в сторону Европы. Для Центральной Азии проекты ОПОП выглядят весьма многообещающе, поскольку они позволяют странам региона увеличить взаимодействие, расширить региональную торговлю и модернизировать свою устаревшую транспортную инфраструктуру. Для Китая же ОПОП – это способ предоставления общественных благ, содействия глобальной взаимосвязанности (транспортной, инфраструктурной, технологической, цифровой и пр.) и представления себя как ответственного международного актора (Лексютина 2018).

Центральноазиатский регион также занимает ключевое место в евразийских амбициях Пекина, касающихся связывания запада Китая с Южной Азией, Ближним Востоком и Европой, что позволит снизить зависимость страны от морских путей (Lao, Wu, 2018). Например, экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия строится, чтобы связать Китай с Персидским заливом через Иран и портом Эгейского моря Пиреей через Турцию. Пекин также планирует создать сеть крупных наземных и железнодорожных транзитных маршрутов из Азии в Европу. Железнодорожные маршруты экономического пояса нового Шелкового пути к Среднему коридору Турции через Казахстан и Каспийское море значительно сокращают путь китайских товаров на рынки Ближнего Востока и Европы.

Центральная Азия для Поднебесной также ценна сама по себе из-за углеводородных и минеральных ресурсов региона, которые Пекин использует для поддержания своего экономического роста. Учитывая, что более половины его нефти поступает с Ближнего Востока и что более 80 % его импорта приходится на морские перевозки, Китай обратился к наземным поставщикам нефти для повышения энергетической безопасности (Sim, Aminjonov, 2020a). Еще до официального запуска ОПОП богатые ресурсами и не имеющие выхода к морю соседи из Центральной Азии были первым выбором Пекина в диверсификации источников импорта углеводородов; сеть трубопроводов для транспортировки нефти из Казахстана в Западный Китай была введена в эксплуатацию в 2006 г. В настоящее время китайские компании контролируют четверть добычи нефти в Казахстане, и Пекин заинтересован в повышении уровня импорта нефти (Sim, Aminjonov, 2020a). Почти весь природный газ из этого региона теперь направляется в Поднебесную по газопроводу Центральная Азия – Китай, построенному с привлечением китайских инвестиций. Кыргызстан, Таджикистан и Казахстан также являются важными поставщиками редкоземельных металлов, которые будут использоваться в Китае для производства высокотехнологичных изделий, таких как солнечные панели или перезаряжаемые батареи.

Наконец, географическая и культурная близость Центральной Азии к проблемному китайскому Синьцзяну определяет внимание Пекина к этим государствам. Пекин осознает, в какой степени на Синьцзян может повлиять экономическая, социальная и политическая обстановка в соседней Центральной Азии. Поскольку три из шести коридоров инициативы «Один пояс – один путь» проходят через Синьцзян, Пекин надеется, что экономическое развитие принесет социальный мир и политическую стабильность в этот регион, а также его ближайшим западным соседям.

Являясь амбициозной глобальной стратегией Китая, ОПОП провоцирует много критики и даже противодействие со стороны некоторых западных стран. Среди препятствий на пути к успеху ОПОП его противники выделяют геополитические сложности, трудности координации политики Китая и стран, территория которых включена в маршруты ОПОП; инвестиционную неопределенность и низкую прозрачность финансовых процессов, обеспечивающих реализацию инициативы; общественное сопротивление и коррупцию, сопряженную с некоторыми китайскими проектами. Наблюдатели скептически относятся к самой китайской модели, которая, как считается, игнорирует такие либеральные ценности, как демократия, права человека и верховенство закона (Oehler-Şincai, 2019).

Китайская сторона, напротив, отмечает, что в рамках инициативы «Один пояс – один путь» обсуждаются вопросы инфраструктуры, экономики и развития бизнеса в регионе Центральной Азии. ОПОП рассматривается как наилучший способ развития торговых путей Китая к западным странам и обеспечения Центральной Азии необходимой инфраструктурой, взаимосвязанностью и условиями, способствующими процветанию и улучшению экономического положения. Китайская политика направлена на усиление экономического роста ключевых для Поднебесной регионов, у Пекина нет намерений изменить управление и политические режимы в странах ОПОП. В отличие от Запада, Пекин уделяет меньше внимания рыночным реформам, свободе слова, эффективному управлению и прозрачности в регионе, считая призывы к таким действиям потенциально вредными и разрушительными для нынешнего политического статуса-кво¹.

¹ Молдашев К. Риски в реализации инициативы «Один пояс, один путь» в Центральной Азии [Электронный ресурс] // Central Asian Bureau for Analytical Reporting. URL: <https://cabar.asia/en/risks-in-the-implementation-of-the-belt-and-road-initiative-in-central-asia> (дата обращения: 24.01.2022).

Китай, будучи экономически более мощным, является одним из самых крупных инвесторов и торговых партнеров Центральной Азии. Глубина экономического взаимодействия со странами этого региона действительно позволяет Пекину оказывать определенное давление на их правительства с целью привлечения их в орбиту политических планов Китая. Однако тот же самый приток инвестиций и финансирования, сопряженный с низкой прозрачностью проектов ОПОП, способствует распространению представлений о «китайской угрозе» среди населения Центральной Азии. В результате, несмотря на стремление Поднебесной экспортировать свою модель развития путем продвижения ОПОП, она воспринимается местными сообществами как несовместимая с гражданским обществом, либеральными ценностями и национальными интересами. Особые сомнения вызывает то, что китайская модель и правовая система будут способствовать дальнейшему институциональному прогрессу в регионе (Buranelli, 2018).

Говоря об основных проблемах и сложностях, с которыми Пекин сталкивается в ходе реализации ОПОП, можно выделить следующие.

В первую очередь следует сказать о том, что в Центральной Азии до сих пор существуют острые пограничные споры, которые могут поставить под угрозу вопросы и планы строительства автомобильных и железных дорог в регионе. Например, недавние стычки на кыргызско-узбекской границе и постоянное затягивание переговоров о границе между Таджикистаном и Узбекистаном делают вопросы строительства транснациональных дорог и инфраструктуры более сложными, чем ожидалось. Общая проблема в этом отношении заключается в том, как разработать сеть инфраструктуры, которая по определению пересекает границы, где несколько сегментов не разграничены и не демаркированы.

В этой картине следует принимать во внимание и более широкие геополитические факторы. Например, как указывает один из исследователей, «есть план строительства 90-километрового тоннеля в Ферганской долине ..., но Россия оказывает давление на правительство Кыргызстана, чтобы оно не реализовывалось» (Buranelli, 2018).

Вторая проблема, вытекающая из первой, – это недостаточное взаимное доверие между центральноазиатскими лидерами. Так, например, хотя отношения между Узбекистаном и Казахстаном в целом были теплыми и основанными на сотрудничестве, их взаимодействие в Ферганской долине далеко от дружеских. Китай преуспевает в продвижении политики билатерализма и способен продвигать свою инфраструктурную повестку дня в регионе, основываясь на двусторонних договоренностях (Акматалиева, 2018). Однако вопрос в том, до какой степени такое продвижение проектов может быть устойчивым. Как отмечалось выше, создаваемая в рамках ОПОП инфраструктура по определению является многосторонней. Хотя внутренние проекты могут быть легко созданы и реализованы в свете потребностей Центральной Азии, транснациональная инфраструктура может стать предметом споров и бесконечных переговоров из-за отсутствия многостороннего регионального сотрудничества. В будущем, особенно когда инвестиции станут более устойчивыми, необходимо будет стремиться к достижению баланса между сильным двусторонним и мягким многосторонним подходами. На данный момент «еще не хватает многосторонней площадки для обсуждения ОПОП, но вскоре ею может стать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций» (Buranelli, 2018).

Третья проблема связана с тем, что необходимо выработать такую схему сотрудничества Китая со странами Центральной Азии, когда пользу будут получать не только правительства, но и местные жители. На данный момент, по мнению отдельных экспертов, «польза для населения имеет второстепенное значение, поскольку [это] проекты капиталоемкие, ограниченные по времени» (Buranelli, 2018). В целях купирования настроений о «китайской угрозе» необходимо, чтобы преимущества для простых людей и местных сообществ были акцентированы и разъяснены аудитории центральноазиатских стран.

Некоторые из китайских проектов, по-видимому, имеют ограниченную пользу для широких слоев населения. Их реализация сопровождается обвинениями в слабом регулировании; вероятно, они являются средствами, которые позволяют местным элитам получать ренту, связанную с ОПОП. Согласно источникам, китайские официальные лица в частном порядке признали, что до 30 % их инвестиций в ОПОП в Центральной Азии теряется из-за коррупции (Sim, Aminjonov, 2020b). Так, коррупционные скандалы были связаны с такими проектами, как строительство завода стоимостью 385 млн долл. или ремонт китайскими подрядчиками автомагистрали Душанбе – Чанак с кредитом в 300 млн долл. (Sim, Aminjonov, 2020b).

Еще один элемент, который необходимо принять во внимание, – это отношение жителей Центральной Азии к китайским рабочим и, в более общем плане, китайское экономическое проникновение. Не секрет, что в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане враждебно относятся к китайцам, хотя и на разных уровнях. В Таджикистане, несмотря на высокий спрос на инфраструк-

туру и китайские инвестиции, «существует общее неприятие китайского капиталистического образа действий» (Buranelli, 2018), особенно из-за традиционного импринтинга общества. В Кыргызстане, несмотря на общую внешнюю терпимость к китайскому присутствию в стране, недавние события говорят об обратном. Скандал вокруг «Junda Petrol Company» в январе 2016 г., когда Юй Шаньлин, директор компании, был обвинен в уклонении от уплаты налогов на сумму 54 млн сомов (716 000 долл.), был необычным в стране с точки зрения публичности и резонанса¹. В Казахстане подозрительное отношение населения к китайцам существовало некоторое время, но оно усугубилось предложенной реформой Земельного кодекса, разрешающей иностранцам арендовать землю на 25 лет вместо существующего 10-летнего срока. Протесты охватили всю страну: от Атырау до Уральска и Алматы. Один из активистов сказал: «Мы пришли на площадь, чтобы сообщить нашей региональной администрации, что мы не хотим отдавать нашу родную землю в аренду никому, особенно китайцам»².

Пятый комплекс проблем сопряжен с законодательными нормами, касающимися защиты местных работников. Важно иметь в виду, что Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан являются членами Всемирной торговой организации (ВТО) и поэтому не могут не воспользоваться фиксированным регулированием в отношении местной занятости: «Правила ВТО не предусматривают фиксированных условий трудоустройства для местного населения, поэтому [возможность трудоустройства подавляющего большинства местных работников] будет оставлена на усмотрение правительства» (Buranelli, 2018).

Следует учитывать также более широкие экономические факторы, способные влиять на реализацию ОПОП. Например, Китаю необходимо помнить, что Кыргызстан и Таджикистан могут столкнуться – и уже сталкиваются – с серьезными трудностями при погашении кредитов. Поэтому следует принимать во внимание влияние отсроченных платежей на общий бюджет реализуемых проектов.

В случае с Узбекистаном проблема заключается не в кредитах, а в том, как рассматривать торговлю и коммерцию в целом. Скептицизм Узбекистана в отношении открытой свободной торговли с соседями общеизвестен, он относится и к Поднебесной (Lain, 2018).

Выплаты китайским кредиторам также сопряжены с риском, отчасти потому, что они увеличивают долговые обязательства центральноазиатских государств перед одной страной. Китай является крупным кредитором, особенно менее развитых государств – Кыргызстана и Таджикистана. Для первого из названных крупнейшим кредитором по льготным кредитам является государственный Эксимбанк Китая – ключевой «политический» банк, участвующий в финансировании ОПОП. В период с 2011 по 2016 гг. сумма задолженности компаний Кыргызстана перед Эксимбанком увеличилась в пять раз. На январь 2020 г. из 3,9 млрд долл. внешнего долга Кыргызстана 1,8 млрд долл. пришлось на Китай (Лексютина, 2020: 308). Для Таджикистана в общем объеме кредитов, полученных от зарубежных государств (в размере 1,87 млрд долл.), основная сумма долга приходится также на Эксимбанк Китая – 1,21 млрд долл. (Лексютина, 2020: 308). Эти кредиты представляют собой проблему не только для должников: в отчете «Fitch» указано, что «большие льготные периоды и периоды погашения» могут вызвать долгосрочные трудности с качеством активов для банков Китая (Lain, 2018).

Шестая группа проблем связана со спецификой центральноазиатских государств. Пекину необходимо обеспечить, чтобы ОПОП не казался «чрезмерным» и не был принят без консультаций с заинтересованными сторонами и без уважения их суверенитета. Президент Си признал это в 2013 г., утверждая, что Китай уважает пути развития и политику, выбранные народами стран региона, и никогда не будет вмешиваться во внутренние дела стран Центральной Азии³. Это означает, что Пекин должен быть более конкретным и точным в объяснении инициативы «Один пояс – один путь». Китай должен иметь в виду, что реализация ОПОП зависит от отношений с национальными и субнациональными элитами, интересы которых могут быть противоположными, противоречащими и, следовательно, вредными для проекта. Коррупция является естественным результатом такой динамики.

¹ Shailoobek A. What a Kyrgyzstan oil refinery reveals about China's Belt and Road Initiative [Электронный ресурс] // Global Voices. URL: <https://globalvoices.org/2021/06/09/what-a-kyrgyzstan-oil-refinery-tells-us-or-doesnt-tell-us-about-chinas-bri/> (дата обращения: 24.01.2022).

² Янковская М.А. Пробуждение Казахстана: как земля стала камнем преткновения [Электронный ресурс] // Open Democracy. URL: <https://www.opendemocracy.net/ru/kazakhstan-kamen-pretknoveniya/> (дата обращения: 24.01.2022).

³ 习近平提出中国和中亚建设丝绸之路经济带 = Си предлагает Китаю и Центральной Азии построить экономический пояс Шелкового пути [Электронный ресурс] // Синьхуа. URL: <https://cick.ru/b2sBQ> (дата обращения: 24.01.2022) (на кит. яз.)

Кроме того, участие в ОПОП – это попытка центральноазиатских государств уравновесить присутствие традиционного гегемона – России, которая продолжает доминировать в политической, культурной сферах и сфере безопасности региона. Однако в своем стремлении вырваться из-под чрезмерной зависимости от постсоветской России государства Центральной Азии фактически попадают в аналогичную ловушку к Китаю. И Москва, и Пекин активизируют реализацию региональных интеграционных инициатив – Евразийского экономического союза и ОПОП – для обеспечения своего стратегического и экономического влияния в регионе. Асимметричная взаимозависимость между центральноазиатскими режимами и их более крупными соседями ограничивает способность первых управлять отношениями и уравнивать их; в то же время конкуренция между этими инициативами создает соблазны для центральноазиатских лидеров получить некоторую автономию (Sim, Aminjonov, 2020b). Очевидно, что Китаю необходимо учитывать эти факторы при реализации проекта ОПОП. Это не только экономическое или торговое соображение, но также и нормативное, которое может иметь резонанс на внутрорегиональном и международном уровнях.

Иными словами, вдумчивая, взвешенная и ориентированная на человека реализация проекта пойдет на пользу не только экономике Китая и Центральной Азии, но и улучшит имидж Поднебесной в регионе и на международном уровне. Это вполне соответствовало бы дискурсу Китая о его «мирном подъеме». Играя по правилам международного сообщества, Пекин может показать, как этот проект может внести свой вклад в роль ответственной великой державы в развивающемся регионе (Сизов, 2021). Во-первых, поощряя лучшие экономические практики, такие как прозрачность контрактов, сокращение коррупции, и отдавая предпочтение местным экономистам, привлекая их к проектам, связанным с ОПОП, Китай продемонстрирует другим участникам международного сообщества, что он серьезно относится к общепринятым экономическим нормам, следуя правилам игры. Во-вторых, сосредоточив внимание на людях, а не только на государствах и правительствах, Китай будет казаться более инклюзивным и успокоит возможные страхи перед «непреднамеренной экспансией». В статье Forbes указывается, что проект ОПОП по-прежнему плохо известен людям «на местах», говоря, что «трудно найти бизнес-руководителей [...], которые что-либо знают о политике или понимают ее потенциальные последствия»¹.

Внимание всего мира было приковано к Казахстану в январе 2022 года после того, как десятки людей были убиты в ходе уличных столкновений, а протестующие подожгли и разграбили общественные здания в нескольких городах².

Беспорядки вызвали обеспокоенность Поднебесной судьбой китайских компаний, работающих в стране, которые получили инвестиции в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Посольство Китая в Казахстане разослало им предупреждение об угрозе безопасности, посоветовав внимательно следить за развитием ситуации. Государственные СМИ, однако, сообщают, что пока беспорядки не оказали большого влияния на китайский бизнес и что газопроводы, пролегающие между двумя странами, находятся в безопасности, поскольку они расположены в отдаленных от городов районах, где проходят протесты³. Правительство Казахстана принимает меры для обеспечения сохранности китайских компаний.

На политическом и межправительственном уровне китайские официальные лица выражали обеспокоенность по поводу беспорядков в Казахстане, но в ограниченной степени и в соответствии с официальной политикой Пекина о невмешательстве в политику других стран. В качестве первой официальной реакции 6 января министр иностранных дел Китая Ван И объявил начавшиеся протесты внутренним делом Казахстана. 7 января Си Цзиньпин направил устное сообщение Токаеву, в котором похвалил его за реакцию на происходящее в стране и предложил помощь в противодействии организаторам «цветных революций», поддерживая мнение казахстанского правительства о причинах кризиса, спровоцированных внешними силами⁴. Такое поведение Поднебесной объясняется убежденностью, что националистический поворот в Казахстане или переориентация его внешней и экономической политики в настоящее время маловероятны, а значит, Китай останется важным стратегическим и экономическим партнером Казахстана.

Общий вывод, который можно сделать из вышесказанного, заключается в том, что хотя инициатива ОПОП приветствуется в регионе, в целом отвечает интересам государств Централь-

¹ Simpfendorfer B. How China's Silk Road Policy Is Shaping Up In Neighboring Countries [Электронный ресурс] // Forbes. URL: <https://click.ru/b2sD2> (дата обращения: 24.01.2022).

² Kazakhstan Unrest: How will China's Economic Interests Be Affected by the Protests? [Электронный ресурс] // China Macro Economy. URL: www.scmp.com/economy/china-economy/article/3162581/kazakhstan-unrest-how-will-chinas-economic-interests-be (дата обращения: 01.02.2022).

³ Там же.

⁴ Там же.

ной Азии и может улучшить связанность различных регионов Евразии в экономических и социальных целях, очевидно, что реализация ОПОП будет долгим и вряд ли легким процессом. Китайское руководство должно будет внимательно выслушать требования центральноазиатских правительств и, что более важно, народов этих стран. В частности, налаживание эффективных связей с общественностью и проведение многоуровневой дипломатии (межгосударственная и по линии «государство – народ») являются лучшими стратегиями, позволяющими сделать инициативу ОПОП понятной местному населению стран Центральной Азии и, соответственно, принятой им. Кроме того, такое взаимодействие даст китайскому руководству возможность справиться с некоторыми глубоко укоренившимися националистическими страхами, которые, хотя и по-разному, но проникают в центральноазиатские общества. Если ОПОП обеспечивает строительство дорог и инфраструктуры для соединения стран и рынков, его также следует рассматривать как объединение менталитетов и культур. Только так Китай сможет повысить свою легитимность в Евразии и в международном сообществе.

Список источников:

- Акматалиева А.М. Инициатива «Один пояс – один путь» в Центральной Азии // Сравнительная политика. 2018. Т. 9, № 4. С. 139–146. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2018-10009>
- Лексютин Я.В. Китай как ответственная великая держава // Международные процессы. 2018. Т. 16, № 2 (53). С. 60–72. <https://doi.org/10.17994/IT.2018.16.2.53.4>
- Лексютин Я.В. Контуры экономического присутствия Китая в Центральной Азии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. Т. 25, № 25. С. 305–320. <https://doi.org/10.24411/2618-6888-2020-10018>
- Сизов Г.А. Китайская инициатива «Пояс и путь» в Центральной Азии: успехи, проблемы и перспективы // Проблемы национальной стратегии, 2021. № 2 (65). С. 146–168. https://doi.org/10.52311/2079-3359_2021_2_146
- Buranelli F.C. One Belt, One Road and Central Asia: Challenges and Opportunities // *The Belt & Road Initiative in the Global Arena*. Singapore, 2018. P. 207–230. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5921-6_12
- Lain S. The Potential and Pitfalls of Connectivity along the Silk Road Economic Belt // *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*. Washington, 2018. P. 14–24.
- Lao Y., Wu A. Ideas and Policies for Promoting the Belt and Road Economic Corridor // *DRC Research Report*. 2018. № 187. P. 50–92.
- Oehler-Şincai I.M. How Do BRI Narratives and Actions Impact Cooperation Relations and Partnerships Worldwide? // *Global Economic Observer*. 2019. Vol. 7, iss. 1. P. 275–282.
- Sim L.-Ch., Aminjonov F. Avoiding the Potholes along the Silk Road Economic Belt in Central Asia // *China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks, and Realities*. 2020a. № 1. P. 14–26.
- Sim L.-Ch., Aminjonov F. Central Asia in the Belt and Road Initiative: Policy Taker or Policy Shaper? // *Regions in the Belt and Road Initiative*. L., 2020b. P. 54–74. <https://doi.org/10.4324/9780429202346-4>

References:

- Akmatalieva, A. M. (2018) Perspectives of China's Economic Belt of Silk Road in Central Asia. *Sravnitel'naya politika*. 9 (4), 139–146. Available from: <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2018-10009> (in Russian).
- Buranelli, F. C. (2018) One Belt, One Road and Central Asia: Challenges and Opportunities. In: *The Belt & Road Initiative in the Global Arena*. Singapore, pp. 207–230. Available from: https://doi.org/10.1007/978-981-10-5921-6_12
- Lain, S. (2018). The Potential and Pitfalls of Connectivity along the Silk Road Economic Belt. In: *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, Central Asia Program*. Washington, pp. 14–24.
- Lao, Y. & Wu, A. (2018) Ideas and Policies for Promoting the Belt and Road Economic Corridor. *DRC Research Report*. (187), 50–92.
- Leksyutina, Y. V. (2018) China, Great Power Responsibility and Global Leadership. *Mezhdunarodnye protsessy*. 16 (2 (53)), 60–72. Available from: <https://doi.org/10.17994/IT.2018.16.2.53.4> (in Russian).
- Leksyutina, Y. V. (2020) The Outlines of China's Economic Presence in Central Asia. *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istorija i sovremennost'*. 25 (25), 305–320. Available from: <https://doi.org/10.24411/2618-6888-2020-10018> (in Russian).
- Oehler-Şincai, I. M. (2019) How Do BRI Narratives and Actions Impact Cooperation Relations and Partnerships Worldwide? *Global Economic Observer*. 7 (1), 275–282.
- Sim, L.-Ch. & Aminjonov, F. (2020) Avoiding the Potholes along the Silk Road Economic Belt in Central Asia. In: *China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks, and Realities*. (1), 14–26.
- Sim, L.-Ch. & Aminjonov, F. (2020) Central Asia in the Belt and Road Initiative: Policy Taker or Policy Shaper? In: *Regions in the Belt and Road Initiative*. London, pp. 54–74. Available from: <https://doi.org/10.4324/9780429202346-4>
- Sizov, G. A. (2021) China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Achievements, Issues and Future Prospects. *Problemy natsional'noi strategii*. (2 (65)), 146–168. Available from: https://doi.org/10.52311/2079-3359_2021_2_146 (in Russian).

Информация об авторе

X. Ван – аспирант Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербург, Россия.

Information about the author

H. Wang – PhD student, St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 12.01.2021;
Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 03.02.2022;
Принята к публикации / Accepted for publication 15.02.2022.