

## **Реализация инициативы «Один пояс – один путь» как компонент китайско-турецких отношений**

*Подгорный Д. А., студ. 1 к. магистр. БГУ,  
науч. рук. Свилас С. Ф., д-р ист. наук, доц.*

Глобальная инициатива Китайской Народной Республики «Один пояс – один путь» имеет давнюю историческую подоплеку – современные территории Китая и Турции с древних времен связаны легендарным караванным путем «Великий Шелковый путь», формируя полноценную связь цивилизаций Европы и Азии. Озвученная в 2013 г. в рамках официальных визитов председателя Центрального Комитета КПК Си Цзиньпина в Казахстан и Индонезию инициатива возрождения глобального проекта предполагает создание «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века» [1]. Особенностью Турецкой Республики является присутствие в обоих проектах ввиду нахождения Турции между бассейнами Средиземного и Черного морей и полного контроля над Босфором и Дарданеллами. Кроме того, по географическим характеристикам Турция является связующим звеном между Азией и Европой, что для китайского руководства – исключительно важный фактор [2].

Инициатива китайского руководства фактически пересекается с инициативой турецкой стороны. В 2008 г. Турция начала разработку крупного проекта, направленного на интеграцию Евразии и создание «пояса процветания», основывающегося на идее «Шелкового пути» [3]. Проект получил название «Среднего коридора» и подразумевал развитие транспортно-логистических комплексов на территории стран Закавказья, региона Каспия, Центральной Азии [3]. Фактор пересекающихся инициатив мог как положительно сказаться на внедрении и реализации инициативы «Один пояс – один путь», так и существенно помешать. Процесс согласования инициатив «Среднего коридора» и «Экономического пояса Шелкового пути» стал определенным вызовом для руководств обеих стран. Первый этап согласования (сентябрь 2013 г. – январь 2015 г.) не привел к закреплению договоренностей, развитие двух проектов проходило параллельно при общем одобрении инициатив [3]. Стороны проработали вопрос согласования на втором этапе (февраль 2015 г. – апрель 2017 г.). Еще в самом начале работы был опубликован «План практических действий по реализации инициативы «Один пояс – один путь», а в ноябре 2015 г. в рамках саммита G20 в Анталье состоялось подписание «Меморандума о взаимопонимании и координации действий в рамках ОПОП» и соглашения «О сотрудничестве в железнодорожной сфере», что фактически означало достижение взаимопонимания между осуществлением инициативы ОПОП и проектом «Средний коридор», а также «Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве в сфере формирования единого

цифрового пространства Шелкового пути» [1]. Таким образом, китайское и турецкое руководство закрепили четкую приверженность реализации инициативы «Один пояс – один путь».

Президент Турецкой Республики Реджеп Тайип Эрдоган посетил Китайскую Народную Республику, где председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением об объединении проектов «Один пояс – один путь» и «Средний коридор» в единый транспортно-логистический путь – «Центральный коридор». Совместный проект был официально презентован в мае 2017 г. как одно из трех основных направлений «Экономического пояса Шелкового пути» [3].

Взаимодействие Китая и Турции не ограничивается реализацией проекта «Центрального коридора», оно затрагивает и «Морской шелковый путь XXI века». Турция, будучи государством, имеющим выходы к бассейнам двух морей, обладает 183 портами [3]. КНР уже приобрела порядка 65 % акций одного из крупнейших объектов транспортной инфраструктуры Турции Кумпорт, а также планирует развитие своей инфраструктуры на побережьях Черного, Эгейского, Средиземного морей (по одному порту на каждом) [3]. Турция в подобных действиях видит перспективу в укреплении своей роли в рамках инициативы «Морского шелкового пути».

Таким образом, на примере некоторых направлений реализации инициативы Китайской Народной Республики «Один пояс – один путь» мы можем наблюдать четкое понимание государствами взаимного интереса в отношении проекта. Турецкая Республика, как показывает ряд исследований, оказалась готова поступиться некоторыми своими интересами, в частности, самостоятельной реализацией «Среднего коридора», а также позициями относительно вопроса уйгуров – родственного тюркоязычного народа, проживающего в Синьцзян-Уйгурском Автономном округе КНР и, как полагается, подвергающегося притеснениям со стороны китайских властей [5].

Экономические выгоды, масштаб иностранных инвестиций и их ключевое значение для выполнения турецкой программы модернизации «Видение-2023», закрепление Турции как крупного транспортно-логистического узла Евразии являются приоритетными для турецкого руководства в настоящее время.

## Литература

1. Tao, Ц. Развитие китайско-турецких отношений в рамках инициативы «Один пояс – один путь» / Ц. Тао, В. А. Кузьмин // Научный диалог. – 2021. – № 3. – С. 438–451.
2. Kadilar, Riza. «One Belt – One Road» initiative: Perks and challenges for Turkey [Electronic resource] / Riza Kadilar, Erkin Ergüney // Turkish Policy Quarterly. – Mode of access: [http://turkishpolicy.com/files/articlepdf/one-belt-one-road-initiative-perks-and-challenges-for-turkey\\_en\\_7378.pdf](http://turkishpolicy.com/files/articlepdf/one-belt-one-road-initiative-perks-and-challenges-for-turkey_en_7378.pdf). – Date of access: 11.11.2022.

3. Валиахметова, Г. Н. Особенности интеграции Турции в китайскую инициативу «Один пояс – один путь» / Г. Н. Валиахметова, М. А. Герман // Научный диалог. – 2020. – № 2. – С. 322–332.

4. Флегентова, А. А. Ближневосточный вектор внешней политики КНР (на примере китайско-турецких отношений) / А. А. Флегентова // Актуальные проблемы международных отношений. – 2017. – С. 137–142.

5. Аватков, В. А. Китайско-турецкие отношения в «Новую эпоху» / В. А. Аватков, П. А. Прилепский // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения. – 2022. – Т. 27. – № 1. – С. 186–197.

## **Радавітасць у сістэме каштоўнасцей беларускай шляхты (першая палова XIX ст.)**

*Пушчэева Л. С., магістрант БДУ,  
наук. кір. Макарэвіч В. С., канд. гіст. навук, дац.*

Шляхецкая ідэнтыфікацыя грунтавалася на шэрагу элементаў, адным з якіх было паходжанне. Менавіта яно дазваляла прадстаўнікам саслоўя падзяліць людзей на «сваіх» і «чужых». Атаясамленне з шляхецкім саслоўем на аснове ўяўлення аб атрыманні ў спадчыну крыві з’яўляецца фактарам, які садзейнічаў інтэграцыі групы і адлучаў яе ад іншых [1, с. 104]. У якасці прыкладу тут можна прывесці зварот «пане браце», які ў спалучэнні з прынцыпам шляхецкай роўнасці, верагодна, падкрэсліваў своеасаблівае сваяцтва ўсіх прадстаўнікоў саслоўя.

Для наблітэту паняцце «шляхецтва» ўяўлялася лагічным толькі ў кантэксце роду [1, с. 105]. Дваранін – гэта член роду, які адрозніваецца пэўнымі якасцямі і вызначаным становішчам. Менавіта нараджэнне ў шляхецкай сям’і вызначала прыналежнасць да шляхецкага саслоўя. Аргументы аб натуральнай, біялагічнай перадачы прыналежнасці да групы не падлягалі ніякай праверцы і абмеркаванню. Зыходзячы з гэтага, выключнае месца ў сістэме саслоўных каштоўнасцей беларускага дваранства займала паняцце роду.

«Удалае» нараджэнне давала двараніну пэўны крэдыт сацыяльнага даверу (аднак, варта адзначыць, гэта не было тоесным безумоўнаму прыняццю). Сучасныя даследчыкі ў гэтым кантэксце выкарыстоўваюць – за П’ерам Бурдзье – паняцце культурнага капіталу [2, с. 38].

Прадстаўнікі шляхецкага саслоўя выразна адчувалі сувязь мінулых і будучых пакаленняў. Выяўлялася яна ў тым, што асобна ўзяты чалавек апынаўся як бы паміж двума пакаленнямі – былымі і будучымі – гэта азначае, што чалавек павінен быў, з аднаго боку, клапаціцца пра тое, каб не аддаліцца ад продкаў, захоўваючы сямейную гісторыю, а з другога, – неабходна было