

РОЛЬ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В СОТРУДНИЧЕСТВЕ КИТАЯ И СТРАН АСЕАН В СФЕРЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Ван Лэпин

В статье рассматривается роль инициативы «Один пояс, один путь» в отношениях КНР и стран АСЕАН. Страны Юго-Восточной Азии являются важными участниками данной инициативы. Китай и страны АСЕАН осуществили много проектов в рамках сотрудничества в различных областях, подписали ряд документов. При этом, несмотря на различие мнений о развитии инициативы, китайское правительство содействует укреплению политического взаимного доверия между странами АСЕАН. Китай, уважая интересы других стран, постоянно ищет возможности для расширения сотрудничества.

Ключевые слова: АСЕАН; инициатива «Один пояс, один путь»; инфраструктурные проекты; Китай; Морской Шелковый путь; сотрудничество Китая и АСЕАН.

«The Role of the Belt and Road Initiative in Relations between China and ASEAN Countries in the Implementation of Infrastructure Projects» (Wang Leping)

The article discusses the role of the Belt and Road initiative in relations between China and the ASEAN countries. Southeast Asian countries are important participants in the initiative. China and ASEAN countries have carried out many cooperation projects in various fields and signed a number of documents. Despite the difference of opinion on the development of the initiative, the Chinese government reinforces political mutual trust among the ASEAN countries. With respect to other countries China is always seeking opportunities to develop cooperation.

Keywords: ASEAN; Belt and Road initiative; China; cooperation between China and ASEAN; infrastructure projects; Maritime Silk Road.

С момента установления официальных отношений между Китаем и АСЕАН в 1991 г. сотрудничество между сторонами стало активно расширяться и углубляться, особенно в торгово-экономической сфере. Запуск инициативы «Один пояс, один путь» в 2013 г. ознаменовал собой новый этап сотрудничества между Китаем и странами Юго-Восточной Азии.

Цель данной статьи — раскрыть роль инициативы «Один пояс, один путь» в сотрудничестве Китая и стран АСЕАН в сфере реализации инфраструктурных проектов, проанализировать подходы стран АСЕАН к инициативе и обозначить результаты сотрудничества Китая и стран — членов АСЕАН. При подготовке данной статьи была проанализирована литература на китайском, русском и английском языках. Согласно исследованию российского эксперта С. В. Михневича, китайская инициатива укрепляется в качестве базового комплекса механизмов и инструментов экономической дипломатии Китая и содействует решению задач национального развития [14, с. 242]. Эк-

перт из Сингапура Дж. Панг отмечает, что Китай стал крупнейшим торговым партнером АСЕАН. По его мнению, инициатива «Один пояс, один путь» является незаменимым проектом экономической трансформации и играет важную роль в «мирном подъеме» Китая [37]. Сотрудничеству между странами — членами АСЕАН и Китаем в контексте выдвижения инициативы посвящены научные работы российского исследователя Л. М. Ефимовой [4] и китайских экспертов Би Шихун, Цю Цзе [1], Лу Хоэи [10], Ма Бо [12], Пань Юэ [15], Чжан Фань [23]. Важными источниками послужили официальные сайты КНР [2; 6; 11; 16—18; 20—22; 24—36], а также новостная информация [3; 5; 7—9; 13; 19].

Страны АСЕАН разделяют мнение о том, что сотрудничество с другими государствами необходимо для содействия реализации интеграции и ускорению построения Сообщества. Темпы строительства инфраструктурных проектов в Юго-Восточной Азии значительно отстают от социально-экономического раз-

Автор:

Ван Лэпин — аспирант кафедры международных отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета, e-mail: wangleping96@gmail.com
Белорусский государственный университет. Адрес: 4, пр. Независимости, Минск, 220030, БЕЛАРУСЬ

Author:

Wang Leping — post-graduate student of the Department of International Relations of the Faculty of International Relations, Belarusian State University, e-mail: wangleping96@gmail.com
Belarusian State University. Address: 4, Nezavisimosti ave., Minsk, 220030, BELARUS

вития стран. Подобная ситуация обусловлена несколькими причинами: трудностями с финансированием и нехваткой технических и кадровых резервов. Реализация инфраструктурных проектов требует больших инвестиций и имеет медленную окупаемость, поэтому некоторым странам Юго-Восточной Азии сложно начать соответствующее строительство без внешней поддержки. Государства АСЕАН признают большие дополнительные возможности развития, которые открывает перед ними инициатива «Один пояс, один путь», поэтому большинство стран поддерживает китайский проект.

В октябре 2013 г. во время визита в страны Юго-Восточной Азии председатель КНР Си Цзиньпин выступил в Индонезии с важной речью на тему «Совместное построение сообщества общей судьбы Китай — АСЕАН». Его выступление определило направление развития отношений между Китаем и АСЕАН. Си Цзиньпин всесторонне изложил политику Китая по развитию добрососедства и дружбы с Индонезией и АСЕАН, а также предложил концепцию совместного построения сообщества общей судьбы Китай — АСЕАН и Морского Шелкового пути XXI в. [16].

Китай рассматривает сотрудничество со странами АСЕАН как важное направление своей политики, поскольку без стран Юго-Восточной Азии КНР не удастся реализовать в полной мере проект Морского Шелкового пути XXI в. Китай является важным экономическим партнером стран АСЕАН, играет значительную роль в укреплении инфраструктурного строительства. Кроме того, реализация проекта будет способствовать дальнейшему развитию зоны свободной торговли Китай — АСЕАН.

В 2021 г. исполнилось 30 лет с момента установления отношений между Китаем и АСЕАН. В этой связи профессор Международного университета *BELTEI* в Пномпене Дж. Мэтьюз заявил, что за последние три десятилетия отношения между Китаем и АСЕАН стали более тесными и крепкими [5]. 22 ноября 2021 г. на «саммите тридцатилетия» отношений Китай — АСЕАН председатель КНР Си Цзиньпин официально объявил об установлении всеобъемлющего стратегического партнерства между сторонами [20].

По состоянию на 23 марта 2022 г., Китай подписал более 200 документов о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс, один путь» со 149 странами и 32 международными организациями. По мере реализации инициативы были успешно завершены такие крупные инфраструктурные проекты, как железная дорога Китай — Лаос и новый порт в Хайфе (Израиль). Последовательно осуществляются строительство и эксплуатация Китайско-пакистанского экономического коридора, высокоскоростной железной дороги Джакарта — Бандунг и Будапешт — Белград [6].

Правительства большинства стран АСЕАН хорошо понимают и поддерживают инициативу «Один пояс, один путь». Их отношения с КНР характеризуются взаимным доверием в политической сфере, экономической выгодой и в целом взаимовыгодным сотрудничеством. Строительство объектов инфраструктуры и беспрепятственная торговля являются основными направлениями участия стран АСЕАН в строительстве инициативы «Один пояс, один путь». Представляется важным, что китайская инициатива может быть соотнесена с их собственными национальными стратегиями развития. К странам АСЕАН, которые поощряют реализацию проекта Морского Шелкового пути XXI в., относятся Лаос, Камбоджа, Бруней, Сингапур. В таких странах, как Индонезия, Филиппины, Таиланд, Мьянма, Вьетнам, строительство новых инфраструктурных объектов с участием Китая столкнулось с рядом проблем. При этом Малайзия относилась к инициативе достаточно сдержанно [1, с. 44]. В целом, несмотря на поддержку китайского проекта на правительственном уровне в государствах — членах АСЕАН, научная общественность и средства массовой информации в странах Юго-Восточной Азии настороженно относятся к инициативе «Один пояс, один путь», а население имеет ограниченное ее понимание [10, с. 161].

Рассмотрим подробнее позиции стран АСЕАН в отношении совместной реализации проекта Морского Шелкового пути XXI в., который является частью инициативы «Один пояс, один путь». Выявление особенностей сотрудничества Китая со странами АСЕАН позволит продемонстрировать результаты взаимодействия сторон и вклад Китая в создание и совершенствование инфраструктурных проектов в контексте реализации инициативы.

Лаос является важным партнером Китая среди стран АСЕАН. Лаос — единственная не имеющая выхода к морю страна в Юго-Восточной Азии, граничащая с Вьетнамом, Камбоджей, Таиландом, Мьянмой и Китаем, с кратчайшим сухопутным сообщением между Китаем и странами АСЕАН. Китай и Лаос установили дипломатические отношения 25 апреля 1961 г. В декабре 2011 г. Китайская Азиатско-Тихоокеанская корпорация и Министерство почты и телекоммуникаций Лаоса подписали контракт на разработку проекта спутника связи «Лаос-1». Работа над проектом началась 1 декабря 2012 г., и спутник был успешно запущен в Центре Сичан в Китае в ноябре 2015 г. [3]. Завершение проекта имеет историческое и стратегическое значение в лаосско-китайских отношениях, поскольку является одним из успешных примеров совместного строительства инициативы «Один пояс, один путь». 13 ноября 2015 г. правительства Китая и Лаоса подписали в Пекине Соглашение о сотрудничестве в области развития железнодорожной

инфраструктуры и китайско-лаосского железнодорожного проекта [26]. Это событие ознаменовало официальный запуск проекта Китайско-Лаосской железной дороги. 8 сентября 2016 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян, находившийся с официальным визитом в Лаосе, провел переговоры с премьер-министром Лаоса Тхонглуном Сисулитом. В ходе переговоров Государственный комитет по развитию и реформам КНР и представители правительства Лаоса подписали Меморандум о взаимопонимании между Китайской Народной Республикой и Лаосской Народно-Демократической Республикой в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [25]. Этот меморандум стал первым подобным межправительственным документом, подписанным между Китаем и страной китайско-индокитайского экономического коридора. Стороны договорились выстраивать взаимовыгодные отношения в контексте реализации инициативы, расширять диверсифицированное и многоуровневое взаимодействие в областях, представляющих взаимный интерес, а также постоянно обновлять механизмы, модели и содержание сотрудничества. Стороны также договорились расширять взаимодействие в сфере строительства объектов инфраструктуры, в области сельского хозяйства, промышленности, культурного туризма, финансов.

Китай также активно сотрудничает с Таиландом. В декабре 2014 г. Китай и Таиланд подписали Меморандум о взаимопонимании по железнодорожному сотрудничеству. В 2015 г. Совместный комитет по китайско-тайландскому железнодорожному сотрудничеству провел девять заседаний, и 3 декабря 2015 г. был подписан межправительственный рамочный документ [27]. После вступления в должность премьер-министр Таиланда Прают Чан-Оча начал работу по формулированию 20-летнего плана национальной стратегии (2018—2037 гг.), который, в частности, включает планирование национальной безопасности, повышение конкурентоспособности национальной экономики, реформирование структуры образования и совершенствование системы государственного управления. В 2017 г. Таиланд представил стратегию «Таиланд 4.0», направленную на достижение устойчивого экономического развития за счет технологических инноваций. Китайско-тайландское сотрудничество имеет широкие перспективы в связи с заинтересованностью Таиланда привлекать инвестиции в передовое производство, высокотехнологичные отрасли, туризм и другие области. Реализация проектов сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» способна оказать содействие экономической трансформации Таиланда и создать в стране сбалансированную экономическую структуру. В сентябре 2017 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании между Прави-

тельством КНР и Правительством Королевства Таиланд о совместном развитии инициативы [24]. В ноябре 2019 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян прибыл в Таиланд с официальным визитом. Стороны подтвердили прогресс в реализации Меморандума о взаимопонимании и выразили надежду на дальнейшее углубление сотрудничества [32].

Международный железнодорожный интермодальный поезд Китай — Лаос — Таиланд впервые отправился от южного железнодорожного вокзала Вьентьяна (Лаос) 16 марта 2022 г. Завершение строительства железной дороги является крупным достижением в стратегическом согласовании инициативы «Один пояс, один путь», позволяя Китаю иметь новые удобные наземные транспортные связи с Лаосом, Таиландом, Камбоджей и другими странами [9].

Активно продвигается взаимодействие Китая и Камбоджи. Восстановление и модернизация объектов инфраструктуры является важной частью китайско-камбоджийского сотрудничества. Китай активно продвигает сочетание камбоджийской стратегии развития и китайской инициативы. Китай и Камбоджа создали специальный механизм развития политического диалога между двумя странами, учредив в январе 2014 г. Китайско-камбоджийский межправительственный координационный комитет [33]. В ноябре 2014 г. премьер-министр Камбоджи Хун Сен прибыл в Китай для участия в диалоге, посвященном укреплению партнерства. В ходе переговоров Хун Сен выразил надежду на то, что участие в инициативе будет способствовать строительству объектов инфраструктуры и экономическому развитию Камбоджи [19]. Во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Камбоджу в октябре 2016 г. две страны подписали 31 документ о сотрудничестве, включая Меморандум о взаимопонимании по совместному продвижению плана сотрудничества по строительству инициативы «Один пояс, один путь» [22]. Во время визита премьер-министра Хун Сена в Китай в мае 2017 г. стороны высоко оценили достижения в торгово-экономическом и инвестиционном сотрудничестве, а также договорились ускорить согласование стратегий развития [30]. Китай оказал огромную поддержку и помощь в улучшении инфраструктуры Камбоджи. Лидер Камбоджи Хун Сен высоко оценил достижения сотрудничества двух стран в рамках инициативы и отметил, что последняя открыла новые возможности для стран со слабой экономической базой, стремящихся к получению инвестиций [8]. 18 марта 2022 г. председатель КНР Си Цзиньпин провел телефонный разговор с премьер-министром Камбоджи Хун Сенем. Он отметил, что обе стороны должны совместно развивать инициативы «Один пояс, один путь», ускорить возведение круп-

ных сооружений, таких как автомагистрали, аэропорты, а также создание особых экономических зон. В то же время обе стороны должны содействовать реализации соглашения о создании Всестороннего регионального экономического партнерства и Соглашения о свободной торговле между Китаем и Камбоджей, чтобы вывести двустороннюю торговлю на новый уровень [17]. Кроме того, строительство Китаем дорог и мостов в Камбодже способствовало совершенствованию транспортно-логистической системы страны в целом.

Важным партнером для Китая является Бруней. Правительство Брунея в целом позитивно относится к совместному осуществлению инициативы «Один пояс, один путь». В апреле 2013 г. султан Брунея посетил Азиатский форум в Боао, в ходе которого была подписана Совместная декларация, в которой стороны заявили о намерении повышать уровень двустороннего торгово-экономического сотрудничества и тесно взаимодействовать в области транспорта, связи, развития инфраструктуры и финансов [31]. Подписанное в 2014 г. соглашение об экономическом коридоре Бруней — Гуанси стало отправной точкой дальнейшего углубления китайско-брунейских отношений. 18 ноября 2018 г. председатель КНР Си Цзиньпин прибыл в Бруней с государственным визитом. Стороны договорились о дальнейшем углублении экономического и торгово-инвестиционного сотрудничества, а также о сотрудничестве в области морских нефтегазовых ресурсов [28]. В основе торгово-экономических отношений между Китаем и Брунеем лежит сотрудничество в области разработки нефти и газа и строительства объектов инфраструктуры для нефтегазовой отрасли. У двух стран имеются широкие перспективы сотрудничества в области науки и техники, сельского хозяйства и промышленности [12, с. 67].

Сингапур является наиболее развитой экономикой в АСЕАН: его экономическое влияние распространяется на весь регион Юго-Восточной Азии и оказывает решающее воздействие на развитие всего региона. Сингапур откликнулся на инициативу «Один пояс, один путь» в 2014 г., и благодаря активно развивавшемуся китайско-сингапурскому сотрудничеству многие страны присоединились к китайскому проекту. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян посетил Сингапур с официальным визитом 12—16 ноября 2018 г. В ходе визита две страны подписали 11 документов о двустороннем сотрудничестве и по итогам визита опубликовали совместное заявление правительств. В документе стороны подчеркнули стратегическое значение развития нового Международного сухопутно-морского торгового коридора [29]. В апреле 2019 г. Китайский фонд Шелкового пути и Сингапурская группа «Сурбана Джуронг» подписали в Пекине рамочной договор о создании Совместной китайско-сингапурской

инвестиционной платформы для инвестирования в инфраструктурные проекты в Юго-Восточной Азии и других регионах [21].

Реализация проекта превращения Индонезии в «Морскую ось мира» требует выполнения гигантского объема работ и колоссальных затрат. Китай демонстрирует заинтересованность в активизации сотрудничества в секторе морской индустрии с этой страной в Юго-Восточной Азии [4, с. 199]. В декабре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин на Центральной экономической рабочей конференции по вопросам экономики подчеркнул важность улучшения морского сообщения [36]. Индонезийская доктрина «Морская ось мира», одобренная президентом Индонезии Дж. Видодо, сопрягается с китайской инициативой Морского Шелкового пути XXI в., что способствует развитию сотрудничества между двумя странами в области экономики, торговли, строительства, инфраструктуры, а также расширения культурных обменов. Высокоскоростная железная дорога Джакарта — Бандунг является важным проектом сотрудничества между Китаем и Индонезией. В январе 2022 г. президент Индонезии Дж. Видодо прибыл на строительную площадку туннеля высокоскоростной железной дороги № 2 Джакарта — Бандунг, чтобы проинспектировать ход строительства. Индонезийский лидер выразил уверенность в том, что все участники строительства приложат большие усилия для преодоления таких трудностей, как сложная геология и эпидемическая ситуация, и, соответственно, успешно реализуют транспортный проект [7].

Однако не все планы Китая по строительству инфраструктуры в Индонезии были успешно реализованы. Индонезийская общественность считает, что в процессе двустороннего сотрудничества именно Индонезия является стороной, экономические интересы которой ущемляются. Инициатива «Один пояс, один путь» способствовала росту китайских инвестиций в Индонезию, что привело к увеличению числа рабочих из КНР в этой стране. Определенное число индонезийцев в социальных сетях требовало, чтобы правительство ограничило приток иностранных рабочих в их страну. В конце августа 2015 г. в Джакарте, Бандунге и Семаранге прошли демонстрации рабочих: профсоюзы оказывали давление на правительство, требуя запретить въезд в Индонезию китайским рабочим без профессиональных навыков [15, с. 125]. Для решения данных проблем Китай продемонстрировал решимость укреплять диалог с населением с тем, чтобы способствовать формированию положительного образа Китая среди индонезийской общественности.

Отношения Китая и Филиппин осложнил территориальный спор по поводу острова Хуанъянь. В апреле 2012 г. Филиппины арестовали восемь китайских рыбацких лодок на

острове, что усугубило конфликт между Китаем и Филиппинами и негативно повлияло на экономическую и торговую деятельность двух стран. Кроме того, этот инцидент понизил готовность обеих сторон к сотрудничеству. Соответственно, когда Китай предложил инициативу «Один пояс, один путь», Филиппины не отреагировали на нее. Напряженность в отношениях между двумя странами не была снята до момента посещения президентом Филиппин Р. Дутертом Китая с государственным визитом в октябре 2016 г. После переговоров две страны подписали в общей сложности 13 двусторонних документов о сотрудничестве в области экономики и торговли, инвестиций, сельского хозяйства, контроля качества, туризма, финансов и строительства инфраструктуры, что вывело двустороннее сотрудничество на новый уровень [2]. Филиппинское деловое сообщество рассматривало инициативу «Один пояс, один путь» как важную перспективу развития бизнеса и оценил ее как хорошую возможность укрепления отношений между двумя странами в экономической сфере.

Торговые маршруты между Китаем и Мьянмой в разной степени были нарушены из-за конфликта на севере страны, вызванного внутренним этническим конфликтом. В настоящее время завершённые и строящиеся инфраструктурные объекты между странами включают нефте- и газопровод Китай — Мьянма, Бирманскую дорогу, водный путь Ланканг — Меконг и т. д. Эти важные международные пути проходят через север страны и их задача — соединить Китай и Мьянму [11]. Конфликт на севере Мьянмы может помешать продвижению инициативы в этой стране, вынуждая инвесторов опасаться вкладывать деньги и технологии в кооперацию.

Проект «Два экономических коридора, один пояс» был впервые предложен бывшим премьер-министром Вьетнама Фан Ван Хи во время его государственного визита в Китай в 2004 г. [35]. Эта инициатива была поддержана китайским правительством и предусматривала сотрудничество 10 прибрежных районов Китая и Вьетнама. Предполагалось, что сопряжение китайской инициативы «Один пояс, один путь» со стратегией развития Вьетнама «Два экономических коридора, один пояс», предусмотренное меморандумом 2017 г., позволит расширить и углубить приграничные торгово-экономические связи между странами [34]. Однако проблема принадлежности архипелага Спратли и Парасельских островов в

Южно-Китайском море негативно отразилась на восприятии Вьетнамом расширения экономического сотрудничества с Китаем, затронув китайско-вьетнамское экономическое и торговое сотрудничество в рамках инициативы [23, с. 37].

Внутриполитические факторы в Малайзии осложнили реализацию проектов в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Премьер-министр Малайзии Н. Разак был приглашен на Форум международного сотрудничества инициативы «Один пояс, один путь» в мае 2017 г. В ходе встречи он высказал мнение, что Малайзия и Китай не только соседи, но и друзья и подчеркнул большое значение инициативы как для региона, так и для мира в целом [18]. Визит малайзийского премьера в Китай значительно повысил внимание различных кругов Малайзии к инициативе. М. Мохаммад, вступивший в должность премьер-министра в 2018 г., заявил, что пересмотрит ряд финансируемых Китаем проектов, которые, по его мнению, могут привести к увеличению государственного долга Малайзии [13]. Вместе с тем новое правительство Малайзии во главе с премьер-министром А. З. Хамиди, приступившее к работе в декабре 2022 г., демонстрирует большую заинтересованность в активизации сотрудничества с Китаем в реализации совместных проектов.

Страны АСЕАН являются важными партнерами Китая в продвижении инициативы «Один пояс, один путь». Китай предоставляет финансовую и техническую помощь для создания и совершенствования объектов инфраструктуры в Юго-Восточной Азии. Проекты инициативы способствуют притоку китайских инвестиций и созданию новых возможностей для развития бизнеса в Юго-Восточной Азии. Реализация инфраструктурных объектов является гарантией дальнейшего углубления сотрудничества между Китаем и АСЕАН в торгово-экономической сфере. Кроме того, Китай является важнейшим экономическим партнером стран Юго-Восточной Азии.

Однако сотрудничество Китая со странами АСЕАН в рамках инициативы «Один пояс, один путь» сталкивается с определенными сложностями. Проблемами сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН являются недостаток взаимного доверия, опасения роста государственного долга, что затрудняет реализацию многих взаимовыгодных планов и проектов. Китай намерен укреплять связь со странами — членами АСЕАН, чтобы развеять их сомнения и работать вместе для общего развития.

Список использованных источников

1. Би Шихун. Дунмэн гоцзя дуй «И дай и лу» чан и дэ жэньчжи цзи ци индуй танси = Восприятие и контрмеры стран АСЕАН в отношении инициативы «Один пояс, один путь» / Би Шихун, Цю Цзе // Тайпинян сюэбао = Тихоокеан. журн. — 2021. — № 4. — С. 39–52 (на кит. яз.).
2. Вай цзяо бу цзяо фэй луй бинь цзун тун ду тэ эр тэ чжэн цзай дуй чжун го цзинь син го ши фан вэнь дэнь вэнь да = Президент Филиппин Дутерте находится с государственным визитом в Китае — ответы на вопросы МИД [Элек-

- тронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 20.10.2016. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2016-10/20/content_5122356.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
3. Вого чэнго фа шэ лао во и хао вэйсин = Китай успешно запустил спутник связи «Лаос-1» [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 21.11.2015. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2015-11/21/content_5014991.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
4. Ефимова, Л. М. Индонезийская «Морская ось мира» и китайский «Морской Шелковый путь XXI века» / Л. М. Ефимова // Вестн. МГИМО. — 2015. — № 6 (45). — С. 196—204. (<https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-6-45-196-204>)
5. За 30 лет отношения между Китаем и АСЕАН стали только крепче [Электронный ресурс] // Синьхуа. — 08.06.2021. — Режим доступа: <http://russian.news.cn/2021-06/08/c_139994586.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022.
6. «И дай и лу» цзяньшэ цзе шого: хой цзи шицзе дэ чжунго фан ан = Инициатива «Один пояс, один путь» — китайское решение, приносящее пользу миру [Электронный ресурс] // И дай и лу ван = Портал «Один пояс, один путь». — 29.03.2022. — Режим доступа: <<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/231397.htm>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
7. Инъни цзунтин цзюкэ шица явань гаоте цзяньшэ цинкуан = Президент Индонезии Джоко Видодо инспектирует ход строительства высокоскоростной железной дороги Джакарта — Бандунг [Электронный ресурс] // Чжунго синьвэн ван = Новости Китая. — 17.01.2022. — Режим доступа: <<http://www.chinanews.com.cn/gj/2022/01-17/9654559.shtml>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
8. Ли Кэцян цзай цзяньпучжай чжулю мэйти фабяо шумин вэньчжан: вэй ланьмэй хэцзо юй чжунцзянь юхао цзя цяо пу лу = Ли Кэцян опубликовал подписанную статью в камбоджийских СМИ: прокладывая путь для сотрудничества Ланьдана и Меконга и моста дружбы между Китаем и Камбоджей [Электронный ресурс] // Чжунго синьвэн ван = Новости Китая. — 09.01.2018. — Режим доступа: <<https://www.chinanews.com.cn/m/gn/2018/01-09/8419789.shtml>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
9. Лухай син тундао чжунлао-лаотай гоцзи телу лян юнь баньле шоу фа = Запущен международный железнодорожный интермодальный поезд Китай — Лаос и Лаос — Таиланд нового сухопутно-морского коридора [Электронный ресурс] // Чжунго синьвэн ван = Новости Китая. — 17.03.2022. — Режим доступа: <<https://www.chinanews.com.cn/cj/2022/03-17/9704315.shtml>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
10. Лу Хоэйи. «И дай и лу» куанця ся дэ чжунго юй дунмэн хэцзо яньцэю вэньсянь цзуншу = Обзор литературы о сотрудничестве Китая и АСЕАН в рамках «Один пояс, один путь» / Лу Хоэйи, Ли Чжисон, Ли Фуцзянь // Чжунго — Дунмэн яньцэю = Исследования Китая и АСЕАН. — 2020. — № 3. — С. 159—179 (на кит. яз.).
11. Люда цзинци цзоулан цзяньшэ мяньмяньгуань = Аспекты строительства шести экономических коридоров [Электронный ресурс] // И дай и лу ван = Портал «Один пояс, один путь». — 26.04.2019. — Режим доступа: <<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/87694.htm>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
12. Ма Бо. Вэнь лай 2035 хун юань юй и дай и лу дэ чжань люе дуй цзе = Стратегическое согласование концепции Брунея до 2035 г. с «Поясом и путем» / Ма Бо // Наньян вэньти яньцэю = Исследование проблем Южных морей. — 2017. — № 1. — С. 62—73 (на кит. яз.).
13. Ма ха ди эр цзин чжун го тун цзин ма цай цзэе вэнь ти чжун шэнь дуй хуа ю хао чжэн цэ бу хой бянь хуа = Махатхир попросил Китай «посочувствовать» финансовым проблемам Малайзии и повторил, что дружественная политика в отношении Китая не изменится [Электронный ресурс] // Хуань цюй ван = Глобал Таймс. — 20.08.2018. — Режим доступа: <<https://m.huancqiu.com/article/9CaKrnKbCio>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
14. Михневич, С. В. «Мечтаем вместе»: экономическое измерение «умной силы» КНР в Юго-Восточной Азии / С. В. Михневич // Вестн. междунар. организаций. — 2018. — Т. 13, № 4. — С. 237—255. (<http://doi.org/10.17323/1996-7845-2018-04-11>)
15. Пань Юэ. «И дай и лу» бэй цзин ся инь ни дэ чжун го лао гун вэнь ти = Китайские трудовые проблемы в Индонезии на фоне инициативы «Один пояс, один путь» / Пань Юэ // Дун нань я янь цэю = Исследования Юго-Восточной Азии. — 2017. — № 3. — С. 123—137, 157—158 (на кит. яз.).
16. Се шоу гуньцзянь чжунго дунмэн мин юнь гунтун ти = Сообщество общей судьбы Китай — АСЕАН [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 12.10.2013. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/jrzq/2013-10/12/content_2504960.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
17. Си Цзиньпин тун цзяньпучжай шоусян Хунсэнъ тун дяньхуа = Си Цзиньпин провел телефонные переговоры с премьер-министром Камбоджи Хун Сеном [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 18.03.2022. — Режим доступа: <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/202203/t20220318_10653098.shtml>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
18. Си Цзиньпин хой цзянь ма лай си я цзун ли на цзи бу = Си Цзиньпин встретился с премьер-министром Малайзии Наджибом Разаком [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 13.05.2017. — Режим доступа: <https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676716/xgxw_676722/201705/t20170513_7985309.shtml>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
19. Си Цзиньпин хой цзянь Хунсэнъ = Си Цзиньпин встречается с Хун Сеном [Электронный ресурс] // Чжунго синьвэн ван = Новости Китая. — 07.11.2014. — Режим доступа: <<https://www.chinanews.com.cn/gn/2014/11-07/6761784.shtml>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
20. Си Цзиньпин цзай чжун го-дун мэн цзян ли дуй хуа гуан си сан ши чжоу нянь йзи нянь фэн хой шан дэ цзян хуа = Выступление Си Цзиньпина на саммите, посвященном 30-летию установления отношений диалога между Китаем и АСЕАН [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 22.11.2021. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2021-11/22/content_5652461.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
21. Сы лу цзи цзинь юй синь цзя по шэн юй цзи туань чэн ли гун тунтоу цзы пин тай = Фонд «Шелковый путь» и Сурбана Джуронг групп создали совместную инвестиционную платформу [Электронный ресурс] // Чжун хуа жэнь минь гун хэ го шан у бу = Министерство торговли КНР. — 30.04.2019. — Режим доступа: <<http://sg.mofcom.gov.cn/article/dtxx/201904/20190402859211.shtml>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
22. Хунсэнъ: «И дай и лу» дуй чжунцзянь гунтун фачжань ю чжун го ий = Хун Сен: Инициатива «Один пояс, один путь» важна для совместного развития Камбоджи и Китая [Электронный ресурс] // Го у юань синьвэн баньгун ши = Государственный совет Китайской Народной Республики. — 15.05.2017. — Режим доступа: <<http://www.scio.gov.cn/sp/31773/35507/35515/35523/Document/1552135/1552135.htm>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
23. Чжан Фань. Чжэнчжи цзинцизи лии цзюгэ чжун дэ чжунго «И дай и лу» цзинмао хэцзо = Китайско-вьетнамское торгово-экономическое сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс, один путь» на фоне споров о политических и экономических интересах / Чжан Фань, Ю Цзяньчуань // Тайпинян сюэбао = Тихоокеан. журн. — 2017. — № 2. — С. 37—48 (на кит. яз.).
24. Чжунго тун тайго дэ гуаньси = Отношения Китая с Таиландом [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 06.2022. — Режим доступа: <https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676932/sbgx_676936/>. — Дата доступа: 23.07.2022 (на кит. яз.).
25. Чжунго юй Лаово цзян шу гунцзан «и дай и лу» хэ цзо вэн цзянь = Китай и Лаос подписали Меморандум о взаимопонимании в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Го цзя фа гай вэй = Государ-

- ственный комитет по развитию и реформам КНР. — 09.09.2016. — Режим доступа: <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/wld/hlf/lddt/201609/t20160909_1166812.html>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
26. Чжунлао телу сянму чжэнши лоди = Китайско-лаосский железнодорожный проект официально запущен [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 15.11.2015. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2015-11/15/content_5012746.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
27. Чжун тай те лу хэцзо сянму чжэнши цидун = Официально начат проект китайско-тайландского железнодорожного сотрудничества [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 19.12.2015. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-12/19/content_5025872.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
28. Чжунхуа жэньминь гунхэго хэ вэньлай далусаланьго лянхэ шэнмин = Совместное заявление Китайской Народной Республики и Брунея-Даруссалама [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 19.11.2018. — Режим доступа: <https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/201811/t20181119_345452.shtml>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
29. Чжунхуа жэньминь гунхэго хэ синцзяпо гунхэго чжэнфу лянхэ шэнмин = Совместное заявление правительства Китайской Народной Республики и Республики Сингапур [Электронный ресурс] // Го у юань синвэн баньгун ши = Государственный совет Китайской Народной Республики. — 15.11.2018. — Режим доступа: <<http://www.scio.gov.cn/31773/35507/htws35512/Document/1641464/1641464.htm>>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
30. Чжунхуа жэньминь гунхэго хэ цзяньпучжай ванго лянхэ синвэнь гунбао = Совместный пресс-релиз Китайской Народной Республики и Королевства Камбоджа [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 17.05.2017. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/17/content_5194722.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
31. Чжунхуа жэньминь гунхэго чжэнфу хэ вэньлай далусаланьго лянхэ шэнмин = Совместное заявление Китайской Народной Республики и Брунея-Даруссалама [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 06.04.2013. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/jrzg/2013-04/06/content_2370903.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
32. Чжунхуа жэньминь гунхэго чжэнфу хэ тайванго чжэнфу лянхэ синвэн шэнмин = Совместное заявление правительства Китайской Народной Республики и правительства Королевства Таиланд [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 05.11.2019. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/xinwen/2019-11/05/content_5448938.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
33. Чжун цзянь чжэн фу цзянь се тяо вэй юань хой шу цы хой и 2 жи цзай бэй цзин цзю син = 2 января в Пекине состоялось первое заседание Китайско-камбоджийского межправительственного координационного комитета [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 02.01.2014. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/ldhd/2014-01/02/content_2559059.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
34. Чжун юе лянхэ шэнмин = Китайско-вьетнамское совместное заявление [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 13.11.2017. — Режим доступа: <https://www.mfa.gov.cn/nanhai/chn/zcfg/201711/t20171113_8523605.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
35. Чжун юе фабяо лянхэ гунбао = Китай и Вьетнам выпустили совместное коммюнике [Электронный ресурс] // Вай цзяо бу = Министерство иностранных дел КНР. — 08.10.2004. — Режим доступа: <https://www.mfa.gov.cn/web/ziliao_674904/1179_674909/200410/t20041008_9867231.shtml>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
36. Чжун ян цзин цзи гун цзоу хой и цзюй син Си Цзиньпин Ли Кэцян цзоу чжун ян цзян хуа = Состоялась Центральная экономическая рабочая конференция, Си Цзиньпин и Ли Кэцян выступили с важными речами [Электронный ресурс] // Чжунго чжэнфу ван = Правительство КНР. — 13.12.2013. — Режим доступа: <http://www.gov.cn/ldhd/2013-12/13/content_2547546.htm>. — Дата доступа: 23.04.2022 (на кит. яз.).
37. Pang, J. ASEAN still matters for global change / J. Pang [Electronic resource] // Eastasiaforum. — 03.12.2015. — Mode of access: <<http://www.eastasiaforum.org/2015/12/03/asean-still-matters-for-global-change/>>. — Date of access: 23.04.2022.

Статья поступила в редакцию 10 августа 2022 г., доработана в феврале 2023 г.