

**Особенности экономического развития регионов Китайской Народной Республики в рамках концепции «Один пояс – один путь»**

**Научный руководитель – Миронова Маргарита Давыдовна**

*Пан Тэ*

*Аспирант*

Казанский (Приволжский) федеральный университет, Институт управления, экономики и финансов, Казань, Россия  
*E-mail: pangte90@mail.ru*

Проект «Один пояс - один путь» - важная стратегическая концепция по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры КНР и стран участников проекта. Доктрина создания «Один пояс - один путь» была предложена в 2013 году Председателем КНР Си Цзиньпином[4]. Суть данной инициативы заключается в поиске новой модели международного сотрудничества и развитие региональных механизмов и структур взаимодействий с участием КНР.

На основе идеи Великого шёлкового пути концепция «Один пояс - один путь» направлена на выработку новых механизмов регионального экономического партнерства, стимулирования экономического роста государств-участников, укрепления культурного обмена, а также содействия мирным инициативам и устойчивому развитию стран, входящих в данный проект [3].

В Концепции «Один пояс - один путь» отмечается, что проект является открытым для всех заинтересованных стран, международных и региональных организаций, а также создает основные принципы экономического сотрудничества Китая со странами. КНР готов вместе с другими государствами работать над развитием проекта, дополнением его новыми инициативами и задействовать многосторонние форматы сотрудничества.

«Один пояс - один путь» представляет собой процесс сближения двух проектов: «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века»[1].

Стратегия «Один пояс - один путь» ориентирована на интеграционную взаимосвязь между Азией, Европой и Африкой. Данная стратегия способствует созданию общей системы сотрудничества на базе сетевой платформы для соединения и взаимодействия между государствами, а также созданию стратегических проектов, направленных на расширение товарного обмена государств участниц.

Согласно, заявлениям программным документам «Один пояс - один путь» преследуют следующие цели:

1. Осуществление реформ, направленных на интеграцию в мировую экономику всех регионов КНР.

Проект «Один пояс и один путь» является важным компонентом для развития региональной политики КНР, позволяющий использовать экономический потенциал центральных и западных районов Китая.

2. Расширение объемов экономического сотрудничества КНР с зарубежными странами.

Стратегия «Один пояс - один путь» является инструментом для укрепления сотрудничества КНР с развитыми и развивающимися странами, и уселения взаимодействия в политике, экономике, науке и культуре между всеми участниками проекта.

3. Вовлечение всех регионов Китая в международное экономическое сотрудничество.

Главная задача концепции «Один пояс - один путь» -это интеграция регионов КНР в мировое экономическое пространство.

Реализация концепции «Один пояс - один путь» требует проведения реформ в промышленности и финансовой сфере КНР:

1. Целесообразно реструктуризация промышленности КНР, которая включает передачу избыточных мощностей другим заинтересованным государствам; привлечения новейших технологий; увеличения выпуска товаров и услуг регионами находящимися на северо-западе Китая; увеличение роли обрабатывающей промышленности в структуре экономике.

2. Необходимо формирование спроса на финансовые инновации.

3. Требуется интеграция региональной экономики в стратегию экономического развития КНР.

4. Необходимо привлечение развивающихся стран к сотрудничеству.

Таким образом, реализация концепции «Один пояс - один путь» позволяет создать новые формы сотрудничества государств как развитых так и развивающихся, увеличить объем товарооборота, создать широкую инфраструктурную сеть, обеспечить рост инвестиций в развивающихся странах, обеспечить включенность отдаленных регионов государств-участников в международный экономический обмен.

### Источники и литература

- 1) Исследования по развитию региональной экономики Китая в рамках «Один пояс и один путь». URL:<https://wenku.baidu.com/view/1bb786e0f80f76c66137ee06eff9aef8941e4824.html>.
- 2) Михеев В., Швыдко В., Луконин С. Китай – Россия: Когда эмоции уместны? // *Мировая экономика и международные отношения.* – 2015. – №2. – С.5-13.
- 3) Нежданов В. Эволюция европейской безопасности в контексте масштабирования китайских проектов в Евразии // *Конкурс 2017 - «Европейская безопасность: основные вызовы и перспективы».* – Тюмень, 2017. URL:<http://politics.people.com.cn/n/2014/0811/c1001-25439028.html>.
- 4) Нугуманова Л.Ф., Маркова С.В. Развитие логистических цепочек в условиях глобальной экономики // *Инновационные достижения зеленой логистики: международный опыт и российская практика: материалы международной научно-практической конференции. XIII Южно-Российский логистический форум. Ростов на Дону 19-20 октября 2017г.* – Ростов н/Д : Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2017. – С. 389-393.
- 5) Сазонов С.Л. Россия и Китай в Евразийском транспортном коридоре // *Азия и Африка сегодня.* – 2014. – № 8. – С.12-18.
- 6) Шенг Йи, Юй Хайян, Юэ Чаомин. Резюме стратегических коннотаций, характеристик и стратегических приоритетов инициативы по поясу и дорогам // *Экономическая реструктуризация.* – 2015. – № 1. – С.24-29.
- 7) Шэнь Сяньцзе, Сяо Цзиньчэн. Новая ситуация в области международного регионального экономического сотрудничества и китайская стратегия развития пояса и дорожного сотрудничества. // *Микроэкономические исследования.* – 2014. – № 11. – С. 30-38.