

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 199–209.*  
*THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2025. Vol. 4 (85). P. 199–209.*

Научная статья

УДК 327.3

doi: 10.54398/1818-510X.2025.85.4.018

## РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» В КОНТЕКСТЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ КИТАЯ И ЦВЕ В 2024 Г.

**Гу Цянъвэй**

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова,  
г. Москва, Россия  
guqianwei0521@mail.ru

**Аннотация.** Страны Центральной и Восточной Европы являются торговыми и транспортными «окном» в другие развитые государства Европейского континента, а также имеют хорошие предпосылки для качественного роста собственной экономики и благосостояния общества, вследствие чего они были выбраны Китаем в качестве одного из приоритетных направлений современной внешней политики, что обуславливает актуальность данного исследования. Цель статьи – проследить итоги реализации инициативы «Один пояс – один путь» в контексте взаимоотношений Китая и бывших социалистических государств Центральной и Восточной Европы, определить достигнутые ими результаты. Хронологический метод и метод системного анализа помогли установить преемственную связь между релевантностью использования ресурсов Китайской Народной Республики и благоустройством инфраструктуры исследуемого геополитического пространства сквозь призму указанной инициативы с момента ее возникновения и по настоящее время. В статье также рассматривается взаимная корреляция становления стран-участниц «Пояса и пути» за счет их привлечения к международной экономике и решения проблемы экстенсивности развития Китая. Как итог, геоэкономический проект помог существенно усовершенствовать инфраструктуру стран-участниц инициативы и создать на их территории несколько тысяч рабочих мест, а также увеличить удельный вес их валового внутреннего продукта и инвестиционную доходность.

**Ключевые слова:** Китай, Центральная и Восточная Европа (ЦВЕ), «Один пояс – один путь» (ОПОП), инициатива «Один пояс – один путь», «Пояс и путь», геоэкономический проект, внешняя политика, валовый внутренний продукт (ВВП), инфраструктура, результаты 2024 г.

**Для цитирования:** Гу Ц. Результаты реализации программы «Один пояс – один путь» в контексте взаимоотношений Китая и ЦВЕ в 2024 г. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 199–209. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.018>.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons “Attribution”  
«Атрибуция» 4.0 Всемирная.

## THE RESULTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE “ONE BELT, ONE ROAD” PROGRAM IN THE CONTEXT OF CHINA–CEE RELATIONS, 2024

**Q. Gu**

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia  
guqianwei0521@mail.ru

**Abstract.** The countries of Central and Eastern Europe are a trade, transport and economic “window” to other developed countries of the European continent, and also have good prerequisites

for the qualitative growth of their own economy and the welfare of society, as a result of which they were chosen by China as one of the priority directions of modern joint foreign policy, which ensures the relevance of this study. The purpose of the article is to trace the results of the implementation of the “One Belt, One Road” initiative in the context of the relations between China and the former socialist states of Central and Eastern Europe, to determine the results achieved by them. The chronological method and the method of system analysis helped to establish a direct link between the relevance of using the resources of the People's Republic of China and the improvement of the infrastructure of the studied geopolitical space through the prism of the initiative from the moment of its inception to the present. The article also examines the correlation between the formation of the member countries of the Belt and Road by attracting them to the international economy and solving the problem of China's extensive development. As a result, the geo-economic project helped to significantly optimize and improve the infrastructure of the participating countries of the initiative and create several thousand jobs on their territory, as well as increase the share of their gross domestic product and investment profitability.

**Keywords:** China, Central and Eastern Europe (CEE), “One Belt, One Road” (OBOR), “Belt and Road Initiative” (BRI), “Belt and Road”, geo-economic project, foreign policy, gross domestic product (GDP), infrastructure, results of 2024

**For citation:** Gu Q. The results of the implementation of the “One Belt, One Road” program in the context of China – CEE relations, 2024. *Kaspischiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2025, no. 4 (85), pp. 199–209. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.018> (In Russ.).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

### *Введение*

Сперва инициатива председателя КНР Си Цзиньпина, предложенная им в 2012 г., была сконцентрирована на объединении сухопутного и морского торговых путей с целью сокращения сроков и материальных затрат на доставку товаров между Китаем, странами Юго-Восточной Азии, Африки, Европы и Ближнего Востока.

Изначально соглашение подписали только 65 стран, на долю которых приходится более 62 % мирового населения, около 35 % мировой торговли и более 31 % мирового валового внутреннего продукта [24]. Это страны Южной Азии (Пакистан, Бангладеш, Шри-Ланка, Афганистан, Непал, Мальдивы, Бутан, Индия), Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Киргизстан, Таджикистан), Юго-Восточной Азии (Индонезия, Таиланд, Малайзия, Вьетнам, Сингапур, Филиппины, Мьянма, Камбоджа, Лаос, Бруней, Восточный Тимор), Западной Азии и Северной Африки (Саудовская Аравия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Иран, Турция, Израиль, Египет, Кувейт, Ирак, Катар, Иордания, Ливан, Бахрейн, Йемен, Сирия, Палестина), Центральной и Восточной Европы (Польша, Румыния, Чехия, Словакия, Болгария, Венгрия, Латвия, Литва, Словения, Эстония, Хорватия, Албания, Сербия, Македония, Босния и Герцеговина, Черногория), а также Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Молдова, Украина [24].

18 октября 2023 г. геоэкономический интеграционный проект современной внешней политики Китайской Народной Республики (далее – КНР) «Один пояс – один путь» (англ. “One Belt One Road”, или OBOR, также известный с 2015 г. как “Belt and Road Initiative”, или BRI [21]; далее – ОПОП) отметил свое десятилетие.

В 2023 г. число участников инициативы составило 150 государств-партнеров [19; 3; 23] и 31 международная организация, подписавших с КНР меморандум [3; 12]. По состоянию на 18 октября 2023 г. совокупный объем финансирования на совместные проекты ОПОП превысил сумму в 1 трлн долл. США [20, р. 3; 14], было реализовано более 3 тыс. инициатив. Страны Евразийского экономического союза при этом за 10 лет вложили в инициативу 24 млн долл. В июне 2023 г. в ОПОП вошло уже 152 государства и 32 международные организации [1].

Сегодня ОПОП объединяет глобальные инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь ХХI века», «Цифровой Шелковый путь» и «Шелковый путь здоровья». В ближайшие 30 лет партнеры инициативы планируют создать несколько торгово-экономических коридоров: «Евразийский, Китай – Монголия – Россия, Западно-Азиатский, Китай – Пакистан, Китай – Индия, Китай – Юго-Восточная Азия» [3].

#### *Основная часть*

Ежегодный саммит Китай-ЦВЕ, или 17+1, был учреждён в 2012 г. до официального запуска Китаем инициативы «Один пояс – один путь» в конце 2013 г. [15]. Согласно исследованиям О. А. Пименовой, инициатива была создана китайской стороной с целью решить проблему экстенсивности развития собственной республики [4, с. 210].

Наиболее подробно отношения между Европой и КНР проанализированы М. Г. Носовым [2; 9, с. 104]. По его мнению, «главным механизмом практической реализации политического сотрудничества является Стратегический диалог высокого уровня» [2; 3].

За 11 лет проект набрал мощность, невзирая даже на пандемию Cov-SARS-19 (2020–2023 гг.), благодаря чему сегодня ОПОП сосредоточен на становлении транспортных коммуникаций и строительстве новой инфраструктуры на суше и в море в странах Центральной и Восточной Европы (далее – ЦВЕ), экономические коридоры которых являются частью северной линии А. Следует напомнить, что по документам ООН, с тех пор, как консолидировалась многопартийная демократия и рыночная экономика, данные государства стали входить в группу «Стран транзита» (Countries in transition), что побудило КНР развивать с ними дружественные отношения в обозначенном ключе. При этом ЦВЕ является наиболее импонирующим объектом для КНР, так как обладает высоким экономическим потенциалом.

Как итог, с 2013 г. часть маршрутов стала проходить через территории Европы и Европейского союза (далее – ЕС), «опорные пункты» которых за последнее десятилетие стали получать большие инвестиции или ресурсы (в том числе строительные материалы и технику) из Китая на развитие и расширение местной инфраструктуры: «Пекин предоставляет странам вдоль ОПОП кредиты на инфраструктурное строительство на исключительно льготных условиях» [6, с. 53]. Более того, появление новых объектов транспортной инфраструктуры позволило обеспечить большое количество граждан ЦВЕ новыми рабочими местами [6].

С октября 2023 г. посредством ОПОП странами-участницами решаются следующие задачи рассматриваемого геоэкономического проекта [3; 27]:

- создание интермодальной и экологичной инфраструктуры, pilotных зон цифровой торговли, научно-технического сотрудничества;
- учреждение при региональных организациях (ШОС, БРИКС и др.) финансовых институтов, поддержка открытой мировой экономики;
- усиление региональной экономической интеграции;
- расширение масштабов финансовых операций между государствами;
- упрощение процедур торговли и инвестирования, ликвидация инвестиционных и торговых барьеров;
- укрепление институционального строительства единой трансазиатской транспортной инфраструктуры (железных дорог, автомобильных дорог, портов и аэропортов) и расширение таможенного сотрудничества;
- повышение роли национальных валют;
- содействие «зеленому» развитию (приближение автомобильной промышленности к новой эре «зеленого транспорта» с целью улучшения экологической ситуации в мире);

- углубление сотрудничества в сфере энергетики, налогообложения, финансов, аналитических центров, СМИ и культуры, продвижение научно-технических инноваций;
- взаимодействие в гуманитарной сфере и осуществление практического сотрудничества: обмен опытом и специалистами в сфере науки, культуры и спорта; обмен студентами [10].

Однако приоритетными направлениями 14-го пятилетнего плана Китая (2021–2025 гг.) стали такие инициативы, как здравоохранение, исследования и установление стандартов внешнеполитической стратегии по отношению к государствам-партнерам.

Важно подчеркнуть, что вплоть до 2020 г., исходя из исследований С. М. Юна и В. С. Пакулина (2021 г.), программа ОПОП для Китая выступала в роли «инструмента для налаживания двустороннего сотрудничества с избранными странами» [11, с. 241], что вызывало у государств ЦВЕ и институтов ЕС определенный политический резонанс [11]. Преимущественно полемика возникала на предмет следующих потенциальных проблем:

1. «Выработка единой внешнеполитической стратегии Евросоюза по отношению к другим акторам» [9, с. 104].

2. Ожидание стран ЦВЕ быстрых инвестиций в инфраструктуру, в частности в сферу коммуникаций [18, р. 20].

3. На пути планируемых крупных транспортных соединений ОПОП (т. е. в Сирии, Иране, в районах, населенных курдами и т. д.) существует множество серьезных конфликтов. Без долгосрочного урегулирования ситуации на этих территориях реализация инициативы будет невозможна, поэтому Китай очень заинтересован в стабилизации мира в данных регионах – это непременное условие для обеспечения ЦВЕ транспортными коридорами «Пути». С другой стороны, США заинтересованы в том, чтобы этот кризис продолжался как можно дольше, что существенно тормозит развитие ОПОП [18, р. 16].

4. На взгляд американских специалистов “USNI News”, инициатива ОПОП направлена на развитие глобальных связей, ориентированных на удовлетворение торгово-экономических целей Китая и контролируемых им в формате «центр – периферия» территорий, что подрывает влияние и интересы Америки [21].

5. По мнению польского ученого Р. Собеского, ОПОП несет в себе такие угрозы, как экономическая экспансия Китая и его влияние на политическую сферу [22].

Более того, по мнению Чжунхуа Чжан, цель, которую ставил в проекте ОПОП Китай изначально (решить проблемы избытка такой китайской продукции, как сталь, цемент и других базовых материалов, а также более рационального использования своих валютных резервов за счет кредитования), за 11 лет существенно трансформировалась и теперь включает в себя решение глобальных проблем. При этом Пекин достаточно терпимо относится к долгам партнеров и коррупции внутри определенных государств [19].

Инициатива ОПОП помогла увеличить ВВП Китая и стран ЦВЕ за счет расширения их торговли. КНР смогла найти новые рынки для своей продукции и обеспечить партнеров. Развитие транспортной инфраструктуры на путях коридоров ОПОП и чистый экспорт помогли увеличить рост производства в странах-участницах, что стало содействовать совокупному изменению их инвестиционной доходности и увеличению ВВП.

Исходя из ниже представленных данных в 2024 г., по сравнению с 2013 г. (когда инициатива только начинала официально действовать в странах ЦВЕ), ВВП существенно вырос. Таблица демонстрирует рост товарооборота КНР и стран ЦВЕ с 2013 по 2024 г., а также его прогнозы вплоть до 2027 г.

Таблица. Удельный вес ВВП стран ЦВЕ и КНР в контексте инициативы «Один пояс – один путь» с 2013 по 2025 г.  
и прогноз на 2027 г., в млрд долларов США [сост. по: 16; 17]

Страны-участники	Дата подписания соглашения	Уровень дохода	Рейтинг ВВП, 2024	2013	2020	2023	2024	2025	2027	Годовой прирост ВВП: 2013 и 2024, %
Китай	Сентябрь, 2013	Высокий	2	9 570,470	14 862,564	19 243,974	20 699,148	22 404,019	26 437,719	11,6
Венгрия	01.06.2015	Высокий	55	135,684	155,743	195,631	211,679	226,277	256,710	5,60
Сербия	01.11.2015	Выше среднего	84	48,394	53,335	68,679	75,633	82,869	97,487	5,62
Польша	01.11.2015	Высокий	23	515,762	599,798	753,875	811,193	875,131	979,330	5,72
Болгария	01.11.2015	Выше среднего	70	55,819	69,995	89,333	95,202	100,451	112,542	7,05
Словакия	01.11.2015	Высокий	63	98,935	105,088	122,026	131,897	140,45	157,224	3,33
Чехия	01.11.2015	Высокий	45	213,024	245,975	314,718	337,756	360,228	400,728	5,85
Босния и Герцеговина	01.05.2017	Выше среднего	112	18,155	19,951	24,531	26,253	27,831	31,273	4,46
Румыния	01.06.2015	Выше среднего	46	189,789	249,512	311,546	337,212	363,459	415,811	7,76
Латвия	01.11.2016	Высокий	96	30,201	33,619	42,925	45,719	48,585	55,100	5,13
Албания	01.05.2017	Выше среднего	121	12,776	15,161	18,842	19,858	21,219	23,889	5,54
Черногория	01.05.2017	Выше среднего	150	4,466	4,777	6,674	7,211	7,642	8,547	6,14
Хорватия	01.05.2017	Высокий	76	59,258	57,203	73,49	78,740	83,843	92,762	3,28
Литва	01.11.2017	Высокий	80	46,514	56,502	72,629	78,004	83,234	93,396	6,77
Словения	01.11.2017	Высокий	85	47,867	53,664	65,202	70,043	74,715	84,244	4,63
Эстония	01.11.2017	Высокий	98	25,451	31,345	41,533	44,341	47,41	53,557	7,42
Македония	01.12.2013	Выше среднего	134	10,818	12,361	14,769	16,130	17,281	19,79	4,91
Греция	27.08.2018	Высокий	54	238,908	188,684	226,347	235,285	244,784	262,825	-1,51

Исходя из данных “GDP Ranking by Country 2024” [17], с 2025 по 2027 г. включительно прогнозируется падение роста ВВП стран ЦВЕ и КНР по всем основным экономическим показателям (см. рис.).



Рисунок. Прогноз роста ВВП стран ЦВЕ и КНР к 2027 г. [сост. по: 17].

Однако на данный момент очевидно, что сотрудничество Китая и исследуемых государств стало существенной составляющей мировой торговли и экономики, а также инструментом к налаживанию конструктивной китайско-европейской коммуникации. Страны ЦВЕ теперь являются важным звеном, связывающим инициативу «Пояс и путь» с остальными европейскими государствами и ЕС.

Согласно данным таблицы, по состоянию на 2024 г. фактический среднегодовой темп роста ВВП стран ЦВЕ и Китая составляет 5,5 % (что существенно выше, чем среднегодовой глобальный рост ВВП в 2023 г. – 3,2 % или в 2024 г. – 2,6 %). Однако, исходя из данных “GDP Ranking by Country 2024” [17], к 2027 г. он снизится до 2,0 %, в то время как «в богатых западных странах к 2027 г. ежегодный рост ВВП на душу населения составит менее 1,5%» [5].

Более того, несмотря на то, что проектов в рамках инициативы ОПОП со временем становится меньше, она остается достаточно влиятельной и показывает устойчивое развитие [19].

Следует отметить, что Венгрия (через которую проходит средняя линия маршрута ОПОП), Сербия и Польша стали первыми европейскими странами, подписавшими соглашение о сотрудничестве с КНР – в 2024 г. среди стран ЦВЕ Китай сохранил наиболее плодотворное сотрудничество именно с Венгрией и Сербией [1, с. 245]. Более того, с 10 сентября 2024 г. начато строительство скоростной автомагистрали на севере Сербии Белград – Зренянин – Нови-Сад, основной маршрут которой достигнет 105,4 км. В сентябре 2024 г. был также завершен проект венгерского участка Венгро-Сербской железной дороги [26].

Как подчеркивает премьер-министр Венгрии В. Орбан, в ЦВЕ сформировалась самая конкурентоспособная инвестиционная среда в Европе. Также политик отмечает, что не так давно Азия зависела от Запада в плане инвестиций в модернизацию [15], а теперь – наоборот.

В ближайших планах ОПОП заложено стимулирование и восстановление туризма в ЦВЕ и Китае, эпицентром которого станет Венгрия, для чего требуется возобновить прямые рейсы между китайским Сианем и Будапештом [13]. В июне 2024 г. в Будапеште открыли Китайский культурный центр, также в столице Венгрии стартовала ярмарка китайских брендов [13].

8 мая 2024 г. «Си Цзиньпин и А. Вучич подписали совместное заявление о построении китайско-сербского сообщества единой судьбы», таким образом, балканская страна стала первой в ЦВЕ, установившей с КНР всеобъемлющее партнерство.

С 1 июля 2024 г. в силу вступило соглашение о свободной торговле между КНР и Сербией, а с сентября 2024 г. в г. Зренянине начал работать новый шинный завод китайской компании “Linglong”. Кроме того, Китай обеспечивает Белград новыми высокоскоростными поездами.

Польша, благодаря своему географическому расположению, призвана стать центром «Экономического пояса Шелкового пути», соединяющим сухопутные транспортные пути, ведущие в Европу через Евразийский экономический союз и с юга через Балканы. Несмотря на то, что в 2023 г. наблюдалось снижение участия Польши в ОПОП [20], летом 2024 г. “China Electric Power Construction Municipal Construction Group Co., Ltd.” подписала контракт на строительство участка скоростной автомагистрали S19 Сокулка – Чарна-Белосток (Южная Каролина) [25].

В Хорватии отметил свою вторую годовщину мост Пелешац, построенный китайской компанией, который теперь в значительной степени способствует развитию местного туризма, транспорта, логистики и других отраслей, а также приносит существенную пользу местному населению [13].

С марта 2024 г. в Греции увеличен поток туристов из Китая благодаря росту количества прямых рейсов. Также КНР финансирует на данный момент в указанной стране несколько предприятий и китайских бизнес-ассоциаций.

В Македонии Китай пока практически не реализовал никаких проектов, помимо обмена опытом в киноиндустрии (2017 г.) и поставок медицинских лекарств против Sarc-Cov-2 (2020 г.).

Таким образом, можно подвести некоторые итоги проекта ОПОП:

1. Инициатива позволила экологизировать многие сферы деятельности промышленности и транспортной инфраструктуры ЦВЕ, в том числе энергетику, благодаря чему деятельность проекта за последние полтора года стала самой экологичной с момента ее создания в 2013 г.

2. Переход к «зеленой» экономике (производство лития и аккумуляторов для электромобилей) стал стратегически важной областью роста ВВП, а также экологизации транспорта и производства. При этом особенно важны минералы и металлы, содействующие переходу к «зеленой» энергетике, поэтому акцент делается на развитие китайской металлургии и горнодобывающей промышленности [1; 20, р. 3].

3. Инициатива ОПОП способствует развитию глобальной инфраструктуры, транспортных, торговых, производственных и коммуникативных связей, цепочек поставок информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), оптоволоконных и спутниковых сетей ЦВЕ (потоки прямых иностранных инвестиций из Китая достигли пика в 2016 г.) [21]. В 2023 г. в страны Европы КНР инвестировала 3,1 % капитальныхложений; на строительство инфраструктуры потратила 2,8 % ресурсов [12].

4. Организована и внедрена вертикальная интеграция производственных цепочек поставок КНР и ЦВЕ – налажено объединение в единый технологический процесс всех звеньев производственно-сбытовой цепочки.

5. Начала реализовываться Глобальная инициатива по развитию в сфере продовольствия и медицины (Global Development Initiative – GDI).

6. С 2015 по 2022 г. объем торговли Китая с основными странами-участницами инициативы ОПОП увеличился более чем в два раза [23] (преимущественно, с Венгрией и Сербией).

7. Во всех странах-участницах строительство и модернизация инфраструктурных объектов помогла обеспечить рабочими местами более 420 тыс. граждан, из которых примерно 12,6 тыс. находятся в ЦВЕ (исходя из исследований М. Амстронга, Китай реализовывает в ЦВЕ в среднем 3 % своих инициатив [12]).

#### *Выходы*

Проект «Один пояс – один путь» за 11 лет своего существования значительно расширил дипломатическое влияние Китая на страны ЦВЕ и улучшил инфраструктуру территорий многих партнеров, что содействует удовлетворению огромного спроса развивающихся стран на инфраструктуру за счет избыточных производств

и промышленных мощностей Китая, а также способствует созданию в Евразии нового геополитического контура.

Сегодня одной из первоочередных задач глобальной инициативы ОПОП является устранение препятствий на транснациональном рынке путем поиска оптимальных экономических коридоров, транспортных связей, увеличения эффективности транспортного сообщения (наземного, подземного, мореходного и воздушного) и его инфраструктуры.

За последние годы наблюдается рост ВВП стран-участниц ОПОП (как Китая, так и государств ЦВЕ), что способствует увеличению их удельного веса в мировом ВВП.

#### **Список источников**

1. Кулинцев, Ю. Десятилетие китайской инициативы «Один пояс, один путь»: вызовы, достижения и перспективы / Ю. Кулинцев // Российский совет по международным делам. – 20.11.2023. – URL: <https://russiancouncil.ru/> (дата обращения: 26.04.2025).
2. Носов, М. Г. ЕС и Китай: торговля или стратегия / М. Г. Носов // Современная Европа. – 2018. – № 6 (85). – С. 5–17. – doi: 10.15211/soveurope620180517.
3. «Один пояс – один путь»: что нужно знать о проекте // Коммерсантъ. – 18.10.2023. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836> (дата обращения: 26.04.2024).
4. Пименова, А. О. «Один пояс – Один путь» как глобальный экономический проект Китая / А. О. Пименова // Концепт. – 2020. – № 5. – С. 209–215. – doi: 10.24411/2304-120X-2020-13011.
5. Почему западные страны больше не гонятся за ростом экономики // РБК. – 20.12.2022. – URL: <https://pro.rbc.ru/demo/639ada759a794736312ae841> (дата обращения: 27.04.2025).
6. Сазонов, С. Л. О некоторых аспектах китайской инициативы «Один пояс, один путь» / С. Л. Сазонов, И. Д. Ильинская // Восточная Азия: факты и аналитика. – 2022. – № 4. – С. 47–55. – doi: 10.24412/2686-7702-2022-4-47-55.
7. Си Цзиньпин встретился с лидерами стран, прибывшими в Китай для участия в форуме «Летний Давос» // Belt and Road Portal. – 19.09.2018. – URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/66720.html> (дата обращения: 26.04.2025).
8. Си Цзиньпин и А. Вучич подписали совместное заявление о построении китайско-сербского сообщества единой судьбы в новую эпоху. – 09.05.2024. – URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202405/08/WS663b55fca31082fc043c5f82.html> (дата обращения: 27.04.2025).
9. Цвыйк, А. В. «Один пояс, один путь»: взгляд из Европы / А. В. Цвыйк // Современная Европа. – 2019. – № 1 (87). – С. 104–112. – doi: 10.15211/soveurope12019104112.
10. Эксклюзив: Китайские технологии электромобилей открывают возможности для развития – венгерский министр // Belt and Road Portal. – 29.04.2025. – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/0U3N4CH6.html?cateName=Комментарии> (дата обращения: 26.04.2025).
11. Юн, С. М. Взаимодействие Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и Пути» и Формата «17+1» / С. М. Юн, В. С. Пакулин // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. – 2021. – Т. 14, № 2. – С. 241–253. – doi: 10.21638/spbu06.2021.207.
12. Armstrong, M. The Global Reach of China's Belt and Road. Statista / M. Armstrong. – Oct 17, 2023. – URL: <https://www.statista.com/chart/31053/chinese-belt-and-road-initiative-investment-and-construction-by-region/> (accessed: 25.04.2025).
13. Boosting China-Hungary industrial development promoting high-quality Belt and Road. Belt and Road Portal. – URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/z/240329/index.shtml> (accessed: 26.04.2025).
14. Cao Desheng. Xi: BRI helps boost Eurasian collaboration / Cao Desheng // Chinadaily.com.cn. – URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202305/26/WS646fcacfa310b6054fad523a.html> (accessed: 26.04.2025).
15. Engdahl, F. W. Will China's Belt and Road (BRI) Trigger an East-West Rupture Within the EU? / F. W. Engdahl. – URL: <https://www.europereloaded.com/will-chinas-belt-road-bri-trigger-east-west-rupture-within-eu/> (accessed: 25.04.2025).

16. GDP – Gross Domestic Product 2013. Country Economy. – URL: <https://countryeconomy.com/gdp?year=2013> (accessed: 24.04.2025).
17. GDP Ranking by Country 2024. Country Cassette. – URL: <https://countrycassette.com/gdp-ranking-by-country/> (accessed: 24.04.2025).
18. Górska, G. Central and Eastern Europe as Partner of Chinese One Belt One Road Project / G. Górska, J. Górska-Szymczak // Confrontation and Cooperation. 1000 Years of Polish-German-Russian Relations. – 2018. – № 4 (1). – P. 16–21. – doi: 10.2478/conc-2018-0003.
19. Junhua, Zhang. What is the future of China's Belt and Road Initiative? / Junhua Zhang // Gisreportsonline. – February 19, 2024. – URL: <https://www.gisreportsonline.com/r/what-is-the-future-of-chinas-belt-and-road-initiative/> (accessed: 23.04.2025).
20. Nedopil, Ch. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years / Ch. Nedopil // Green Finance & Development Center. – FISF Fudan University, Shanghai. – doi: 10.13140/RG.2.2.13892.19841. – URL: [https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/07/Nedopil-2023\\_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2023-H1-1.pdf](https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/07/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2023-H1-1.pdf) (accessed: 23.04.2025).
21. Report to Congress on China's "One Belt, One Road" Initiative. U. S. Naval Institute Staff. USNI News. – May 21, 2024. – URL: <https://news.usni.org/2024/05/21/report-to-congress-on-chinas-one-belt-one-road-initiative> (accessed: 25.04.2025).
22. Sobiecki, R. Where does the New Silk Road lead to? / R. Sobiecki // Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie. – 2017. – T. 43, № 2. – P. 4–7. – doi: 10.5604/01.3001.0010.4673.
23. Textor, C. The Belt and Road Initiative (BRI) – statistics & facts / C. Textor. – Feb 29, 2024. – URL: <https://www.statista.com/topics/10273/the-belt-and-road-initiative-bri/#topicOverview> (accessed: 25.04.2025).
24. The Belt and Road Initiative. Acclime. – August 7, 2017. – URL: <https://china.acclimate.com/news-insights/belt-road-initiative/> (accessed: 27.04.2025).
25. 中企海外项目周报 (2024.6.22–2024.6.28). – URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0J5VPGBB.html> (accessed: 26.04.2025).
26. 匈塞铁路匈牙利段中方段铺轨作业基本完成. – URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0C0G1L8L.html> (accessed: 26.04.2025).
27. 推进“一带一路”建设官方网站：中国一带一路网. – URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (accessed: 26.04.2025).
28. 通讯 | “中企承建的佩列沙茨大桥实现了我父亲的遗愿”—  
一名克罗地亚工程师的动情心声. – URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/010TSEJU.html> (accessed: 26.04.2025).

#### References

1. Kulintsev, Yu. Desyatiletie kitayskoy initiativy "Odin poyas, odin put": vyzovy, dostizheniya i perspektivy [Decade of China's Belt and Road Initiative: challenges, achievements and prospects]. *Rossiyskiy sovet po mezhdunarodnym delam* [Russian International Affairs Council]. 20.11.2023. Available at: <https://russiancouncil.ru/> (accessed: 26.04.2025).
2. Nosov, M. G. ES i Kitay: torgovlya ili strategiya [EU and China: trade or strategy]. *Sovremennoyaya Evropa* [Contemporary Europe]. 2018. no. 6 (85), pp. 5–17, doi: 10.15211/soveurope620180517.
3. "Odin poyas – odin put": chto nuzhno znat o proekte ["One Belt – One Road": what you need to know about the project]. *Kommersant* [Kommersant]. 18.10.2023. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836> (accessed: 23.04.2025).
4. Pimenova, A. O. "Odin poyas – odin put" kak globalnyy ekonomicheskiy proekt Kitaya ["One Belt – One Road" as China's global economic project]. *Koncept* [Koncept]. 2020, no. 5, pp. 209–215, doi: 10.24411/2304-120X-2020-13011.
5. Pochemu zapadnye strany bolshe ne gonyatsya za rostom ekonomiki [Why Western countries are no longer chasing economic growth]. *RBC* [RBC]. 20.12.2022. Available at: <https://pro.rbc.ru/demo/639ada759a794736312ae841>. (accessed: 27.04.2025).
6. Sazonov, S. L., Ilinskaya, I. D. O nekotorykh aspektakh kitayskoy initiativy "Odin poyas, odin put" [On some aspects of the Chinese Belt and Road Initiative]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics]. 2020, no. 4, pp. 47–55, doi: 10.24412/2686-7702-2022-4-47-55.

7. Si Tszinpin vstretilsya s liderami stran, pribyvshimi v Kitay dlya uchastiya v forume "Letniy Davos" [Xi greets leaders attending Summer Davos Forum]. *Belt and Road Portal*. 19.09.2018. Available at: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/66720.html> (accessed: 26.04.2025).
8. Si Tszinpin i A. Vuchich podpisali sovmestnoe zayavlenie o postroenii kitaysko-serbskogo soobshchestva edinoy sudby v novyyu epokhu [Xi, Vucic sign joint statement on building China-Serbia community with shared future]. 09.05.2024. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202405/08/WS663b55fca31082fc043c5f82.html> (accessed: 27.04.2025).
9. Tsvyk, A. V. "Odin poyas, odin put": vzglyad iz Evropy ["One belt, one way": view from Europe]. *Sovremennaya Evropa* [Contemporary Europe]. 2019, no. 1 (87), pp. 104–112, doi: 10.15211/soveurope12019104112.
10. Kitayskie tehnologii elektromobiley otkryvayut vozmozhnosti dlya razvitiya – vengerskiy ministr [Chinese EV technology brings development opportunity: Hungarian minister]. *Belt and Road Portal*. 29.09.2024. Available at: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/0U3N4CH6.html?cateName=Комментарии> (accessed: 26.04.2025).
11. Yun, S. M., Pakulin, V. S. Vzaimodeystvie Kitaya i stran Tsentralnoy i Vostochnoy Evropy v ramkakh initsiativy "Poyasa i Puti" i Formata "17+1" [Cooperation between China and Central and Eastern European states within the framework of the Belt and Road Initiative and the '17+1' mechanism]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations]. 2021, vol. 14, no. 2, pp. 241–253, doi: 10.21638/spbu06.2021.207.
12. Armstrong, M. *The Global Reach of China's Belt and Road*. Statista. Oct 17, 2023. Available at: <https://www.statista.com/chart/31053/chinese-belt-and-road-initiative-investment-and-construction-by-region/> (accessed: 25.04.2025).
13. Boosting China-Hungary industrial development promoting high-quality Belt and Road. *Belt and Road Portal*. Available at: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/z/240329/index.shtml> (accessed: 26.04.2025).
14. Cao Desheng. Xi: BRI helps boost Eurasian collaboration. *ChinaDaily.com.cn*. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202305/26/WS646fcacfa310b6054fad523a.html> (accessed: 26.04.2025).
15. Engdahl, F. W. *Will China's Belt and Road (BRI) Trigger an East-West Rupture Within the EU?* Available at: <https://www.europereloaded.com/will-chinas-belt-road-bri-trigger-east-west-rupture-within-eu/> (accessed: 25.04.2025).
16. *GDP – Gross Domestic Product 2013. Country Economy*. Available at: <https://countryeconomy.com/gdp?year=2013> (accessed: 24.04.2025).
17. *GDP Ranking by Country 2024. Country Cassette*. Available at: <https://countrycassette.com/gdp-ranking-by-country/> (accessed: 24.04.2025).
18. Górska, G., Górska-Szymczak, J. Central and Eastern Europe as Partner of Chinese One Belt One Road Project. *Confrontation and Cooperation. 1000 Years of Polish-German-Russian Relations*. 2018, no. 4 (1), pp. 16–21, doi: 10.2478/conc-2018-0003.
19. Junhua, Zhang. What is the future of China's Belt and Road Initiative? *Gisreportsonline*. February 19, 2024. Available at: <https://www.gisreportsonline.com/r/what-is-the-future-of-chinas-belt-and-road-initiative/> (accessed: 23.04.2025).
20. Nedopil, Ch. *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years*, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai; doi: 10.13140/RG.2.2.13892.19841. Available at: [https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/07/Nedopil-2023\\_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2023-H1-1.pdf](https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/07/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2023-H1-1.pdf) (accessed: 23.04.2025).
21. Report to Congress on China's "One Belt, One Road" Initiative. U.S. Naval Institute Staff. *USNI News*. May 21, 2024. Available at: <https://news.usni.org/2024/05/21/report-to-congress-on-chinas-one-belt-one-road-initiative> (accessed: 25.04.2025).
22. Sobiecki, R. Where does the New Silk Road lead to? *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*. 2017, vol. 43, no. 2, pp. 4–7, doi: 10.5604/01.3001.0010.4673.
23. Textor C. *The Belt and Road Initiative (BRI) – statistics & facts*. Feb 29, 2024. Available at: <https://www.statista.com/topics/10273/the-belt-and-road-initiative-bri/#topicOverview> (accessed: 25.04.2025).
24. *The Belt and Road Initiative. Acclime*. August 7, 2017. – URL: <https://china.acclimate.com/news-insights/belt-road-initiative/> (accessed: 27.04.2025).
25. *Chinese Enterprises Overseas Projects Weekly Report (2024.6.22-2024.6.28)*. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0J5VPGBB.html> (accessed: 26.04.2025).

26. *Track laying work on the Chinese section of the Hungarian section of the Hungarian-Serbian railway has been basically completed.* Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0C0G1L8L.html> (accessed: 26.04.2025).

27. *Official website for promoting the construction of the “Belt and Road”: China Belt and Road Network.* Available at: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> (accessed: 26.04.2025).

28. *Newsletter. "The Pelješac Bridge built by a Chinese company fulfilled my father's last wish" – the moving voice of a Croatian engineer.* Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/010TSEJU.html> (accessed: 26.04.2025).

**Информация об авторе**

**Гу Ц. – аспирант.**

**Information about the author**

**Gu Q. – postgraduate student.**

*Статья поступила в редакцию 23.05.2025; одобрена после рецензирования 15.07.2025; принята к публикации 30.09.2025.*

*The article was submitted 23.05.2025; approved after reviewing 15.07.2025; accepted for publication 30.09.2025.*