

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. — DOI: 10.24224/2227-1295-2020-2-322-332.

Valiakhmetova, G. N., German, M. A. (2020). Peculiarities of Turkey's Integration into the Chinese Initiative "One Belt — One Way". *Nauchnyi dialog*, 2: 322-332. DOI: 10.24224/2227-1295-2020-2-322-332. (In Russ.).



УДК 94:327(560+510)“2013/2019”

DOI: 10.24224/2227-1295-2020-2-322-332

ОСОБЕННОСТИ ИНТЕГРАЦИИ ТУРЦИИ В КИТАЙСКУЮ ИНИЦИАТИВУ «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»

© **Валиахметова Гульнара Ниловна (2020)**, orcid.org/0000-0001-7199-7723, доктор исторических наук, заведующий кафедрой востоковедения, Уральский гуманитарный институт, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина» (Екатеринбург, Россия), vgulnara@mail.ru.

© **Герман Мария Алексеевна (2020)**, orcid.org/0000-0001-8482-5787, магистрант, Шанхайский университет политических наук и права (Шанхай, Китай), ger-marya@mail.ru.

Рассматривается эволюция двусторонних отношений КНР и Турецкой Республики в контексте интеграции турецкого проекта «Центральный коридор» в китайскую инициативу «Один пояс — один путь» в 2013—2019 годах. Выявлен и проанализирован комплекс факторов, способствовавших выстраиванию конструктивного диалога между Пекином и Анкарой по вопросам сотрудничества в проектах Нового Шелкового пути. Предлагается периодизация политико-дипломатической истории согласования китайской и турецкой концепций создания единого экономического пространства в Евразии. Представлена характеристика ее основных этапов, а также сформированная в ходе переговоров нормативно-правовая и институциональная база взаимодействия двух государств. Выполнен обзор совместных проектов, реализуемых Турцией и КНР в рамках проектов сухопутного и морского Шелкового пути. Отмечено, что их количественные и качественные параметры подтверждают стратегический характер отношений между КНР и Турцией. Обосновано, что процесс стыковки интеграционных моделей, предлагаемых Пекином и Анкарой для Евразии, далек от завершения в силу наличия определенных разногласий относительно условий и пределов двустороннего сотрудничества, а также ввиду влияния неблагоприятных внешнеполитических факторов.

Ключевые слова: Китай; Турция; двусторонние отношения; «Один пояс — один путь»; Центральный коридор; транспортная инфраструктура.

1. Введение

Международная экономическая интеграция стала одним из доминирующих глобальных трендов развития современного мира. В числе масштабных интеграционных проектов — китайская инициатива «Один

пояс — один путь» (*Belt and Road Initiative, BRI*), объявленная Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году. Она представляет собой совокупность двух мегапроектов, которые свяжут Китай со странами Азии и Европы: сухопутного «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Концепция базируется на принципах мирного сосуществования и взаимовыгодного сотрудничества и нацелена на развитие не только экономических связей, но и взаимодействия стран в сфере политики, науки, культуры и образования [Vision ..., 2015, p. 3—9]. Проект «Экономического пояса» предусматривает создание трех транспортных коридоров: Северного (через Центральную Азию и Россию к балтийскому побережью Европы), Центрального (через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю и далее через Балканы к Франции) и Южного (Китай — Юго-Восточная и Южная Азия) [Ibid., p. 4].

Географическое расположение на стыке Европы и Азии с выходом к четырем морям объективно выдвигает Турцию на роль ключевого звена *BRI*. Однако Анкара не сразу проявила готовность сотрудничать с КНР в новом формате, поскольку с 2008 года продвигала собственную концепцию интеграции евразийского пространства. Турецкая инициатива «Центральный коридор» (*Middle Corridor, MC*), как и китайская *BRI*, базируется на идее возрождения древнего Шелкового пути и создания пояса экономического процветания в Евразии. Проект предусматривает развитие межрегиональной транспортной инфраструктуры, которая соединит Турцию, Грузию, Азербайджан, Туркменистан и Казахстан железными дорогами и паромной переправой на Каспийском море. Это позволит Турции стать транспортно-логистическим центром на перекрестке Европы и Азии [Speech ..., 2011; Turkey's ..., 2019].

Вопрос сопряжения китайской и турецкой инициатив стал предметом сложного переговорного процесса между Пекином и Анкарой и потребовал научного осмысления, прежде всего в экспертных кругах Турции и КНР. Анализ эволюции турецко-китайских отношений в XX—XXI веках представлен в работах профессора Университета Гази Дж. Фидана [Fidan, 2013] и китайского исследователя Чжу Сяна [Чжу Сян, 2010]. Вопрос об условиях и пределах совместимости двух проектов подробно рассматривается в трудах авторитетных турецких экспертов С. Чолакоглу [Çolakoglu, 2019] и А. Атлы [Atlı, 2018] и их китайских коллег Лю Синя [Лю Син, 2018], Сяо Сяня [Сяо Сянь, 2011] и Юй Хунъяна [Юй Хунъян, 2019]. Геополитические аспекты проблемы раскрываются в работе руководителя турецкого Центра стратегических исследований Азии С. Шенсоя [Şensoy, 2016]. В целом для

трудов турецких и китайских исследователей характерны многофакторный подход к анализу проблемы и опора на широкий круг документов.

Несмотря на то, что интеграционные проекты КНР и Турции напрямую затрагивают национальные интересы России, проблема их совмещения пока не стала предметом отдельного исследования в российском научном поле. Данная работа является попыткой в определенной степени восполнить этот пробел на основе системного анализа программных документов *BRI* и турецкого проекта «Центральный коридор», а также материалов внешнеполитического ведомства и информационно-новостных ресурсов Турции.

2. Факторы сближения КНР и Турции в рамках *BRI*

Помимо отмеченного выше географического фактора, значимым условием эффективной стыковки китайской и турецкой инициатив является наличие прочных межгосударственных связей. Реалии биполярного мира развели два государства по разные стороны геополитических «баррикад», но дипломатический прорыв КНР на международной арене в 1971 году устранил имевшиеся препятствия. 5 августа 1971 года между Турцией и КНР были установлены дипломатические отношения. Нарастание разногласий со странами Запада в связи с кипрским кризисом, курдской проблемой и военным переворотом в Турции 1980 года подталкивало турецкие власти к расширению взаимодействия с КНР, сохранявшей нейтралитет в данных вопросах [Fidan, 2013]. Атмосфера доверия укрепилась в 1989 году, когда Анкара в противовес США и Европе поддержала действия Пекина в событиях на площади Тяньаньмэнь [Сяо Сянь, 2011, с. 16]. Распад биполярной системы и успех китайской политики «реформ и открытости» в 1990-е годы придали мощный импульс расширению двусторонних связей [Fidan, 2013; Сяо Сянь, 2011, с. 17; Чжу Сян, 2010, с. 190]. С приходом к власти Партии справедливости и развития в 2002 году была пересмотрена стратегия национального развития и взят курс на усиление геополитических позиций Турции, в том числе путем активизации внешнеэкономических связей. Уже первая декада XXI века вывела Китай на позиции третьего торгового партнера Турции, которые он удерживает до настоящего времени. В октябре 2010 года китайско-турецкие отношения перешли на уровень стратегического партнерства [Turkey — PRC ..., 2019].

Экономический фактор выступает одним из ключевых в вопросе интеграции Турции в *BRI*. В 2018 году двусторонний торговый оборот достиг 23,63 млрд долларов, из которых на турецкий экспорт в КНР приходится лишь 2,91 млрд долларов. Суммарный объем китайских инвестиций в ту-

рецкую экономику превысил 2 млрд долларов [Ibid.], тогда как турецкие инвестиции в КНР составил порядка 300 млн долларов [Юй Хунъян, 2019, с. 58]. Очевидно, что интеграция в *BRI* позволит Турции преодолеть столь внушительный торговый дисбаланс в отношениях с КНР. Важная роль отводится Анкарой Китаю и в вопросах реализации стратегической плана модернизации «Видение 2023», который нацелен к 100-летию образования Турецкой Республики включить страну в первую десятку ведущих экономик мира [Turkish ambassador ..., 2019]. Приоритетной целью программы является превращение Турции в трансрегиональный транспортно-логистический хаб [Speech ..., 2011]. Особенность национальной транспортной стратегии страны состоит в приоритетном развитии железных дорог и судоходства при существенном снижении доли автомобильных перевозок. В планах Анкары на 2030 год — модернизация 12 тыс. км железнодорожного полотна и строительство новых трасс, прежде всего высокоскоростных, общей протяженностью более 13 тыс. км [Turkey open ..., 2019; Turkey's ..., 2019; Юй Хунъян, 2019, с. 59]. «Это колоссальный потенциал для китайских компаний в железнодорожной сфере», — считает министр транспорта и инфраструктуры Турции М. Турхан [Turkey open ..., 2019].

Главным риском для реализации программы является финансирование. В 2003—2018 годах Турция инвестировала в свою железнодорожную систему порядка 25 млрд долларов [Ibid.], запланированная на следующие 5 лет сумма составляет 46,4 млрд долларов [Turkish ambassador ..., 2019]. Частично финансовая проблема была решена путем внесения в действующее законодательство поправок, которые позволяют привлечь в отрасль турецкие компании в обмен на право эксплуатации построенных ими железных дорог сроком на 49 лет. Однако вопрос об иностранных, в том числе китайских, инвестициях не утрачивает своей актуальности [Atlı, 2018, с. 120].

Целесообразность стыковки китайской и турецкой инициатив, кроме того, обусловлена спецификой геополитического пространства Ближнего Востока с его высокой конфликтностью. Концепция *BRI* опирается на принцип «нет мира — нет развития», следовательно, для Пекина ключевой становится проблема безопасности. В данном контексте Турция представляет особый интерес для Китая как полноправный член НАТО, ОБСЕ, СВМДА, как партнер по диалогу ШОС и участник иных институтов, обеспечивающих безопасность в Евразии [Сяо Сянь, 2011, с. 15; Чжу Сян, 2010, с. 190]. Аналогичные мотивы в вопросах сближения с КНР, которая является членом Совета безопасности ООН и целого ряда других влиятельных международных структур, демонстрирует Турция [Çolakoglu,

2019; Fidan, 2013; Şensoy, 2016]. Очевидно, что взаимодействие в рамках *BRI* отвечает национальным интересам обоих государств.

3. Этапы согласования проектов *BRI* и «Центрального коридора»

Процесс стыковки *BRI* и *MC* проходил в несколько раундов, в ходе которых Пекину и Анкаре удалось выстроить конструктивный диалог.

На первом этапе (сентябрь 2013 года — январь 2015 года) два проекта разрабатывались параллельно. Несмотря на одобрение китайской инициативы, Турция уклонилась от обсуждения своего участия в *BRI*. Китайский исследователь Лю Синь объясняет сдержанность Анкары давлением со стороны НАТО в связи с активизацией турецко-китайского военно-технического сотрудничества, обеспокоенностью турецких властей растущим влиянием КНР в Центральной Азии и разногласиями с Пекином по уйгурскому вопросу [Лю Синь, 2018, с. 15]. По мнению турецких исследователей, первоначально Анкара считала «Центральный коридор» альтернативой и Северному маршруту сухопутного Шелкового пути, пролегающему через Россию, и Южному, идущему через Иран. Лишь со временем руководство страны признало, что сотрудничество с КНР ускорит продвижение Турции к статусу регионального транспортного хаба [Atlı, 2018, с. 119; Çolakoglu, 2019].

Второй этап (февраль 2015 года — апрель 2017 года) характеризуется конкретными шагами Пекина и Анкары по согласованию своих проектов и созданием нормативно-правовой базы двустороннего взаимодействия в новом формате. В феврале 2015 года руководство КНР сформировало Рабочую группу *BRI*, а в марте опубликовало «План практических действий по реализации *BRI*», конкретизировав суть своей инициативы [Vision ..., 2015]. Это придало импульс переговорному процессу. 14 ноября 2015 года на саммите «Группы 20» (G20) в Анталье главы КНР и Турции подписали Меморандум о взаимопонимании и координации действий в рамках *BRI* и соглашения о сотрудничестве в железнодорожной сфере [Turkey's ..., 2019], тем самым официально запустив процесс сопряжения двух инициатив. В числе других важных документов, согласованных на площадке форума — двусторонний Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в сфере формирования единого цифрового пространства Шелкового пути [Юй Хунъян, 2019, с. 58].

Стороны также перешли к созданию механизмов и институтов взаимодействия. МИД Турции направил в Пекин спецпосланника по проектам *BRI*, турецкое министерство экономики разработало «План действий по сотрудничеству с Китаем». В январе 2016 года были созданы турецкая

и китайская Рабочие группы *BRI* в составе представителей министерств иностранных дел, экономики, транспорта, энергетики и др. [Atl1, 2018, с. 122; Лю Син, 2018, с. 17]. В сентябре в Ханчжоу также на полях саммита G20 состоялась новая встреча лидеров КНР и Турции. Спустя два месяца в Анкаре прошло первое ежегодное заседание министров иностранных дел КНР и Турции, которое стало еще одной площадкой обсуждения условий стыковки *BRI* и *MC* [Лю Син, 2018, с. 17].

Третий, текущий, период начался в мае 2017 года с презентации китайско-турецкого проекта «Центральный коридор» как одного из трех сухопутных маршрутов *BRI*. Президент Турции Р. Т. Эрдоган представил первому Международному форуму *BRI*, прошедшему в Пекине 14—15 мая, схему транспортного коридора из Китая в Турцию через Центральную Азию, Каспийское море и Закавказье, отметив, что его главное преимущество состоит в привязке к железной дороге КНР — Лондон [Atl1, 2018, с. 118]. На полях саммита, кроме того, было подписано три соглашения об экономическом взаимодействии в различных сферах. 30 октября 2017 года в Азербайджане состоялось открытие магистральной линии *MC* — железной дороги Баку — Тбилиси — Карс, построенной Турцией в сотрудничестве со странами Закавказья [Ibid.].

В 2018 году ввиду роста напряженности в отношениях с США правительство Турции предприняло ряд шагов по расширению взаимодействия с КНР в рамках *BRI* [Turkey open ..., 2019]. Так, в марте состоялась первая встреча министров иностранных дел Турции, Азербайджана, Грузии и Ирана по вопросу строительства трансрегиональных автомобильных и железных дорог. Также было достигнуто соглашение с КНР о предоставлении Анкаре займа в размере 30 млрд долларов на сооружение высокоскоростных железнодорожных линий общей протяженностью более 10 тыс. км [Atl1, 2018, с. 121]. На втором Форуме *BRI*, который прошел в Пекине 25—27 апреля 2019 года, представители Турции и КНР уже предметно обсуждали совместные проекты в области транспорта, телекоммуникаций, энергетики и уже подписан ряд соответствующих соглашений [Turkey open ..., 2019].

Принципиальное согласование интеграционных моделей КНР и Турции позволило перевести достигнутые договоренности в практическую плоскость. Сегодня китайские компании вовлечены в широкий круг проектов, реализуемых в Турции в рамках *BRI*. В числе наиболее значимых — проекты увеличения пропускной способности высокоскоростных железных дорог Стамбул — Анкара, Анкара — Сивас, Баку — Тбилиси — Карс [Kartav, 2018, с. 42—48]. Продолжаются переговоры о строительстве высо-

коскоростной магистрали Эдирне — Карс протяженностью 2 тыс. км, которая свяжет западные и восточные провинции Турции, а также соединит страну с железными дорогами Азербайджана и Ирана. Однако у сторон имеются серьезные разногласия. Пекин готов полностью профинансировать проект при условии передачи всех подрядов на строительство китайским фирмам, что неприемлемо для Анкары, которая, хотя и делает ставку на китайские инвестиции, тем не менее строго придерживается схемы открытого тендера [Çolakoğlu, 2019].

Модернизация морских портов является вторым по значимости направлением турецко-китайского сотрудничества в рамках *BRI*. Торговый флот Турции занимает 15-е место в мире, в его распоряжении имеется 183 порта. Приобретение китайским консорциумом 64,5 % акций контейнерного терминала Кумпорт, третьего по величине в Турции, позволило интегрировать его в морские коридоры китайского Шелкового пути. Анкара готова включить в морские проекты КНР еще три крупных гавани — Чандарлы на Эгейском море, Мерсин на Средиземном море и Филиос на Черном море. Турецкое правительство ожидает, что участие китайских компаний в развитии судоходной системы страны усилит позиции Турции как одного из главных участников Морского Шелкового пути [Turkey open ..., 2019].

Помимо транспортной инфраструктуры, важным направлением сотрудничества Турции и КНР в рамках *BRI* является энергетика. В числе реализуемых сегодня совместных проектов — подземное газохранилище «Туз Гёлю», третья атомная электростанция, теплоэлектростанции Хунутлу и ряд других объектов. Так же высоко Анкара оценивает вклад китайских корпораций в развитие цифровой отрасли страны и ожидает их активного участия, инвестиционного и технологического, в запуске пятого поколения мобильной связи 5G в Турции [Turkey open ..., 2019; Kartav, 2018, с. 42—48, 80—89].

Сегодня в Турции работает свыше 1 тыс. китайских компаний, 16 из них входят в рейтинг 500 самых влиятельных корпораций мира [Юй Хунъян, 2019, с. 59]. Благодаря сопряжению китайской и турецкой инициатив Шелкового пути Турция вышла на восьмое место в мире и шестое место в Европе по протяженности высокоскоростных магистралей [Turkey open ..., 2019]. Вместе с тем следует отметить, что, несмотря на расширяющееся сотрудничество КНР и Турции в формате *BRI*, китайские корпорации пока далеки от доминирования в каком-либо секторе турецкой экономики. Так, из 28 иностранных компаний, с которыми турецкое правительство заключило контракты на железнодорожные работы, лишь 4 представлены Китаем, остальные — деловыми кругами Испании, Италии, Франции, Германии, США, Японии и Южной Кореи [Athi, 2018, с. 121].

В целом процесс интеграции Турции в *BRI* пока не завершен. Анкара и Пекин обсуждают условия стыковки *МС* с Северным и Южным коридорами сухопутного Экономического пояса, а также включения турецкой судоходной инфраструктуры в морские проекты КНР.

4. Заключение

Сотрудничество в формате «Один пояс — один путь» способствует расширению стратегического партнерства Турции и КНР при строгом соблюдении национальных интересов каждой из сторон. Главным стимулом к пересмотру Анкарой своей сдержанной позиции в отношении *BRI* стало понимание того, что географические преимущества не являются достаточным условием для успешного выдвижения страны на роль транспортно-логистического узла Евразии и что конкурирующие инициативы могут эффективно дополнять друг друга. Важным фактором разворота Турции на сближение с Китаем также стал рост напряженности в ее отношениях с США и Россией в 2015 году. Анкара вступила в диалог с Пекином по вопросу интеграции в *BRI*, располагая вескими аргументами для отстаивания своих интересов. В их числе растущая инвестиционная привлекательность страны, усиление ее геополитического веса на Ближнем Востоке и запуск без участия КНР магистрали Баку — Тбилиси — Карс, которая стала ключевым звеном транспортного коридора между Европой и Азией.

Несмотря на позитивный дискурс Анкары и Пекина в отношении сотрудничества в рамках *BRI*, переговорный процесс далек от завершения. Стороны так и не разработали «Дорожную карту» полной стыковки своих инициатив и предпочитают оставаться в формате взаимодействия по конкретным проектам. Анкара преимущественно заинтересована в китайских инвестициях в транспортную, прежде всего железнодорожную, инфраструктуру Турции. Власти страны также не готовы взамен на финансовые потоки, пусть даже внушительные, предоставлять Пекину преимущественные права на получение выгодных тендеров во избежание долговых ловушек и иных рисков, с которыми уже столкнулся ряд азиатских стран — партнеров КНР по *BRI*. В подобных условиях Пекин придерживается тактики «ждать и наблюдать», особенно с учетом низкой прогнозируемости развития военно-политической ситуации на Ближнем Востоке. Иными словами, условия и масштабы интеграции Турции в *BRI* зависят от готовности обеих сторон к уступкам и способности вести конструктивный политический диалог на высшем уровне, который является основой долгосрочного взаимовыгодного экономического сотрудничества.

Источники

1. *Speech* entitled “Vision 2023 : Turkey’s foreign policy objectives” delivered by H. E. Ahmet Davutoğlu. London. November 22, 2011 [Electronic resource]. — Access mode : http://www.mfa.gov.tr/speech-entitled-_vision-2023_-turkey_s-foreign-policy-objectives_-_delivered-by-h_e_-ahmet-davutoglu_-minister-of-foreign-af.en.mfa.
2. *Turkey open for business*. Interview with Turkish minister of transport and infrastructure Mehmet Cahit Turhan [Electronic resource]. — Access mode : <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/turkey-open-for-business/>.
3. *Turkey — PRC economic and trade relations*, 2019 [Electronic resource]. — Access mode : http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-commercial-and-economic-relations-with-china.en.mfa.
4. *Turkey’s multilateral transportation policy*, 2019 [Electronic resource]. — Access mode : http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa.
5. *Turkish ambassador: BRI promotes China — Turkey cooperation* [Electronic resource]. — Access mode : http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/23/WS5c4816aaa3106c65c34e6165_1.html.
6. *Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. — Beijing : National Development and Reform Commission of PRC. — 2015. — 14 p.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лю Син, 2018 — 刘欣. 土耳其与“一带一路”倡议 // 国际研究参考. — 问题7. — 2018. — 第14—19页 (Лю Синь. Турция и инициатива «Один пояс — один путь» / Лю Синь // Справочник международных исследований. — Выпуск 7. — 2018. — С. 14—19).
2. Сяо Сянь, 2011 — 肖宪. 构建中国与土耳其新型战略合作关系 // 西亚非洲. — 2011. —九月. — 第14—28页 (Сяо Сянь. Формирование нового китайско-турецкого стратегического партнерства / Сяо Сянь // Западная Азия и Африка. — 2011. — Сентябрь. — С. 14—28).
3. Чжу Сян, 2010 — 朱祥. 中国与土耳其国家关系研究 // 东方企业文化. — 2010. —四月. — 第189—190页 (Чжу Сян. Исследование китайско-турецких отношений / Чжу Сян // Корпоративная культура Востока. — 2010. — Апрель. — С. 189—190).
4. Юй Хунъян, 2019 — 郁红阳. 土耳其是共建“一带一路”的重要合作伙伴 // 中国与世界. — 2019. —十月. — 第58—59页 (Юй Хунъян. Турция является важным партнером в создании «Один пояс — один путь» / Юй Хунъян // Китай и мир. — 2019. — Октябрь. — С. 58—59).
5. *Atlı A. Turkey as a Eurasian Transport Hub : Prospects for Inter-Regional Partnership / A. Atlı // Perceptions*. — 2018. — № 2. — Pp. 117—134.
6. *Çolakoglu S. China’s Belt and Road Initiative and Turkey’s Middle Corridor : A Question of Compatibility*. January 29, 2019 [Electronic resource] / S. Çolakoglu. — Access mode : https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftnref6.
7. *Fidan G. Sino-Turkish Relations : An Overview*. October 4, 2013 [Electronic resource] / G. Fidan. — Access mode : <http://www.mei.edu/content/sino-turkish-relations-overview>.

8. *Kartav I.* Analysis on Turkey-China Cooperation under the “Belt and Road” Initiative / I. Kartav. — Xiamen : Xiamen University, 2018. — 99 p.

9. *Şensoy S.* One Belt One Road China Turkey and World. January 28, 2016 [Electronic resource] / S. Şensoy. — Access mode : https://tasam.org/en/Icerik/25700/one_belt_one_road_china_turkey_and_world.

PECULIARITIES OF TURKEY’S INTEGRATION INTO THE CHINESE INITIATIVE “ONE BELT — ONE WAY”

© **Gulnara N. Valiakhmetova (2020)**, orcid.org/0000-0001-7199-7723, Doctor of History, Head of the Department of Oriental Studies, Ural Humanitarian Institute, Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin” (Yekaterinburg, Russia), vgulnara@mail.ru.

© **Maria A. German (2020)**, orcid.org/0000-0001-8482-5787, Master student; Shanghai University of Political Science and Law (Shanghai, China), ger-marya@mail.ru.

The evolution of bilateral relations between the PRC and the Republic of Turkey is examined in the context of the integration of the Turkish project “Central Corridor” into the Chinese initiative “One Belt, One Way” in 2013—2019. A set of factors was identified and analyzed that contributed to building a constructive dialogue between Beijing and Ankara on cooperation in the New Silk Road projects. The periodization of the political and diplomatic history of coordination of the Chinese and Turkish concepts of creating a single economic space in Eurasia is proposed; the characteristic of its main stages is presented, as well as the legal and institutional framework for the interaction of the two states formed during the negotiations. A review of the joint projects implemented by Turkey and China in the framework of the land and sea Silk Road projects has been completed. It is noted that their quantitative and qualitative parameters confirm the strategic nature of relations between China and Turkey. It is substantiated that the process of matching the integration models proposed by Beijing and Ankara for Eurasia is far from complete due to the presence of certain disagreements regarding the conditions and limits of bilateral cooperation, as well as due to the influence of adverse foreign policy factors.

Key words: China; Turkey; bilateral relations; “One belt - one way”; Central corridor; transport infrastructure.

MATERIAL RESOURCES

Speech entitled “Vision 2023: Turkey’s foreign policy objectives” delivered by H. E. Ahmet Davutoğlu. (November 22, 2011). London. Available at: http://www.mfa.gov.tr/speech-entitled-_vision-2023_-turkey_s-foreign-policy-objectives_-_delivered-by-h_e_-ahmet-davutoglu_-minister-of-foreign-affairs.en.mfa.

Turkey open for business. Interview with Turkish minister of transport and infrastructure Mehmet Cahit Turhan. Available at: <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/turkey-open-for-business/>.

Turkey — PRC economic and trade relations, 2019. Available at: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-commercial-and-economic-relations-with-china.en.mfa.

Turkey’s multilateral transportation policy, 2019. Available at: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa.

Turkish ambassador: BRI promotes China — Turkey cooperation. Available at: http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/23/WS5c4816aaa3106c65c34e6165_1.html.
Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. (2015). Beijing: National Development and Reform Commission of PRC.

REFERENCES

- Atlı, A. (2018). Turkey as a Eurasian Transport Hub: Prospects for Inter-Regional. *Partnership Perceptions*, 2: 117—134.
- Colakoglu, S. (2019). *China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A Question of Compatibility*. January 29. Available at: https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question-compatibility#_ftnref6.
- Fidan, G. (2013). *Sino-Turkish Relations: An Overview*. October 4. Available at: <http://www.mei.edu/content/sino-turkish-relations-overview>.
- Kartav, I. (2018). *Analysis on Turkey-China Cooperation under the "Belt and Road" Initiative*. Xiamen: Xiamen University.
- Liu Xin. (2018). Turtsiya i initsiativa «Odin poyas — odin put'». *Spravochnik mezhdunarodnykh issledovaniy*, 7: 14—19. (In Chin.).
- Şensoy, S. (2016). *One Belt One Road China Turkey and World*. January 28. Available at: https://tasam.org/en/Icerik/25700/one_belt_one_road_china_turkey_and_world.
- Xiao Xian. (2011) Formirovaniye novogo kitaysko-turetskogo strategicheskogo partnerstva. *Zapadnaya Aziya i Afrika*. Sentyabr'. 14—28. (In Chin.).
- Yu Hongyang. (2019). Turtsiya yavlyayetsya vazhnym partnerom v sozdanii «Odin poyas — odin put'». *Kitay i mir*. Oktyabr'. 58—59. (In Chin.).
- Zhu Xiang. (2010). Issledovaniye kitaysko-turetskikh otnosheniy. *Korporativnaya kultura Vostoka*. Aprel. 189—190. (In Chin.).