

УДК 327(510)
ББК 66.4(5Кит)

Фролова Иветта Юрьевна*, старший научный сотрудник сектора Азии Центра Азии и Ближнего Востока РИСИ.

Китайский проект "Экономический пояс Шёлкового пути": развитие, проблемы, перспективы

Идея формирования "Экономического пояса Шёлкового пути" была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином и впервые прозвучала во время его выступления в Назарбаев Университете в Астане в рамках государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 г.

Как отметил Си Цзиньпин, у Китая и стран Центрально-Азиатского региона — общая стратегическая цель, которая заключается в стабильном развитии экономики, процветании и могуществе государств. Китайский лидер подчеркнул необходимость "всесторонне укреплять практическое взаимодействие" и "конвертировать преимущества политического диалога, географической близости и экономической взаимодополняемости в преимущества сотрудничества, устойчивого роста, создания общности интересов на основе взаимной выгоды и общего выигрыша"¹. В связи с этим Си Цзиньпин призвал применять на пространстве Евразии новые модели сотрудничества, общими усилиями формировать "Экономический пояс Шёлкового пути" и предложил пять необходимых для этого мер.

Во-первых, усилить политическое взаимодействие государств с целью продвижения региональной экономической интеграции. Во-вторых, ускорить строительство единой дорожной сети, что позволило бы сформировать транспортную магистраль от Тихого океана до Балтийского моря. В-третьих, укреплять торговые связи и инвестиционное сотрудничество, разработав схему ликвидации различных барьеров с целью повышения скорости и качества экономических операций в регионе. В-четвёртых, расширить применение национальных валют в расчётах по текущим и капитальным операциям, что снизит денежные издержки, защитит финансовые системы стран от рисков, а также повысит конкурентоспособность региональной экономики. В-пятых, укреплять гуманитарное сотрудничество, способствовать взаимопониманию и дружбе между народами, чтобы "обеспечить социальную базу для развития регионального сотрудничества"².

Успехи экономического развития КНР и усиление международного влияния Китая в последние годы повлекли за собой переосмысление его роли в мире и пересмотр Пекином своих внутривосточных и внешнеполитических приоритетов. Инициатива формирования "Экономического

* ive-frolova@mail.ru

¹ Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете // Газета "Жэньминь жибао" он-лайн. 7 сентября, 2013. URL: <http://russian.people.com.cn/95197/8392674.html> (дата обращения: 28.04.2016).

² Там же.

пояса Шёлкового пути" (ЭПШП) представляется Китаю ответом на новые задачи, стоящие перед страной после успешной реализации "политики реформ и открытости" Дэн Сяопина. Экономическая стратегия КНР сегодня заключается в активном "выходе вовне", налаживании отношений с другими странами и обеспечении доступа для китайских предприятий на внешние рынки.

В октябре 2013 г. во время своего визита в страны Юго-Восточной Азии глава КНР предложил странам — членам АСЕАН идею совместного строительства "Морского Шёлкового пути XXI века" (МШП). Обе инициативы — ЭПШП и МШП — были объединены в общую стратегическую концепцию Китая под названием "Один пояс—один путь", которая представляет сегодня одно из основных направлений внешнеэкономического и внешнеполитического курса КНР.

В марте 2015 г. по поручению Госсовета КНР Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство торговли Китая опубликовали документ "Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века". Документ призван способствовать реализации концепции "Один пояс—один путь", в которой выражается "потребность Китая в расширении открытости внешнему миру и укреплении взаимовыгодного сотрудничества со странами Азии, Европы и Африки"³.

В документе предложения по реализации проекта носили общий характер, а в качестве приоритетов сотрудничества стран были отмечены ранее предложенные Си Цзиньпином пять пунктов: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, либерализация торговли, свободное передвижение капитала и укрепление взаимопонимания между народами. Основными принципами строительства "Одного пояса—одного пути", как отмечалось, является строгое соблюдение принципов и целей Устава ООН и пяти принципов мирного сосуществования⁴.

Предполагается, что основные маршруты "Экономического пояса Шёлкового пути" будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления "Морского Шёлкового пути XXI века":

- из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;
- из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

³ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию "Экономического пояса Шёлкового пути" и "Морского Шёлкового пути XXI века". Издано с санкции Госсовета КНР. Пекин: Март, 2015. Издательство литературы на иностранных языках. С. 6–7.

⁴ Пять принципов мирного сосуществования включают в себя: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности, взаимное ненападение, невмешательство во внутренние дела друг друга, равенство и взаимная выгода, мирное сосуществование.

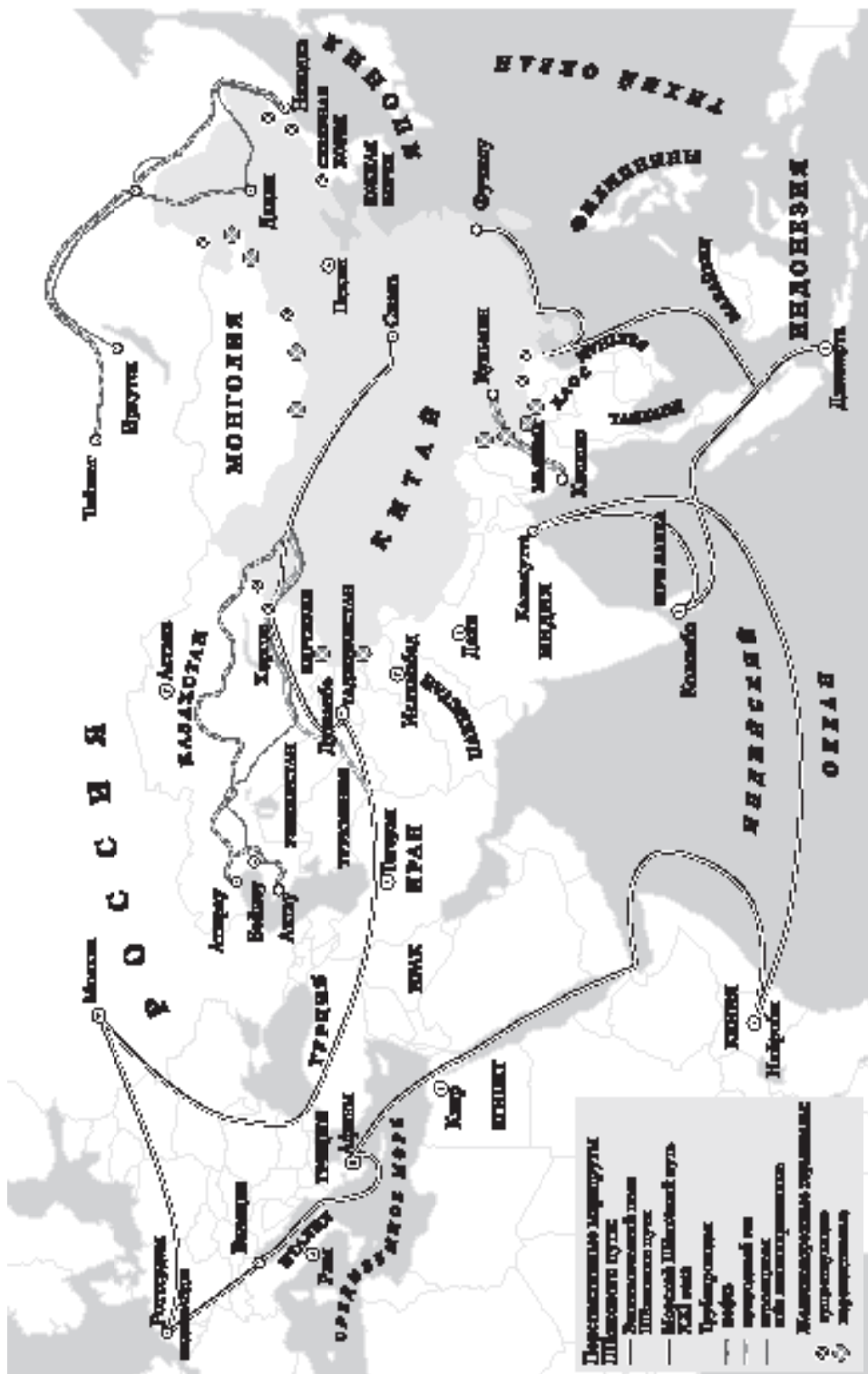


Рис. 1. Предлагаемые маршруты "Экономического пояса Шёлкового пути" и "Морского Шёлкового пути" XXI века".

В указанных направлениях планируется сформировать международные коридоры экономического сотрудничества: "Китай — Монголия — Россия", "Китай — Центральная Азия — Западная Азия", "Китай — Индокитай", "Китай — Пакистан" и "Бангладеш — Индия — Мьянма — Китай".

В документе обозначены задачи в сфере инфраструктурного строительства, инвестиций в промышленные мощности, освоения природных ресурсов, торгово-экономического и финансового сотрудничества, гуманитарных обменов, защиты окружающей среды и взаимодействия на море. В качестве важнейшего фактора расширения сотрудничества в регионе названо взаимодействие таких многосторонних механизмов, как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Китай-АСЕАН (формат "10+1"), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Форум "Азия-Европа" (АСЕМ), Диалог по сотрудничеству в Азии (ДСА), Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Форум китайско-арабского сотрудничества, Диалог Китай-Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (Китай-ССАГПЗ), Экономическое сотрудничество Субрегиона Большого Меконга (СБМ), Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС).

Таким образом, в части, касающейся проекта ЭПШП, речь идёт о программе радикальной активизации внешнеэкономической деятельности КНР на пространстве Евразии вдоль исторического маршрута, по которому в древности шли товары из Китая. Китайские политологи отмечают, что идея создания "Экономического пояса Шёлкового пути" не является новой для КНР — на протяжении последних десятилетий многие руководители страны призывали к восстановлению древнего "Шёлкового пути", однако Си Цзиньпин впервые выдвинул эту инициативу на официальный уровень⁵.

Причины возникновения инициативы ЭПШП

Выдвижение китайским лидером идеи ЭПШП было вызвано рядом причин, часть из которых связана с особенностями современной внутриполитической жизни и развития экономики Китая, другая часть — с ситуацией в сфере международных отношений.

Вследствие сохранения кризисных тенденций в мировой экономике и её замедления назрела *необходимость проведения реформы экономической системы КНР*. В Пекине полагают, что благодаря географическим преимуществам ЭПШП обладает огромным потенциалом для рынка Китая и будет играть важную роль в обеспечении устойчивого развития китайской экономики.

В целях поиска новых точек экономического роста руководство КНР всё больше обращает внимание на потенциал внутреннего спроса в менее развитых районах страны⁶, рассматривая его как средство избавления

⁵ См.: Ван Шучунь, Вань Циньсун. Проекты "Экономический пояс Шёлкового пути" и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель. 10/2014. С. 58–59.

⁶ Имеется в виду центральная и западная части КНР, в частности, Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР), граничащий со странами Центральной Азии.

китайской экономики от экспортной зависимости и как способ переориентации на рост внутреннего потребления. Тем самым ЭПШП в первую очередь представляет собой экономический проект, направленный на *ускоренное развитие западных провинций Китая*.

Эта инициатива является частью общей политики КНР по развитию региональной экономической кооперации в отношении своих стран-соседей и призвана создавать между государствами региона тесные отношения в экономической, политической и гуманитарной сферах⁷. С этой точки зрения государства Центрально-Азиатского региона обладают значительным природным и экономическим потенциалом, имеют большое геостратегическое значение для КНР и рассматриваются Пекином как "близкие соседи и важные партнёры"⁸.

Среди причин выдвижения концепции ЭПШП следует также отметить проблему, связанную с *переизбытком промышленных мощностей в КНР*. В течение последних двух десятилетий одним из основных двигателей экономического роста КНР был беспрецедентный инфраструктурный бум — за 15 лет в стране была сформирована самая протяженная в мире сеть высокоскоростных железных дорог, новых автодорог, построены десятки аэропортов, но в настоящее время этот бум подходит к концу⁹. Внутренний рынок строительства авто- и железных дорог в Китае сегодня уже практически исчерпан, но потенциал страны в сфере транспортной инфраструктуры весьма значителен, и многие китайские компании обладают богатым опытом, технологиями, рабочей силой и техникой для того, чтобы строить дороги высокого класса¹⁰. Реализация инфраструктурной составляющей инициативы ЭПШП позволила бы Китаю обеспечить занятость своего населения путём экспорта рабочей силы, использовать накопившийся опыт за рубежом и загрузить внутренние производственные мощности.

Помимо решения внутренних экономических задач реализация проекта ЭПШП может способствовать *разрешению проблем, связанных с экстремизмом и сепаратизмом*, характерных для западной части Китая, прежде всего Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). Повышение уровня экономического развития региона и улучшение качества жизни местного населения по-прежнему рассматриваются руководством Китая как главные способы снижения сепаратистских настроений и обеспечения стабильности в западных регионах КНР. Поэтому Пекин серьёзно заинтересован в расширении экономического сотрудничества и совместном развитии этого района в целях ликвидации почвы для "трёх сил зла" (терроризм, сепаратизм, экстремизм).

Таким образом, на повестке дня проекта ЭПШП два главных аспекта. Основная задача — это *содействие социально-экономическому развитию*

⁷ См.: Цветов А. Новый Шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая // Сайт Российского совета по международным делам. 20 декабря 2013. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883 (дата обращения: 29.04.2016).

⁸ Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты ... С. 59.

⁹ См.: Габуев А. С Китаем по пути // Коммерсант. 5 ноября, 2015. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2845523> (дата обращения: 30.04.2016).

¹⁰ См.: Кобзев А. В китайском языке нет слова "брат". Тимофей Бордачев о сопряжении ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути // Лента.ру. 30 сентября 2015. URL: <https://lenta.ru/articles/2015/09/30/sopr/> (дата обращения: 29.04.2016).

центральной и западной частей КНР, которые заметно отстают от других регионов страны. Кроме того, реализация проекта может способствовать *обеспечению национальной безопасности*.

Помимо решения внутренних проблем КНР, инициатива ЭПШП нацелена на расширение авторитета Китая в международных делах и закрепление зоны его экономического влияния в Азии. Экономическое сотрудничество в рамках проекта ЭПШП позволит *сбалансировать политику сдерживания Китая*, проводимую США и их союзниками в регионе.

Проект ЭПШП может стать своеобразным ответом Китая на действия США, которые пытаются установить новый мировой экономический порядок. Поскольку выдвигаемые Вашингтоном инициативы Транстихоокеанского партнёрства (ТТП) и Трансатлантического торгового и инвестиционного партнёрства (ТТИП) охватывают более половины торговых партнёров КНР, то предоставление Западом более льготных торговых условий этим странам может оказать серьёзное негативное воздействие на Китай. На этом фоне и в условиях продолжающейся глобализации мировой экономики китайская сторона придаёт большое значение сотрудничеству на пространстве Евразии и считает актуальным формирование в рамках ЭПШП зон свободной торговли (ЗСТ), что, по мнению китайских экспертов, принесёт пользу и Китаю, и странам вдоль Шёлкового пути¹¹. К тому же открытие торгового маршрута через Евразию позволит КНР сократить зависимость от транспортных путей, проходящих через Южно-Китайское море и Малаккский пролив, которые могут оказаться уязвимыми в случае обострения конфликта с США и ухудшения ситуации в АТР.

Политика США по сдерживанию Китая привела к выходу китайских амбиций с регионального на глобальный уровень в международном сотрудничестве и к выдвижению Пекином новых масштабных идей по реформированию мировой экономической системы. В экспертном сообществе КНР подчёркивается, что в условиях усиления американского влияния в Азии Китаю необходимо расширять механизмы двустороннего и многостороннего сотрудничества вне АТР, особенно там, где американское влияние незначительно или отсутствует¹². Китай сегодня является активным участником группы БРИКС, инициатором концепции ЭПШП, создания Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фонда Шёлкового пути. Пекин открыто призывает международное сообщество к созданию нового, более справедливого миропорядка. Так, глава Комиссии по иностранным делам Всекитайского собрания народных представителей Фу Ин, выступая 14 февраля 2016 г. на 52-й Мюнхенской конференции по безопасности, отметила стремление "многих стран, особенно развивающихся, к развитию международных систем в более справедливом и рациональном направлении" и подчеркнула, что предложение КНР построить "Экономический пояс Шёлкового пути" представляет собой один из проектов по устранению недостатков действующего международного порядка¹³.

¹¹ Информация была получена в ходе встречи с учёными Центральной Партийной школы при ЦК КПК во время визита делегации РИСИ в Китай в мае 2015 г.

¹² См.: Лю Бо. Соглашение о Транстихоокеанском партнёрстве и контрмеры Китая // Проблемы Дальнего Востока. № 6, 2014. С. 63.

¹³ Фу Ин рассказала о проблеме миропорядка на Мюнхенской конференции по безопасности // Агентство Синьхуа. 14 февраля, 2016. URL: http://russian.news.cn/2016-02/14/c_135096840.htm (дата обращения: 29.04.2016).

Можно предположить, что концепция ЭПШП является *своеобразным ответом и на создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС)*, поскольку этот союз не только серьёзно ограничивает геополитические амбиции Китая, но и возможности КНР по расширению экономического присутствия в Центральной Азии. Как отмечал директор Центра исследований России и Центральной Азии Шанхайской академии международных исследований профессор Ли Синь, "цель продвигаемой Россией евразийской интеграции состоит в том, чтобы вновь соединить государства постсоветского пространства с помощью Таможенного Союза и Евразийского экономического союза, при этом исключив китайское участие"¹⁴.

Менее деликатные китайские эксперты связывали появление проекта ЭПШП с *недовольством руководства КНР "неэффективностью и неповоротливостью" Шанхайской организации сотрудничества (ШОС)*¹⁵. Судя по всему, под "неэффективностью" и "неповоротливостью" китайская сторона имеет в виду затягивание решений о создании Банка ШОС и зоны свободной торговли (ЗСТ) в рамках организации. В этом контексте, отмечают эксперты из КНР, создание "Экономического пояса Шёлкового пути" позволит "осуществить стратегию развития Китая, окажет содействие экономической интеграции в рамках ШОС, поможет Китаю и далее расширять доступ на рынки СНГ и создаст условия для формирования ЗСТ в границах стран ШОС"¹⁶.

Таким образом Китай активно включает не принимаемую Россией идею о "создании ЗСТ на пространстве ШОС" в концепцию "Экономического пояса Шёлкового пути". Если раньше Китай развивал свою деятельность в регионе точно: в отдельных, преимущественно инфраструктурных проектах и на отдельных участках коммуникаций, то сегодня политика КНР в регионе использует системный стратегический и комплексный подход. Но по сути, как и ранее, речь прежде всего идёт о создании наиболее благоприятных условий для продвижения китайских товаров, услуг и капиталов в государства Центральной Азии, Россию, государства Ближнего и Среднего Востока, а также в Европу.

Реализация проекта ЭПШП на современном этапе

Инициатива ЭПШП не является экономической программой с чёткими сроками исполнения, перечнем действий и конечными количественными показателями. Эта концепция рассчитана на несколько ближайших десятилетий, в настоящее время её реализация пока не приобрела системности, и сегодня она скорее представляет собой один из векторов в продвижении Китая к новой глобальной роли. Это подтверждается словами посла РФ в КНР А. Денисова о том, что ЭПШП — это "пока

¹⁴ Цит. по: Денисов И. Путешествие на запад. Экономический пояс Шёлкового пути — воплощение "китайской мечты" в международном формате // ЦентрАзия. 24 марта, 2015. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1427186400> (дата обращения: 30.04.2016).

¹⁵ Чэн Хунцзэ. "Экономический пояс Шёлкового пути" и "Морской Шёлковый путь XXI века" с точки зрения экспертов КНР. URL: <http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf>. 2015. (дата обращения: 30.04.2016).

¹⁶ Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты ...С. 61.

лишь инициатива, которая ещё будет прорабатываться и обрастать конкретными специфическими видами совместной деятельности, проектами и так далее"¹⁷. Как отметил директор Института России, Восточной Европы и Центральной Азии Академии общественных наук КНР Ли Юнцюань, о китайской инициативе ЭПШП пока ещё мало знают за пределами Китая, для её популяризации необходимо наполнение конкретными проектами¹⁸.

Китайское руководство учитывает недостаточную осведомлённость стран Евразии о замысле концепции и об основной цели предложенной КНР инициативы и предпринимает меры по популяризации проекта ЭПШП за рубежом. Форумы и конференции по тематике ЭПШП прошли в 2014 г. в Сиане, в Урумчи и в Астане. В 2015 г. в Китае ЭПШП были посвящены международная конференция в Даляне и два крупных международных форума — в Урумчи и в Пекине. В ходе работы форумов его участникам был продемонстрирован ряд проектов, в том числе в области строительства крупнейшего в Синьцзян-Уйгурском автономном районе транспортного узла высокоскоростных магистралей. Транспортно-логистическая и инфраструктурная составляющие рассматриваются руководством КНР как важнейшая часть реализации концепции ЭПШП. В апреле 2016 г. в Урумчи был проведён международный форум, посвящённый вопросам сопряжения ЭПШП и ШОС.

Что касается финансовой поддержки проекта "Один пояс—один путь", то к настоящему времени Китай завершил создание двух институтов — Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шёлкового пути (ФШП).

Идея создания *Азиатского банка инфраструктурных инвестиций* (АБИИ) была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в октябре 2013 г. в целях стимулирования финансового взаимодействия в Азиатско-Тихоокеанском регионе, реализации инфраструктурных проектов, а также расширения интеграционных процессов. Меморандум о взаимопонимании был подписан 22 странами-учредителями в октябре 2014 г. в Пекине. В июне 2015 г. было подписано соглашение о создании АБИИ. Пятёрку крупнейших соучредителей по объёму вложений составили Китай, Индия, Россия, Германия и Республика Корея. Официально свою работу АБИИ начал 16 января 2016 г. В настоящее время число стран-учредителей достигло 57, штаб-квартира банка находится в Пекине, уставный капитал составляет 100 млрд дол. Первые кредиты на проекты банк планирует одобрить до конца 2016 г.

Как отмечают некоторые российские учёные, уже в своём названии и первоначальной концепции АБИИ отражает желание Китая снизить остроту дефицита объектов инфраструктуры в Азии, при этом стратегические решения принимать самостоятельно, не прибегая к помощи традиционных международных финансовых организаций, которые видятся в Пекине частью американского мира¹⁹.

¹⁷ Кириллов А., Селищев А. Посол РФ в КНР: сотрудничество России и Китая стало более системным // ТАСС. 8 февраля, 2016. URL: <http://tass.ru/politika/2647816> (дата обращения: 30.04.2016).

¹⁸ Выступление профессора Ли Юнцюаня в ходе экспертной встречи в РИСИ 22 апреля 2016 г. и архив автора.

¹⁹ См.: Денисов И.Е. Китайско-американские отношения в АТР // Ежегодник ИМИ. 2015. Вып. 4 (14). Мировая политика: старые проблемы и новые вызовы. М.: ИМИ МГИМО, 2015. С. 76.

Фонд Шёлкового пути был зарегистрирован в декабре 2014 г. в Пекине. Общий капитал ФШП, как предполагается, составит 40 млрд дол., однако его формирование будет происходить в несколько этапов. На сегодняшний день ФШП привлек 10 млрд дол., выделенные из золотовалютных резервов КНР (65 %), активов Китайской инвестиционной корпорации (15 %), Экспортно-импортного банка Китая (15 %) и Государственного банка развития Китая (5 %). В качестве основной задачи деятельности организации заявлено инвестирование крупномасштабных проектов в странах, расположенных вдоль "Экономического пояса Шёлкового пути" и "Морского Шёлкового пути". Средства должны направляться на инфраструктуру, разработку месторождений полезных ископаемых, а также на обеспечение сбыта китайской высокотехнологичной продукции²⁰.

Руководство Китая прилагает усилия для продвижения инициативы ЭШП и в интернет-пространстве. Так, для создания "Экономического пояса Шёлкового пути" в сети Интернет в Синьцзяне был запущен мобильный портал "Новости без границ", призванный развивать информационное взаимодействие между странами вдоль "пояса". Этот портал планируется сделать мультязычным, но в настоящее время он запущен лишь в Исламабаде (Пакистан) на языке урду. На платформе этого портала будут публиковаться актуальные новости о реализации проекта китайско-пакистанского экономического коридора и стратегии ЭШП. Мобильный портал Watching был совместно создан синьцзянской медиакомпанией "Тяньшаньнет", корпорацией "Алибаба" и медиагруппой SEEC ("Цайсюнь"). По сообщению Канцелярии по делам интернет-информации СУАР, мультязычный мобильный сайт появится и в других странах вдоль "пояса" — в Центральной, Южной и Западной Азии²¹.

Инфраструктурно-транспортная составляющая ЭШП сегодня представляет собой наиболее оживленно развивающуюся сферу взаимодействия КНР со странами-партнёрами. Отработывая железнодорожное сообщение по южному маршруту ЭШП, Китай запустил тестовый грузовой поезд в Тегеран (Иран) из провинции Чжэцзян (Восточный Китай). За 19 дней грузовой состав преодолел 10,4 тыс. км. Маршрут проходил через пункт пропуска Алашанькоу в СУАР КНР, и далее через территории Казахстана и Туркмении. КНР рассматривает Иран как один из основных перевалочных пунктов на пути доставки грузов из Китая в Европу.

Китайские компании участвуют в инфраструктурных проектах в Центральной Азии: к концу 2015 г. завершён проект автодороги Айни — Пенджикент на севере Таджикистана²², а в настоящее время в стране идёт строительство туннеля на железной дороге Вахдат — Яван²³.

²⁰ Сайт Фонда Шёлкового пути (на китайск. яз.). URL: <http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/19854/19858/index.html> (дата обращения: 05.05.2016); Мордвинова А.Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // Сайт РИСИ. 2 февраля, 2016. URL: <http://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения: 30.04.2016).

²¹ С помощью мультязычного мобильного клиента Синьцзян "проложит" в Сети "Экономический пояс Шёлкового пути" // Жэньминь Жибао. 8 февраля, 2016.

²² Президент открыл дорогу Айни-Пенджикент // Медиа группа "ASIA-Plus" (Душанбе, Таджикистан). 18 октября, 2015. URL: <http://news.tj/ru/news/prezident-otkryl-dorogu-aini-pendzhikent-foto> (дата обращения: 30.04.2016).

²³ В Евразии активно продвигается строительство экономического пояса Шёлкового пути // Агентство Синьхуа. 18 февраля, 2016.

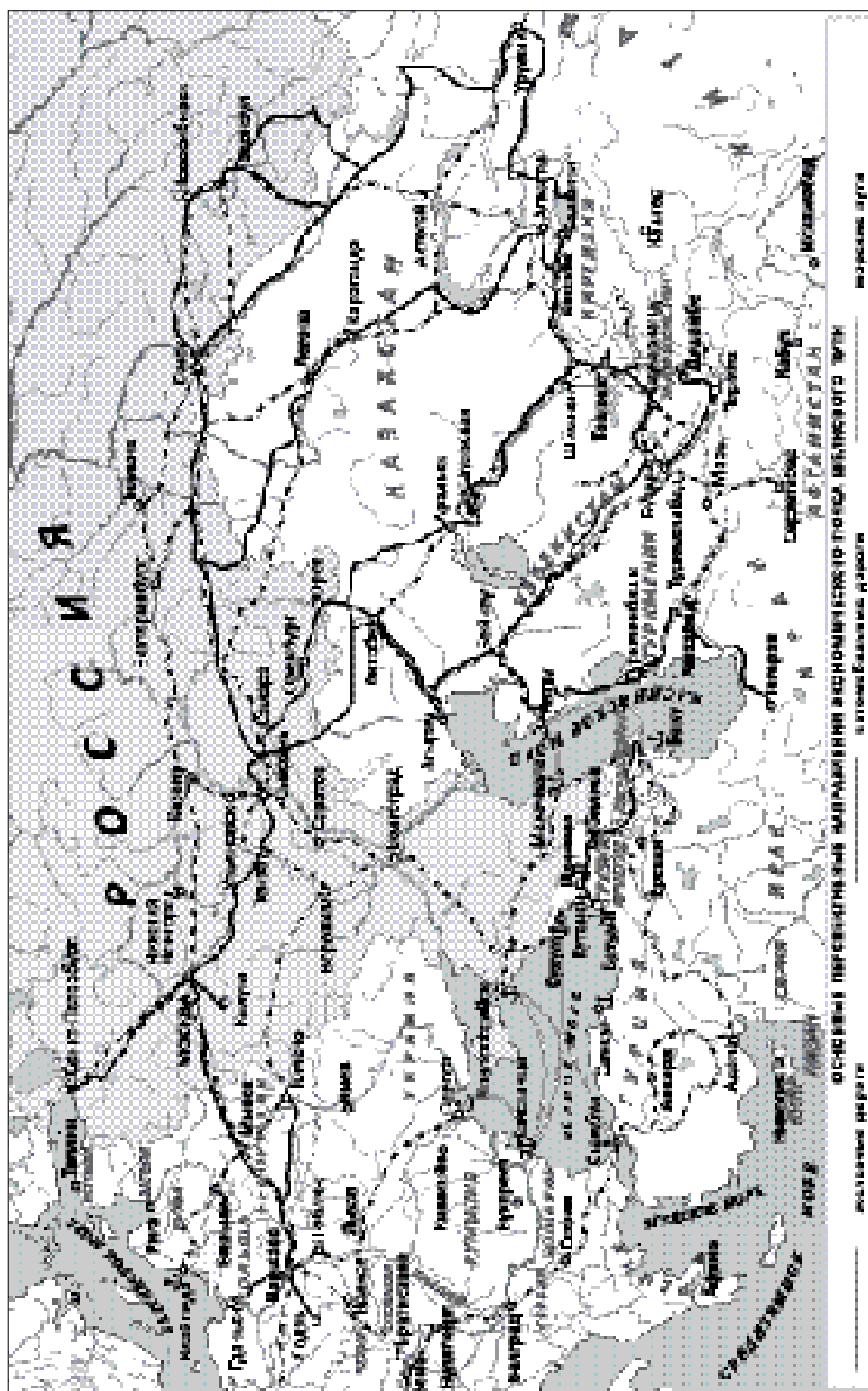


Рис. 2. Основные перспективные направления "Экономического пояса Шелкового пути".

В конце февраля 2016 г. в Узбекистане состоялась церемония стыковки туннеля Камчик, одного из важных сооружений железнодорожной магистрали Ангрэн — Пап. Общие инвестиции в проект составили 450 млн дол. В китайской корпорации China Railway Tunnel Group отмечают, что туннель Камчик — один из важнейших проектов в Узбекистане и одно из основных звеньев в формировании в Центральной Азии железнодорожной сети в рамках реализации инициативы ЭПШП²⁴.

В области трансграничной логистики и грузоперевозок, как отмечают китайские СМИ, важным транспортным узлом для обслуживания транзита товаров из Центральной Азии в Японию, Республику Корея и страны Юго-Восточной Азии и обратно стал город Ляньюньган (провинция Цзянсу, Восточный Китай); улучшилась инфраструктура на территории центра приграничного сотрудничества "Хоргос" на границе КНР с Казахстаном; на 65 % завершены работы на китайской стороне по строительству железнодорожного моста Нижнеленинское — Тунцзян через реку Амур, а в середине 2016 г. ожидается начало возведения через Амур автомобильного моста Хэйхэ — Благовещенск²⁵.

Некоторый прогресс наблюдается в реализации проекта, который должен стать одним из звеньев северного маршрута ЭПШП — высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Москва–Казань". В настоящее время идёт проектирование пилотной части проекта. Подобный опыт осуществляется в России впервые, что не может не вызывать определённых трудностей у российской стороны: создание путей, контактной сети, стрелочных переводов для высокоскоростных поездов и т. п. Тем не менее, по словам руководства ОАО "РЖД", ВСМ "Москва–Казань" может в 2017 г. перейти в стадию строительства. Стоимость проекта превышает 1 трлн руб.²⁶ На его строительство китайская сторона предоставит кредит в размере 400 млрд руб., а также обеспечит предоставление акционерного финансирования в объёме, эквивалентном 52 млрд руб. (в долларах США), для реализации проекта на участке Москва — Нижний Новгород и в дополнительном объёме в 1 млрд дол. — на участке Нижний Новгород — Казань. Проект будет осуществляться на принципах государственно-частного партнёрства в форме концессии в соответствии с концессионным законодательством России²⁷.

Что касается транзитных грузовых автоперевозок из КНР в РФ через Казахстан, то достигнутое между сторонами соглашение позволило существенно упростить процедуру прохождения таможенных пунктов пропуска. По словам представителя китайской транспортной компании, раньше дорога в Россию занимала у грузовых автомобилей неделю, а сейчас время в пути сократилось до двух суток²⁸.

²⁴ Завершено строительство туннеля Камчик в Узбекистане // Агентство Синьхуа. 28 февраля, 2016. URL: http://russian.news.cn/2016-02/28/c_135137795.htm (дата обращения: 30.04.2016).

²⁵ В Евразии активно продвигается строительство экономического пояса Шёлкового пути // Агентство Синьхуа. 18 февраля, 2016.

²⁶ Александр Мишарин: Проект ВСМ "Москва–Казань" перестал быть "бумажным" // РБК. 20 февраля, 2016. URL: <http://rt.rbc.ru/tatarstan/20/02/2016/56c80bba9a79472e68dbecaf>. (дата обращения: 30.04.2016).

²⁷ Китай предоставит кредит на строительство ВСМ Москва — Казань на 400 млрд рублей // Ведомости. 29 апреля, 2016. URL: <http://www.vedomosti.ru/business/news/2016/04/29/639669-kitai-kredit-vsm> (дата обращения: 06.05.2016).

²⁸ Упрощение транзита грузов между Китаем и Россией через территорию Казахстана — шаг к реализации инициативы "пояс и путь" // Агентство Синьхуа. 23 февраля, 2016. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0223/c31518-9019696.html>. (дата обращения: 06.05.2016).

Проблемы и перспективы проекта "Экономический пояс Шёлкового пути"

Вопросы о перспективах реализации инициативы "Экономического пояса Шёлкового пути" активно обсуждаются в научном сообществе КНР. Этот проект в понимании китайских экспертов имеет важное стратегическое значение для страны, и рассматривается в качестве одного из аспектов национальной идеи осуществления "китайской мечты". Однако за последний год заметно снизилось число восторженных статей в китайской прессе по поводу ЭПШП, и в целом ажиотаж вокруг этой инициативы, особенно на фоне обострения ситуации на Ближнем Востоке и проблем, связанных с замедлением темпов китайской экономики. В Китае сегодня некоторые эксперты и представители бизнес-структур выражают сомнение относительно того, успеет ли их страна получить реальные результаты от инициативы для того, чтобы компенсировать наметившийся спад в китайской экономике, учитывая, что реализация концепции "Один пояс–один путь" займёт более десяти лет²⁹.

У некитайских участников проекта некоторое недоверие в отношении будущей деятельности Азиатского банка инфраструктурных инвестиций вселяют сегодня заявления, подобные словам видного японского эксперта Ёсики Минэ о том, что АБИИ — это средство для осуществления проекта "Один пояс–один путь". По словам политолога, Китай, развивая инвестиционные проекты АБИИ, прежде всего будет преследовать собственные цели; этот банк, в котором фактически право "вето" есть только у Китая с его 26 % капитала, не может считаться в полном смысле международным институтом, и правильнее воспринимать АБИИ как китайский банк с некоторым международным участием. Единственной причиной участия в нём европейских стран эксперт назвал их острую потребность в "новом толчке, новой экономической силе и двигателе, который мог бы вытянуть экономику Европы"³⁰.

Определённые трудности в реализации своей инициативы испытывает сейчас Китай и на европейском треке. Восточную и центральную часть Европы Китай рассматривает как ключ к планам по расширению ЭПШП на Запад, однако руководство большинства европейских стран не разделяет желание КНР столь активно развивать двусторонние экономические отношения. Пекину сегодня сложно занять прочные позиции в Европе³¹.

На одном из форумов в Китае, посвящённых проекту ЭПШП, эксперты из Германии заявляли, что власти их страны осознают прямую заинтересованность китайской стороны в импортных поставках высокотехнологичной продукции из Германии, но при этом немецкое население

²⁹ См.: Чэн Хунцзэ. "Экономический пояс Шёлкового пути" и "Морской Шёлковый путь XXI века" с точки зрения экспертов КНР. URL: <http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf>. 2015. (дата обращения: 30.04.2016).

³⁰ Нака К. Политолог: АБИИ будет инвестировать в идею Китая о новом Шёлковом пути // РИА Новости. 20 января, 2016. URL: <http://ria.ru/economy/20160120/1362473268.html> (дата обращения: 30.04.2016).

³¹ См.: Witthoeft A. Is China's Silk Road Coming to Europe? Not So Fast // The Diplomat. January 29, 2016. URL: <http://thediplomat.com/2016/01/is-chinas-silk-road-coming-to-europe-not-so-fast/> (дата обращения: 30.04.2016).

и СМИ настроены наиболее настороженно по отношению к Китаю по сравнению с остальными крупными европейскими странами, испытывая тревогу и озабоченность по поводу экспансионистской инвестиционной политики нынешнего руководства Китая, действия которого мало сочетаются с национальными интересами других стран, с местными экологическими и природоохранными стандартами.

Что касается реализации проекта ЭПШП на территории Центральной Азии и РФ, то, как полагают в Пекине, Китаю в ближайшей перспективе следует придерживаться следующих принципов:

- поддерживать активный дипломатический диалог и прочные отношения с Россией, устранять настороженное настроение с российской стороны;

- укреплять экономическое сотрудничество со странами Центральной Азии, расширять гуманитарные контакты;

- использовать базу ШОС, которая сегодня представляет собой мощную региональную организацию, имеющую большое международное влияние, и механизмы многосторонних консультаций в её рамках для реализации проекта ЭПШП³².

Китайские исследователи считают, что на современном этапе реализация проекта ЭПШП уже сталкивается с проблемами частичного ограничения государственного суверенитета, обеспечения национальных интересов и особенностей политической системы. Поэтому они полагают, что формирование ЭПШП – процесс длительный и сложный, и Китай, призывающий к упрощению системы товарооборота и инвестиций, укреплению научно-технологической кооперации и созданию зоны свободной торговли со странами Центральной Азии, должен делать упор на следующие меры:

- гармонизация национальной и региональной стратегии развития, поиск общего во внутреннем и международном развитии;

- экономическое развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района как точки прорыва и для КНР, и для Центрально-Азиатского региона;

- укрепление связей с Россией, занимающей ключевое место в процессе реализации проекта ЭПШП;

- сотрудничество в сфере энергетики, являющейся одной из основных областей взаимодействия.

В контексте анализа перспектив реализации инициативы ЭПШП на пространстве Центральной Азии, и в целом многостороннего взаимодействия в регионе большой интерес представляют экспертные оценки научного сообщества Казахстана. Исследователи рассматривают проект ЭПШП как важнейшую составную часть новой геополитической концепции Китая, ориентированной на сопредельные страны (прежде всего, Центральную Азию)³³. Как отмечает ведущий синолог Казахстана, главный

³² См.: Ван Шучунь, Вань Циньсун. Проекты... С. 66–68.

³³ См.: Сыроежкин К. Концепция формирования "Экономического пояса на Шёлковом пути": проблемы и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. № 1 (39), 2014. С. 54–64.; Гайфутдинова В. Китайский Шёлковый путь и "Нурлы жол" пойдут одной дорогой // Forbes Kazakhstan. 12 мая, 2015. URL: http://forbes.kz/finances/integration/kitayskiy_shelkovyy_put_i_nurly_jol_poydut_odnoy_dorogoy (дата обращения: 30.04.2016).

научный сотрудник Казахстанского института стратегических исследований К. Л. Сыроежкин, в основе этой концепции лежит "не забота о развитии промышленного потенциала стран, через которые будет проходить ЭПШП, а прежде всего — интенсивное развитие западных регионов Китая и их превращение в транспортно-логистический, внешнеэкономический, а в перспективе — и финансовый хаб „Большой Центральной Азии“"³⁴. К тому же, отмечает эксперт, КНР помимо возможности по кредитованию экономик нечего предложить государствам региона в плане консолидирующей идеи из-за существенных культурных и ментальных различий.

Одна из актуальных проблем, на которые обращают внимание казахстанские эксперты, заключается в том, что вслед за китайскими инвестициями идёт китайская рабочая сила. А это — не на пользу Центральной Азии, где собственные трудовые ресурсы в избытке. К тому же, учитывая тактику КНР по экспорту своей рабочей силы на места реализации инфраструктурных проектов, представляется, что проект ЭПШП сможет не только обеспечить Китаю контроль над перемещением товаров, услуг, капиталов, людей, но и значительно расширит его демографическое и геополитическое присутствие в каждой из стран вдоль маршрута³⁵.

Основной проблемой в процессе реализации инициативы ЭПШП является конкуренция с ЕАЭС, и это выводит на передний план вопрос, как реализовать эту стратегию, не вступая в противоречия с Россией и не нанеся урон российско-китайским отношениям. По мнению К. Л. Сыроежкина, с точки зрения экономики проекты ЕАЭС и ЭПШП являются конкурентами и в будущем неизбежно столкнутся, однако как геополитические проекты вполне могут существовать и даже дополнять друг друга³⁶.

Как отмечает ведущий эксперт Международной Тюркской академии (Астана, Казахстан) Р. Изимов, с учётом амбициозных планов КНР в определённый момент времени предлагаемая Пекином модель сотрудничества может войти в противоречие с интеграционными проектами с участием России, что приведёт к нарастанию конфликта интересов КНР и РФ в Центральной Азии и обострению конкуренции между державами³⁷.

Значительный потенциал сотрудничества и наличие сфер взаимных интересов в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП отмечает представитель Ассоциации приграничного сотрудничества в Казахстане М. Шибутов. Среди точек соприкосновения двух проектов политолог называет вопросы развития железных дорог и автодорог, трубопроводов, логистической инфраструктуры, а также совместные индустриальные проекты, в том числе китайские предприятия на территории ЕАЭС для экспорта продукции

³⁴ Сыроежкин К. Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана // САВАР — Central Asian Bureau for Analytical Reporting. 30 марта, 2016. URL: <http://cabar.asia/ru/konstantin-syroezhkin-geopoliticheskie-proekty-v-tsentralnoj-azii-i-rol-kazahstana/> (дата обращения: 10.05.2016).

³⁵ Там же.

³⁶ Там же.

³⁷ См.: Изимов Р. Меняющаяся стратегия Китая в Центрально-Азиатском регионе (на примере китайской инициативы ЭПШП) // Центральная Азия и Кавказ. Том 19, Выпуск 1, 2016. С. 57–58.

в КНР или потребления на местном рынке. Однако, как отмечает эксперт, улучшение торговли с Китаем "ставит крест на планах стран ЕАЭС по индустриализации и поддержке местного производителя"³⁸.

В качестве насущной проблемы казахстанские эксперты отмечают намерение КНР создать зону свободной торговли на пространстве региона. Они полагают, что если в других вопросах Россия может пойти на некоторые уступки, то данный вопрос для неё должен быть принципиальным. ЕАЭС создавался не для того, чтобы ЭПШП разрушил его базовую идею — воссоздание промышленного потенциала входящих в него стран, что без ограничения китайского импорта сделать практически невозможно³⁹.

Интересы России в контексте сопряжения проекта ЭПШП и ЕАЭС

Соглашение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы "Экономического пояса Шёлкового пути" (ЭПШП) было подписано главами РФ и КНР в мае 2015 г. во время визита Си Цзиньпина в Россию. Сегодня официальные формулировки относительно путей сопряжения двух проектов пока носят взаимно благожелательный, но при этом осторожный дипломатичный характер. Тем не менее варианты конструктивного сотрудничества просматриваются, прежде всего в сфере транспортных коммуникаций. Для России речь идёт о том, как оптимально использовать китайскую инициативу в собственных интересах, превратить российские транспортные артерии в полноценный и необходимый элемент Трансевразийского сухопутного моста, о котором говорится в китайской инициативе. Видение китайской стороны предполагает реализацию в первую очередь интересов КНР, однако это лишь актуализирует поиск решений, поскольку проект активизации трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу — для России не только вызов, но и шанс обрести в нём своё место⁴⁰.

В ходе совместных с российской стороной научных мероприятий эксперты из КНР дают высокие оценки перспективам сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, подчёркивая, что китайская инициатива — это экономический проект, а не геополитическое противостояние на постсоветском пространстве. По их мнению, это не исключает проблем в процессе реализации

³⁸ *Шибутов М.* ЕАЭС и Экономический пояс Шёлкового пути: совпадение во времени, пространстве и желаниях // Информационно-аналитический портал InformБЮРО (Казахстан). 3 июня, 2015. URL: <http://informburo.kz/mneniya/marat-shibutov/eaes-i-ekonomicheskij-poyas-shyolkovogo-puti-sovpadenie-vo-vremeni-prostranstve-i-zhelaniyah-5762.html>. (дата обращения: 05.05.2016).

³⁹ См.: *Сыроежкин К.* Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана // САВАР — Central Asian Bureau for Analytical Reporting. 30 марта, 2016. URL: <http://cabar.asia/ru/konstantin-syroezhkin-geopoliticheskie-proekty-v-tsentralnoj-azii-i-rol-kazahstana/> (дата обращения: 10.05.2016).

⁴⁰ См.: *Уянаев С.В.* Новые "Шёлковые пути" Китая: принципы и параметры официальной "дорожной карты" // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20. Т. 20. 2015. С. 253.

проекта, однако залогом успеха является то, что "внутренние проблемы Китая и способы преодоления этих проблем стыкуются с интересами стран-соседей"⁴¹. Так, например, выдвинутая президентом Казахстана Н. Назарбаевым концепция "Нурлы жол — Путь в будущее" имеет почти ту же логику, что и китайский проект⁴². Китайские эксперты подчёркивают, что концепция Китая по созданию сети транспортных коридоров не составит конкуренцию российским проектам, и в целом проект "Один пояс—один путь" обеспечивает широкое пространство для китайско-российского сотрудничества⁴³.

В сентябре 2015 г. в РИСИ прошла конференция "Российско-китайское стратегическое взаимодействие в условиях глобализации и евразийской интеграции", где в том числе рассматривались перспективы сопряжения проекта ЭПШП с ЕАЭС. Как отметили российские эксперты, несмотря на то, что китайский проект предполагает формирование нескольких основных маршрутов, конкретная география прохождения каждого из них пока находится в стадии обсуждения со многими странами. На данном этапе для России особенно важно активно участвовать в переговорном процессе с Китаем.

Руководство одного из ведущих "мозговых центров" КНР, Китайской академии современных международных отношений (КАСМО), отмечает, что в настоящее время, пока проект ЭПШП серьёзно не изучен, единственное, что может способствовать сопряжению ЕАЭС и ЭПШП в ближайшей перспективе, — это конкретные проекты. Однако пока уровень взаимодействия представителей российского и китайского бизнеса существенно отстаёт от их потенциала. Поскольку основная задача на первоначальном этапе в деле сопряжения ЕАЭС и ЭПШП — это совместные проекты в сфере инфраструктуры, то важным представляется вопрос об источнике финансирования. Как отмечают китайские учёные, инвестиционно-финансовое сотрудничество является в настоящее время самой сложной сферой экономического взаимодействия РФ и КНР⁴⁴. Расширение такого сотрудничества, равно как и упрощение доступа российских заёмщиков на внутренний китайский рынок, представляется им маловероятным, что говорит о неготовности китайской стороны расширять инвестиционные связи в отрыве от получения дополнительных выгод в торговой сфере.

Китайская сторона считает актуальным формирование в рамках ЭПШП нескольких зон свободной торговли, что, по мнению китайских экспертов, принесёт пользу и Китаю, и странам вдоль Шёлкового пути, а также оживит региональное сотрудничество РФ и КНР. Однако, как представляется, вопрос о ЗСТ следует отложить на дальнюю перспективу и подходить

⁴¹ Китайский эксперт: сопряжение ЕАЭС и пояса "Шёлкового пути" имеет хорошую перспективу // ТАСС. 18 июня, 2015. URL: <http://tass.ru/ekonomika/2053823> (дата обращения: 10.05.2016).

⁴² Информация получена в ходе экспертных встреч представителей РИСИ с учёными из государственных научных центров КНР.

⁴³ Там же.

⁴⁴ Такое мнение было высказано президентом КАСМО во время встречи с делегацией РИСИ в Пекине в мае 2015 г.

к его решению с осторожностью, учитывая огромную разницу потенциалов и конкурентных преимуществ КНР и стран — членов ЕАЭС.

В целом предложенная Китаем концепция — перспективный проект, который носит позитивный характер с точки зрения интересов России, особенно в условиях санкционной политики стран Запада. Однако наполнение её конкретным содержанием следует проводить с привлечением государств Центральной Азии. В частности, стоит сфокусировать внимание на развитии конкретных инвестиционных и инфраструктурных проектов в рамках коридора "Китай — страны Центральной Азии — Россия", а также на выработке правил регулирования инвестиций и торговли.

Российские и китайские учёные оценивают идеологию сопряжения ЕАЭС и ЭПШП как долгосрочную и стратегическую, рассматривая нынешние совместные двусторонние проекты как отправную точку в общем стремлении России и Китая к координации долгосрочных интересов и к строительству единого экономического пространства.

Одновременно китайская инициатива ставит Россию перед необходимостью решить ряд насущных задач. В настоящее время развитие транспортных маршрутов ЭПШП не предполагает прямую вовлечённость в проект восточной части Транссиба и БАМа на Дальнем Востоке, но Китай готов обсуждать расширение ЭПШП на данный регион. Для этого важно, на наш взгляд, повысить инвестиционную привлекательность Дальнего Востока, а также модернизировать грузовые транспортные линии, расшить узкие места, снизить завышенные грузовые тарифы, упростить таможенное оформление грузов, увеличить скорость товарных составов. Это можно осуществить путём создания общей транспортной системы с китайской стороной, в рамках которой провести модернизацию Транссиба и БАМа.

Главные усилия следует сосредоточить на развитии и совершенствовании торгово-инвестиционного взаимодействия, двусторонней торговли, региональной транспортно-логистической системы, а также на создании инфраструктуры в интересах реализации совместных проектов, в том числе трансграничных зон экономического сотрудничества. К примеру, осуществление китайского "Плана взаимодействия в нефтегазовой сфере с Россией и странами Центральной Азии", интегрированного в проект ЭПШП, экономически и политически выгодно и странам — членам ЕАЭС, и Китаю⁴⁵.

Актуальным направлением, открывающим перспективы взаимодействия между ЕАЭС и ЭПШП, являются совместные проекты, связанные с обеспечением продовольственной безопасности. Для реализации этих проектов есть и соответствующие природные условия, и наработанная научная база. Именно в области сельскохозяйственного производства и переработки сельхозпродукции государства Центральной Азии могут реализовать задачу развития реального и конкурентоспособного сектора экономики⁴⁶.

⁴⁵ См.: *Кокарев К.А.* О российско-китайском сотрудничестве в реализации трансконтинентальных проектов // Сайт РИСИ. 5 февраля, 2016. URL: <http://riss.ru/analitics/26249/> (дата обращения: 10.05.2016).

⁴⁶ См.: *Сыроежкин К.* Экономический пояс Шёлкового пути откроет новые возможности для Казахстана // Сайт Службы Центральных Коммуникаций при Президенте РК. 18 июля, 2015. URL: <http://ortcom.kz/ru/news/ekonomicheskii-poyas-shelkovogo-puti-otkroet-novie-vozmojnosti-dlya-kazahstana--ekspert.6838> (дата обращения: 10.05.2016).

Ещё одно направление, которое также может поспособствовать расширению сотрудничества между ЕАЭС и ЭПШП — крупные водные и экологические проекты, необходимость в которых ощущается в России и Центральном-Азиатском регионе. Кроме того, именно в области экологии открываются перспективы для создания механизма научно-технического сотрудничества и внедрения научно-технических достижений в производство.

Весьма важным направлением сопряжения должно стать создание благоприятных условий для роста малых и средних предприятий, развития производственной кооперации и углубления региональных производственных связей. С этой точки зрения большое значение имеет ряд конкретных инициатив. Среди них — создание Совета сотрудничества между регионами Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая, участие КНР в проектах на территориях опережающего развития на Дальнем Востоке РФ, углубление взаимодействия между регионами Приволжского федерального округа и верхнего, среднего течения реки Янцзы и др.⁴⁷

Основой для сопряжения ЕАЭС и ЭПШП и координации этих двух проектов должна прежде всего стать совместная нацеленность России и Китая на дальнейшее развитие прагматичного сотрудничества и укрепление стратегического взаимодействия. По мере реализации оба проекта должны быть направлены на поиск новых точек экономического роста, укрепление потенциала и конкурентных преимуществ стран-участниц, а также на повышение уровня безопасности в регионе Центральной Азии при соблюдении национальных интересов каждой из сторон.

Ключевые слова: *Китай — национальная стратегия — Экономический пояс Шёлкового пути — международные отношения — экономическое развитие — региональная безопасность — Евразийский экономический союз.*

Keywords: *China — national strategy — Silk Road Economic Belt — international relations — economic development — regional security — Eurasian Economic Union.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Александр Мишарин: Проект ВСМ "Москва–Казань" перестал быть "бумажным" // РБК. 20 февраля, 2016. URL: <http://rt.rbc.ru/tatarstan/20/02/2016/56c80bba9a79472e68dbecaf>. (дата обращения: 30.04.2016).

2. Бордачев Т. "Геополитический рефлекс США, скорее всего, сработает безошибочно — создания новой архитектуры Евразии нельзя допустить" // Коммерсант. 4 мая, 2016. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2978994> (дата обращения: 05.05.2016).

3. В Евразии активно продвигается строительство экономического пояса Шёлкового пути // Агентство Синьхуа. 18 февраля, 2016.

⁴⁷ Кокарев К.А. О российско-китайском сотрудничестве в реализации трансконтинентальных проектов // Сайт РИСИ. 5 февраля, 2016. URL: <http://riss.ru/analitics/26249/> (дата обращения: 10.05.2016).

4. *Ван Чэньсин*. Экономический пояс Шёлкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ // Россия и Китай в Евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество? / Под ред. Ли Сина, М.В. Братерского, Д.А. Савкина, Ван Чэньсина. М.; СПб.: Нестор-История, 2015. С. 298–309.
5. *Ван Шучунь, Вань Цинсун*. Проекты "Экономический пояс Шёлкового пути" и ЕАЭС: конкуренты или партнёры? // Обозреватель. 10/2014.
6. Выступление председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете // Газета "Жэньминь жибао" онлайн. 7 сентября, 2013. URL: <http://russian.people.com.cn/95197/8392674.html>. (дата обращения: 15.05.2016).
7. *Габуев А.* С Китаем по пути // Коммерсант. 5 ноября, 2015. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2845523> (дата обращения: 30.04.2016).
8. *Гайфутдинова В.* Китайский Шёлковый путь и "Нурлы жол" пойдут одной дорогой // Forbes Kazakhstan. 12 мая, 2015. URL: http://forbes.kz/finances/integration/kitayskiy_shelkovyiy_put_i_nurly_jol_poydut_odnoy_dorogoy (дата обращения: 12.04.2016).
9. *Денисов И.Е.* Китайско-американские отношения в АТР // Ежегодник ИМИ — 2015. Вып. 4 (14). Мировая политика: старые проблемы и новые вызовы. Москва: ИМИ МГИМО, 2015. С. 76.
10. *Денисов И.Е.* Путешествие на запад. Экономический пояс Шёлкового пути — воплощение "китайской мечты" в международном формате // ЦентрАзия. 24 марта, 2015. URL: <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1427186400> (дата обращения: 15.05.2016).
11. Завершено строительство туннеля Камчик в Узбекистане // Агентство Синьхуа. 28 февраля, 2016. URL: http://russian.news.cn/2016-02/28/c_135137795.htm (дата обращения: 30.04.2016).
12. *Изимов Р.* Меняющаяся стратегия Китая в Центрально-Азиатском регионе (на примере китайской инициативы ЭППШ) // Центральная Азия и Кавказ. Том 19, Выпуск 1, 2016. С. 49–60.
13. *Каукенова Т.* Фонд Шёлкового пути: \$ 40 млрд с возвратом // Медиалпортал "Радиоточка". 18 сентября, 2015. URL: <http://radiotochka.kz/16045-fond-shelkovogoputi-40-mlrd-s-vozvratom.html>. (дата обращения: 15.05.2016).
14. *Кириллов А., Селищев А.* Посол РФ в КНР: сотрудничество России и Китая стало более системным // ТАСС. 8 февраля, 2016. URL: <http://tass.ru/politika/2647816> (дата обращения: 15.05.2016).
15. Китай предоставит кредит на строительство ВСМ Москва — Казань на 400 млрд рублей // Ведомости. 29 апреля, 2016. URL: <http://www.vedomosti.ru/business/news/2016/04/29/639669-kitai-kredit-vsm> (дата обращения: 06.05.2016).
16. Китайский эксперт: сопряжение ЕАЭС и пояса "Шёлкового пути" имеет хорошую перспективу // ТАСС. 18 июня, 2015. URL: <http://tass.ru/ekonomika/2053823> (дата обращения: 10.05.2016).
17. *Кобзев А.* В китайском языке нет слова "брат". Тимофей Бордачев о сопряжении ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути // Лента.ру. 30 сентября 2015. URL: <https://lenta.ru/articles/2015/09/30/sopr/> (дата обращения: 15.05.2016).
18. *Кокарев К.А.* О российско-китайском сотрудничестве в реализации трансконтинентальных проектов // Сайт РИСИ. 5 февраля, 2016. URL: <http://riss.ru/analitics/26249/> (дата обращения: 15.05.2016).
19. *Ларин А., Матвеев В.* Китайская стратегия "продвижения на Запад" и "новый Шёлковый путь" // Проблемы Дальнего Востока. № 5, 2014. С. 5–15.
20. *Ли Син*. Экономический пояс Шёлкового пути: стратегическая попытка реализации "китайской мечты" // Россия и Китай в евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество? / Под ред. Ли Сина, М.В. Братерского, Д.А. Савкина, Ван Чэньмина. М.; СПб.: Нестор-История, 2015. С. 153–167.
21. *Лузянин С.* От моря до моря? Великий Шёлковый путь // Сайт РСМД. 22 января, 2015. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=5129&active_id_11=54 (дата обращения: 11.05.2016).

22. Лю Бо. Соглашение о Транстихоокеанском партнёрстве и контрмеры Китая // Проблемы Дальнего Востока. № 6, 2014. С. 56–66.

23. Мордвинова А.Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы // Сайт РИСИ. 2 февраля, 2016. URL: <http://riss.ru/analytics/26095/> (дата обращения 15.05.2016).

24. Нака К. Политолог: АБИИ будет инвестировать в идею Китая о новом Шёлковом пути // РИА Новости. 20 января, 2016. URL: <http://ria.ru/economy/20160120/1362473268.html> (дата обращения: 30.04.2016).

25. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. Издано с санкции Госсовета КНР. Пекин: Март, 2015. Издательство литературы на иностранных языках. 46 с.

26. Ремыга В., Падалко В., Кудрявцев П. Китай завязывает Шёлковый пояс с помощью России // ТПП-Информ. 22 апреля, 2015. URL: http://www.tpp-inform.ru/analytic_journal/5694.html (дата обращения: 15.05.2016).

27. Риски китайской дипломатии в свете проекта "Один пояс–один путь" (на китайском языке) // Financial Times – China. 30 декабря, 2014. URL: <http://www.ftchinese.com/story/001059886> (дата обращения: 10.05.2016).

28. Состыковка ЭПШП с ЕАЭС: Создание общего евразийского экономического пространства. Шанхайская академия международных исследований. Март, 2016. 110 с.

29. Станран Н.В. Битва за интеграцию: Транстихоокеанское партнёрство и "Один пояс–один путь" как главные экономические проекты года // Портал МГИМО. 11 января, 2016. URL: <http://mgimo.ru/about/news/experts/bitva-za-integratsiyu-transstikhookeanskoe-partnerstvo-i-odin-poyas-odin-put-kak-glavnye-ekonomichesk/> (дата обращения: 15.05.2016).

30. Сыроежкин К.Л. Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана // САВАР – Central Asian Bureau for Analytical Reporting. 30 марта, 2016. URL: <http://cabar.asia/ru/konstantin-syroezhkin-geopoliticheskie-proekty-v-tsentralnoj-azii-i-rol-kazahstana/> (дата обращения: 10.05.2016).

31. Сыроежкин К.Л. Концепция формирования "Экономического пояса на Шёлковом пути": проблемы и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. № 1 (39), 2014. С. 54–64.

32. Сыроежкин К.Л. Экономический пояс Шёлкового пути откроет новые возможности для Казахстана // Сайт Службы Центральных Коммуникаций при Президенте РК. 18 июля, 2015. URL: <http://ortcom.kz/ru/news/ekonomicheskio-poyas-shelkovogo-puti-otkroet-novie-vozmojnosti-dlya-kazahstana--ekspert.6838> (дата обращения: 12.05.2016).

33. Тавровский Ю.В. Си Цзиньпин как мастер геополитики // Независимая газета. 17 ноября, 2014.

34. Упрощение транзита грузов между Китаем и Россией через территорию Казахстана – шаг к реализации инициативы "пояс и путь" // Агентство Синьхуа. 23 февраля, 2016. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/0223/c31518-9019696.html>. (дата обращения: 06.05.2016).

35. Уянаев С.В. Новые "Шёлковые пути" Китая: принципы и параметры официальной "дорожной карты" // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20. Т. 20. 2015.

36. Фу Ин рассказала о проблеме миропорядка на Мюнхенской конференции по безопасности // Агентство Синьхуа. 14 февраля, 2016. URL: http://russian.news.cn/2016-02/14/c_135096840.htm (дата обращения: 15.04.2016).

37. Фэн Юйцзюнь. Глубокий смысл проекта "Экономический пояс Шёлкового пути" (на китайском языке) // Газета "Жэньминь жибао". 22 января, 2014. С. 3.

38. Цветов А. Новый Шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая // Сайт Российского совета по международным делам. 20 декабря 2013. URL: http://rus-siancouncil.ru/inner/?id_4=2883 (дата обращения: 18.04.2016).

39. *Чэн Хунцзэ*. "Экономический пояс Шёлкового пути" и "Морской Шёлковый путь XXI века" с точки зрения экспертов КНР. URL: <http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf>. 2015. (дата обращения: 06.05.2016).

40. *Шибатов М.* ЕАЭС и Экономический пояс Шёлкового пути: совпадение во времени, пространстве и желаниях // Информационно-аналитический портал InformБЮРО (Казахстан). 3 июня, 2015. URL: <http://informburo.kz/mneniya/marat-shibutov/eaes-i-ekonomicheskii-royas-shyolkovogo-puti-sovpadenie-vo-vremeni-prostranstve-i-zhelaniyah-5762.html>. (дата обращения: 05.05.2016).

41. "Экономический пояс Шёлкового пути" — какими конкурентными преимуществами обладает Китай в Центральной Азии? // Жэньминь Жибао. 10 октября, 2013.

42. "Экономический пояс Шёлкового пути" и "Морской Шёлковый путь XXI века". Раздел интернет-портала "Жэньминьван" (на китайском языке). URL: <http://world.people.com.cn/GB/8212/191606/374837/> (дата обращения: 10.05.2016).

43. Эксперты о геополитической конкуренции в проекте Экономического пояса Шёлкового пути (на китайском языке) // Интернет-портал SINA.com. 4 ноября, 2014. URL: <http://finance.sina.com.cn/china/20141104/110820726152.shtml> (дата обращения: 10.05.2016).

44. *Юй Чжочао*. О концепции "Экономического пояса Шёлкового пути" // Постсоветский материк. М., Институт стран СНГ. № 1 (5), 2015 г. С. 18–28.

45. *Witthoeft A.* Is China's Silk Road Coming to Europe? Not So Fast // The Diplomat. January 29, 2016. URL: <http://thediplomat.com/2016/01/is-chinas-silk-road-coming-to-europe-not-so-fast/> (дата обращения: 10.05.2016).