

ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

Н. К. Семенова

**ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ.
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ
«ЛОВУШКИ» И ВОЗМОЖНОСТИ**



Москва

2023

УДК 339.92
ББК 39.11
С30

Рекомендовано к печати
Ученым советом Института востоковедения РАН

Ответственный редактор
проф., д.и.н. С. Г. Лузянин

Рецензенты:
д.и.н. С. И. Лунев, ИВ РАН, МГИМО (У) МИД
к.п.н. И. А. Сафранчук, МГИМО (У) МИД

Семенова Н. К.

С30 Транспортные горизонты Евразии. Экономические и геополитические «ловушки» и возможности / Отв. ред. С. Г. Лузянин. – М.: ИВ РАН. – 2023. – 270 с.

ISBN 978-5-907671-43-0

Предложенный КНР проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), помимо создания единой транспортной инфраструктуры, подразумевает улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействие с организациями ШОС и ЕАЭС, расширение культурного и научного обмена. За девять лет его реализации в Центральной Азии государствами – участниками проекта накоплен определенный опыт. Проблемы, существовавшие в регионе до запуска Китаем своей транспортной инициативы и до начала СВО России на Украине, изменившей российско-европейский военно-политический и экономический ландшафт, сохранились, а в отдельных параметрах усилились. Российское участие в ЭПШП, по мнению автора, можно оптимизировать, углубляя сопряжение ЕАЭС с КНР, что позволило бы реализовать национальные интересы РФ, государств ЦА и Китая, который заявляет о готовности активно продвигать евразийскую «шелковую стратегию».

В монографии исследуются российское и китайское видение процессов соработки ЭПШП и ЕАЭС, общие и специфические подходы сторон при реализации интеграционных, в т.ч. транспортных проектов. Выявляются факторы риска для национальных интересов РФ в новых условиях противостояния с Западом и «военного времени», а также ускоренного поворота России на Восток, прежде всего к Китаю. Проводится анализ шансов, возможностей, реальных и гипотетических вызовов в процессе сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Анализируется опыт реализации интеграционных проектов России на евразийском пространстве.

УДК 339.92
ББК 39.11

ISBN 978-5-907671-43-0

© Семенова Н. К., 2023
© ФГБУН ИВ РАН, 2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1. ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ. ПРОБЛЕМЫ КООПЕРАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ	
1.1. Российско-китайское сближение. Возможности и вызовы	24
1.2. Видение и действия России и Китая при реализации совместных транспортных проектов	28
1.3. Интеграционные стратегии РФ и КНР	32
1.4. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП	43
1.5. Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетические вызовы	49
Глава 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ	
2.1. Цели и задачи китайской инициативы «Один пояс – один путь» в Центральной Азии	61
2.2. Китай в транспортном секторе Центральной Азии: варианты диверсификации	65
2.3. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА	70
2.3.1. Казахстан	75
2.3.2. Узбекистан	83
2.3.3. Туркменистан	87
2.3.4. Кыргызстан	89
2.3.5. Таджикистан	92
2.4. Социально-политические проблемы стран ЦА в контексте инициативы «Один пояс – один путь»	98
Глава 3. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ КИТАЯ И ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»	
3.1. Китайские транспортно-инвестиционные императивы в западных и центральноазиатских проекциях	118
3.2. Кыргызстан – Китай. Пределы и возможности безопасных адаптаций	123

3.3. Таджикско-китайская долговая модель. Между банкротством и развитием	126
3.4. Китайско-туркменские приоритеты углеводородной и транспортной безопасности	129
3.5. Узбекистанский сегмент китайской региональной транспортной и углеводородной стратегии	132
3.6. Казахстанско-китайская повестка: сжатие и реформатирование	138
Глава 4. КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА	
4.1. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска	152
4.2. РФ – Центральная Азия – КНР: транспортное сотрудничество с элементами конкуренции	166
4.3. Риски и угрозы реализации транспортных проектов в формате «РФ – КНР» в условиях российско-украинского конфликта	171
4.4. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект	178
4.5. Российское транспортное измерение китайской глобальной инициативы	181
4.6. Сценарии развития российско-китайского экономического взаимодействия в транспортной сфере	192
Глава 5. РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ СОВПАДЕНИЯ И РАСХОЖДЕНИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ, ГЕОПОЛИТИКА, ПОЯСА И КОРИДОРЫ	
5.1. Один пояс (ЭПШП) и один союз (ЕАЭС): взгляд из Китая	213
5.2. Западные эксперты о стратегическом сближении России и Китая	218
Заключение	227
Библиография	235

ВВЕДЕНИЕ

Измерения безопасности в российско-китайской транспортной системе на евразийском пространстве многомерны и глобальны, охватывают астрономическую площадь в 55 млн кв. км и привносят новые элементы в классическую «большую игру» в сердце Евразии, которая со времен Х. Дж. Маккиндера (1861–1947, британский геополитик) радикально обновилась. Россия и Китай сегодня формируют повестку «Большой Евразии», включая транспортно-инфраструктурные аспекты и безопасность как в широком, глобальном, так и в более прикладном, региональном и страновом форматах, являясь одновременно и поставщиками и потребителями услуг безопасности. Оба государства на этом пространстве являются главными противниками расширения НАТО на Восток, защитниками от внешних террористических угроз всех видов и направлений, строителями безопасного и справедливого «неамериканского мира».

Очевидно, что Россия, занимающая уникальное положение на континенте, становится одной из главных движущих сил евразийской регионализации, связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС), Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и др., локомотивом развития транспорта и международной торговли.

На фоне украинских событий и резкого ухудшения отношений России с Западом и отдельными «недружественными странами»

Востока – Японий, Южной Кореей, Сингапуром – российско-китайская транспортная стратегия, её дальнейшее развитие и наполнение приобретает не только особую экономическую, но и военно-стратегическую значимость. Кроме расширения торговых, технологических, энергетических, инвестиционных и валютных (рублево-юаневых) российско-китайских опций от России и Китая потребуются и определенная транспортно-логистическая перестройка двустороннего и многостороннего сотрудничества на евразийском пространстве, включая «открытие» российского Дальнего Востока, создание дополнительных «коридоров» и площадок на преференциальной и непреференциальной основе, корректировка маршрутов и коридоров, замкнутых и на регионе Центральной Азии, а также южных транскаспийских и южноазиатских коридоров в системе «Север – Юг».

Китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей, является новой внешнеполитической стратегией Пекина*. ЭПШП – это попытка распространить экономическое и, возможно, в будущем и политическое влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и страны Европейского союза. Как известно, в 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин в Астане провозгласил идею реализации «Экономического пояса Шелкового пути», охватывающую потенциально десятки стран Евразии, включая Россию. В 2015 г. Россия, Казахстан и Белоруссия на базе Таможенного союза (ТС) 1 января 2015 г. образовали Евразийский экономический союз (ЕАЭС), к которому присоединились Армения и Кыргызстан. В 2015 г. Россия и Китай подписали соглашение о сопряжении между ЕАЭС и ЭПШП, ставшее базовым документом для стратегической транспортной кооперации двух держав.

До 24 февраля 2022 г. – начала специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины – согласно китай-

* Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) является частью более широкой китайской Инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП), включающей кроме сухопутных и морские маршруты.

скому видению предполагалась интенсификация ЭПШП, нацеленная на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и из других районов КНР в Европу. В настоящее время, с учетом обострения отношений России со странами ЕС и украинских событий, роль России в китайско-европейском транспортном транзите заметно снижается, при этом китайская мотивация для продвижения своей инициативы по сухопутным перевозкам в Европу в торгово-экономических целях пока полностью сохраняется.

Цель данной монографии – проанализировать старые и новые риски российско-китайского транспортного взаимодействия в условиях «военного времени», возможности сотрудничества в рамках сопряжения китайского ЭПШП и ЕАЭС, включая анализ специфики национально-региональных (энергетических) и транспортных интересов, а также взаимные транспортные и логистические проблемы безопасности, нестыковки, конкурентные вызовы и противоречия.

Наличие определенных проблем и возможностей – следствие сложившихся экономических асимметрий РФ и КНР в пользу последней, неполных совпадений транспортных стратегий и приоритетов двух стран. При этом в проекте ставится задача выявления вариантов купирования или полного разрешения отдельных противоречий в сфере транспортной кооперации как в двустороннем, так и в коллективном форматах, влияние российско-китайского взаимодействия на отдельные опции центральноазиатских стран – Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана и Таджикистана.

В задачи издания не входит освещение потенциальных террористических вызовов и угроз, идущих из Афганистана и горячих точек Ближнего Востока, российско-китайской и центральноазиатским инфраструктурам. Эта тематика достаточно хорошо изучена в российской и китайской специальной экспертной литературе. Основное внимание сосредоточено на исследовании проблем и нестыковок в нынешних условиях обострения российско-европейских отношений и украинских событий, влияющих как на процесс интеграции национальных транспортных путей в единую международную евразийскую систему в ходе процессов соразвития

ЭПШП и ЕАЭС, так и в целом на энергетические, инвестиционные и торговые треки российско-китайского взаимодействия в Евразии, выявление общих и специфических подходов сторон при реализации транспортных проектов.

В исследовании используется комплексная методология, включающая общенаучные и дисциплинарные подходы и методы. Их совокупное применение позволит глубже понять сущность исследуемой проблематики. Интеллектуальный вызов заключается в необходимости изучения современных проблем транспортного развития в его связи с политическим процессом, проблемами внутренней и внешней политики, факторами социальной мобильности и дифференциации, конституционного и нормативно-правового обеспечения через призму политологического анализа.

Комплексность исследования также проявляется в охвате не только транспортных вариантов сопряжения «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза, но и энергетических, инвестиционных и торговых сегментов формирующегося евразийского пространства в рамках исследуемой проблематики.

Инструментарий исследования складывается из результатов мониторинга российских и китайских подходов (на основе массива отечественных и китайских публикаций, близких к тематике настоящего проекта) и дальнейшего применения компаративистской методики.

При изучении большого массива данных использовались методики сравнительного анализа для:

- выделения общих тенденций в российском и китайском видении перспектив соразвития в рамках ЭПШП;
- определения специфических компонентов исключительно в национальных (российском или китайском) подходах;
- сопоставления и выявления российских и китайских оценок ключевых трендов и событий.

Метод системного анализа позволил рассмотреть основные региональные процессы и политику РФ и КНР в транспортной сфере в Евразии, включая классификацию рисков и угроз национальным интересам РФ при претворении в жизнь проектов в рамках ЭПШП.

При подготовке книги был применен стадийный подход, основанный на определении параметров различных транспортных политик, подходов, а также нормативно-правовых, политико-административных особенностей объектов исследования.

Актуальность данной публикации связана с необходимостью исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних отношений с Россией и Китаем, включая анализ как возможностей, так и гипотетических вызовов, связанных с китайским «возвышением».

Существует массив теоретических и практических исследований, посвященных оптимизации транспортных проектов, конкуренции, рискам и безопасности, а также изучению и анализу конструктивных и негативных (сдерживающих) факторов развития транспортного диалога в формате РФ – КНР. Особую важность приобретает прогнозирование сценариев развития международных транспортных коридоров (МТК), транспортной конкуренции и взаимодействия в формате РФ – КНР.

Актуальность работы обусловлена еще не до конца раскрытым высоким потенциалом российско-китайского партнерства в транспортной сфере. В условиях растущего санкционного давления Запада на Россию неиспользованные ресурсы российско-китайской транспортно-транзитной кооперации могут стать отдельным компенсационным резервом для России, позволить отчасти смягчить процессы непростой перестройки российских экономических механизмов.

В условиях масштабного поворота России на Восток важна активизация процесса российской интеграции в системе «АТЭС – ШОС – ЕАЭС – АСЕАН», сближение в рамках Большой Евразии.

Очевидно, что в условиях усиления вызовов со стороны Запада необходимо по-новому структурировать и прогнозировать евразийскую систему международно-экономических отношений, выделяя приоритетные/доминирующие форматы (как двусторонние, так и многосторонние), анализируя слабые и сильные стороны развивающегося ЭПШП, а также перспективы создания локальных зон свободной торговли и/или единой евразийской зоны свободной торговли, движения товаров, услуг и капиталов.

Комплексная проработка концепции «континентального партнерства» в связи со стыковкой ЕАЭС и ЭПШП дает возможность более точно определить шаги сторон по расширению возможного поля взаимодействия, выйдя за рамки торгово-экономического сотрудничества или инфраструктурного строительства. Россия потенциально может стать координатором разнородных политико-экономических процессов на евразийском пространстве, адаптировать свою политику к евразийской стратегии Китая и его проекту Экономического пояса Шелкового пути.

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, это приоритетная точка роста национальной экономики. Транспорт является фактором организации мирового экономического пространства и обеспечения территориального разделение труда, материальной базой производственных связей между отдельными территориями. В этой связи транспортная безопасность рассматривается сквозь призму стратегической государственной безопасности.

«Транспортная безопасность» – широкое понятие, оно по-разному трактуется представителями научного и экспертного сообщества.

В научных публикациях подчеркивается, что термин «транспортная безопасность» имеет комплексное собирательное значение¹, несущее в себе синергетический потенциал, адекватно отражающее феномен транспортной безопасности, буквально принизывающей практически все сферы жизнедеятельности общества и государства². Авторами данного исследования был проведен сравнительный анализ ряда определений понятия «транспортная безопасность», которые имеются в различных официальных государственных и отраслевых документах, научных публикациях и диссертационных исследованиях. Определение понятия «транспортная безопасность» дается в различных контекстах.

Если обобщить формулировки, приведенные в Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России³ и других документах последнего времени⁴, под термином «транспортная безопасность» понимается состояние транспортной систе-

мы, «позволяющее обеспечивать национальную безопасность и национальные интересы в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, способность предотвращать нанесение вреда здоровью и жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, минимизировать общенациональный экономический ущерб при транспортной деятельности»⁵.

С точки зрения объектности понятие «транспортная безопасность» определяется как защищенность в рамках:

социогенного фактора⁶ – безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда⁷; техногенного фактора – защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства⁸, безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта, безопасность перевозок грузов;

природного и антропогенного фактора⁹ – экологическая, ин-формационная, пожарная, санитарная, химическая, бактериологическая, ядерная и радиационная безопасность; экономического фактора¹⁰ и т.д.

С точки зрения системного подхода «транспортную безопасность» можно рассматривать как систему реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом; как систему предупреждения чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера; как систему предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм в транспортной сфере¹¹.

Наиболее релевантным настоящему исследованию автор считает рассмотрение понятия «транспортная безопасность» с точки зрения научных категорий. Транспортная безопасность рассматривается как:

– политическая категория¹² – составляющая национальной безопасности, понимаемая в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов государства, как механизм обеспечения и реализации государственных, т.е. национальных интересов;

– экономическая категория – способность российской экономики устойчиво функционировать в процессе пространственного инновационного развития в рамках национальной экономической

стратегии вне зависимости от дестабилизирующего воздействия факторов внешней и внутренней среды¹³;

– юридическая категория¹⁴ как обеспечение правового регулирования соответствующих отношений, определяемых политическим решением.

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в настоящее время выдвигает на первый план её политический аспект, так как она тесно увязана с соблюдением и защитой национальных интересов РФ. В этом контексте соблюдение/несоблюдение национальных интересов государств, традиционно связанных с РФ экономическими, транспортными, союзническими, соседскими и др. отношениями не может не затрагивать вопросы национальной безопасности России.

В этом контексте необходимо проводить исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. При этом в работе проводится анализ не только шансов и возможностей, но и гипотетических вызовов китайского «возвышения», оптимизации транспортных проектов, конкуренции, рисков для существующих и перспективных проектов.

Комплексная проработка концепции «континентального партнерства» в связи со стыковкой ЕАЭС и ЭПШП позволяет выйти за рамки торгово-экономического сотрудничества или инфраструктурного строительства, осветив основные политико-экономические процессы и специфику адаптации России в новых «военных условиях» украинского противостояния и углубления евразийской политики Китая.

Изучению перспектив России в китайском проекте «Экономический пояс Шелкового пути», российско-китайскому сотрудничеству в области транспорта посвящены следующие работы ведущих отечественных и центральноазиатских ученых:

Базаров Б. В., Базаров В. Б., Нолев Е. В. Новый Шелковый путь: открытая политика открытого общества Китая // Власть. 2015. № 11. С. 29–34.

- Бесстремьянная Е. И.* Международные инфраструктурные проекты Китая / Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XVI Ежегодное издание. М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2011.
- Бордачев Т. В.* Новое Евразийство // Россия в глобальной политике. 2015, № 5. <http://globalaffairs.ru/number/Novoe-evraziistvo-17754>
- Гельбрас В. Г.* Геоэкономическая стратегия Китая (опыт реконструкции) / Азия и Африка сегодня. 2016. № 1. С. 15–25.
- Денисов И. Е.* Пекин выйдет из тени по Шелковому пути. <http://globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-nazapad-17315>
- Дунаев О. Н., Кулакова Т. В.* Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство / Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал. 2006. № 3 (129). С. 23–26.
- Лузянин С. Г.* Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад № 25/2016 / С. Г. Лузянин (рук.) и др.: Х. Чжао (рук.) и др. РСМД. М., 2016.
- Лузянин С. Г., Сазонов С. Л.* Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Обозреватель / Observer. 2015. № 5 (304).
- Парамонов В. В., Строков А. В., Столповский О. А.* Китайский экономический экспресс в центре Евразии: новая угроза или исторический шанс? (Экономическое присутствие Китая в Центральной Азии). Барнаул: ОАО «Алтайский полиграфический комбинат», 2010. 160 с.
- Казанцев А. А., Звягельская И. Д., Кузьмина Е. М., Лузянин С. Г.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. 2016. № 28. Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2016. 52 с.
- Подберезкина О. А.* Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России / МГИМО(У) МИД. М.: 2015.
- Сазонов С. Л.* Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ. 2012. 332 с.
- Салицкий А. И., Семенова Н. К.* Шелковое наступление Китая. http://perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm
- Савкович Е. В., Данков А. Г.* Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров. Сравнительная политика. 2011. Т. 2, № 4(6). С. 98–108.

Тураева М. О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: Институт экономики РАН. 2014. 62 с.

Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты». <http://kremlin.ru/supplement/4971>

Харламова Ю. А. Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России / Проблемы национальной стратегии. 2012. № 1 (10). С. 113–128.

Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств / К Великому океану-3. Аналитический доклад «Создание Центральной Евразии» Международного дискуссионного клуба «Валдай». <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/k-velikomu-oceanu-3/>

Казанцев А. А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий / Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества. Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Отв. ред. Е. Т. Карин. Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан. 2015. С. 19–25.

Китайский экспертный дискурс инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП) активно развивается в 426 «мозговых центрах», 20 исследовательских институтах, специализирующихся на изучении Центральной Азии и России, ведущим из которых является «Институт России, Восточной Европы и Центральной Азии» (ИРВЕЦА) Китайской Академии общественных наук (КАОН). В феврале 2014 г. в провинции Шаньси были образовано три новых института – Институт Центральной Азии, Институт по изучению Шелкового пути при Северо-Западном университете и Институт Центральной Азии при Сианьском университете иностранных языков. Работы ведущих китайских исследователей, занимающихся данным направлением:

Чен Хунцзе. «Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь 21-го века» с точки зрения экспертов КНР. <http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf>

Чжао Хуашэн. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content

李永全. 和而不同: 丝绸之路经济带与欧亚经济联盟 (Ли Юнцюань.

Гармония и различия: экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз). 俄罗斯中东中亚研究 2015 年第 4 期. 1-6 (Российские исследования по Восточной Европе и Центральной Азии. № 4. 2015. С. 1-6). <http://ooyj-oys.org/UploadFile/20150113002/2015-08-05/Issue/ye4dnark.pdf>

Gao Цзисян. Элосы дуйвай цзинцзи гуаньси яньцзю (Исследование внешнеэкономических отношений России). Пекин: Чжунхуа гуншан лянхэ чубаньшэ, 2007. 220 с.

Sun Li. Silk Road Economic Belt: Together towards Better Future / 19 Eurasian Transport Corridors: New Ways for Cooperation. Conference Proceedings. Astana. April 20, 2015. CENTRAL ASIA'S AFFAIRS. № 2, 2015. <http://kisi.kz/uploads/33/files/SruflGQF.pdf>

富景筠. “丝绸之路 经济带”建设与中俄经济合作新模式: 新区域主义视角. *Fù Jǐngyún. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” jiànshè yǔ zhōng é jīngjì hézuò xīn móshì: Xīn qūyù zhǔyì shì* (Фу Цзинъюнь. Создание «Экономического пояса Шелкового пути» и новые формы экономического сотрудничества России и Китая: перспективы новой региональной политики) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. д. экон. наук проф. А. Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. С. 12-21;

樊勇明: “区域性国际公共产品—解析区域合作的另一个理论视角, 《世界经济与政治》2008年第1期第12页. *Fán Yǒngmíng: “Qūyù xìng guójì gōnggòng chǎnpǐn—jiěxī qūyù hézuò de lìng yīgè lǐlùn shìjiǎo”, “shìjiè jīngjì yǔ zhèngzhì” 2008 nián dì 1 qī, dì 12 yè* (Фань Юнмин. Региональный международный общественный продукт — другая теория межрегионального сотрудничества / Мировая экономика и политика. 2008, № 1).

李向阳: “新区域主义与大国战略”, 《国际经济评论》2003年第7-8期, 第7-8页. *Lǐ Xiàngyáng: “Xīn qūyù zhǔyì yǔ dàguó zhànlüè”, “guójì jīngjì pínglùn” 2003 nián dì 7-8 qī, dì 7-8 yè.* (Ли Сяньян. Новый регионализм и стратегии больших государств / Международное экономическое обозрение. 2003, № 7-8).

马述忠、刘文军: “双边自由贸易区热的政治经济学分析—一个新区域主义视角”, 《世界经济研究》2007年第10期, 第 48页. *Mǎ Shùzhōng, Liú Wénjūn: “Shuāngbiān zìyóu màoùyì qū rè de zhèngzhì jīngjì xué fēnxī—yīgè xīn qūyù zhǔyì shìjiǎo”, “shìjiè jīngjì yánjiū” 2007*

nián dì 10 qī, dì 48 yè (*Ма Шучжун, Лю Вэньцзюнь*. Политэкономический анализ наиболее популярных зон свободной торговли – новая региональная перспектива / Мировые экономические исследования, 2007, № 10).

赵玉明. 积极推进新丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设战略对接合作. *Zhào Yùmíng. Jíjī tuījìn xīn sīchóu zhī lù jīngjì dài jiànshè hé ōu yà jīngjì liánméng jiànshè zhànlüè duìjiē hézuò* (*Чжао Юмин*. Активное создание и развитие Экономического пояса нового Шелкового пути и создание стратегии сотрудничества с Евразийским экономическим союзом) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. д.э.н. проф. А. Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. С. 93–96.

Центральноазиатские государства – члены Евразийского экономического союза крайне важны для анализа и изучения в контексте отношений с Китаем. В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс – один союз» (кит. «一带一盟» – «и дай, и мэн»)*.

Контент-анализ научных исследований и публикаций китайских экспертов, приведенных далее, показал, что современные международные исследования в КНР выходят на новый уровень объективности: существенно снизилась идеологическая составляющая, в современных экономических исследованиях, помимо марксистского подхода, стали использоваться классические и современные теории экономического анализа.

万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5期. (*Ван Цинсонг*. «Один пояс – один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // Оу я цзинцзи, 2016. № 5).

* По аналогии, объединенные проекты «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» стали называть «Один пояс – один путь» (кит. «一带一路» – «и дай – и лу») (*прим. авт.*).

- 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接.《欧亚经济》2016年第5期. (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // Оу я цзинци, № 5, 2016).
- 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财经. (Китай предоставит 60 млрд долларов помощи участникам инициативы «Один пояс – один путь» в ближайшие 3 года). <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml>.
- 何伦志.闫海龙. 区域经济一体化:“一带一路”对接之基础. 困境、模式与路径探讨.《俄罗斯东欧中亚研究》2017年第2期. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс – один союз // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2017, № 2).
- 冯玉军. 论“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径.《欧亚经济》2016年第5期. (Фэн Юйцзюнь. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // Оу я цзинци, 2016, № 5).
- 刘清才.支继超.中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径.《东北亚论坛》2016年第4期. (Лю Цинцай, Чжи Цичао. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Дунбэй я луньтань, 2016, № 4).
- 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一路”对接之基础, 困境, 模式与路径探讨.《俄罗斯东欧中亚研究》2017年第2期. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс – один союз // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2017, № 2).
- 向洁.何伦志.闫海龙. 区域经济一体化:“一带一路”对接之基础,困境模式与路径探讨.《俄罗斯东欧中亚研究》2017年第 2 期. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс – один союз // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2017, № 2).
- 孙力.“一带一路对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁. (Сунь Ли. Один пояс – один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // Оуя цзинци, 2016, № 5).
- 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景.《西伯利亚研究》2017年第3期. (Гун Яньхуа. Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза // Сиболия яньцзю, 2017, № 3).

- 展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接.《国际经评论》2017年4期. (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Гоцзи цзин пинлунь, 2017, № 4).
- 张宁.“一带一路”建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题.《欧亚经济》2017年第4期. (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // Оу я цзинци, 2017, № 4).
- 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一盟”对接.《欧亚经济》2016年第5期. (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс – один союз» // Оу я цзинци, 2016, № 5).
- 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接的障碍.《欧亚经济》2016年第5期. (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Оу я цзинци, 2016, № 5).
- 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景.《中国高校社会科学》2015年第6期. (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ, 2015, № 6).
- 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.《内蒙古财经大学报》2017年第5期. (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура // Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао, 2017, № 5).
- 柴瑜. 王效云.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018年第5期. (Чай Ю., Ван Сяюнь. «Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // Оу я цзинци, 2018, № 5).
- 欧阳向英. 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第2期. (Оуян Сянъин. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2016, № 2. С. 63–74).
- 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期. (Ван Сяньцзюй. Отно-

- шение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством Экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая // Сиболия яньцзю, 2016, № 4).
- 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第2期. (Ван Янфан, Чен Шумэй. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // Ятай цзинцзи, 2017, № 2).
- 王海滨. 论“一带一盟”对接的现实与未来. «东北亚论坛»2017年第2期. (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс – один союз // Дунбэй я луньтань, 2017, № 2).
- 王海燕. “一带一盟”对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5期. (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс – один союз // Оуя цзинцзи, 2016, № 5).
- 谢晓光. 生官声.:“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版),2016年第6期. (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Ляонин дасюэ сюэбао (издание по философии и социальным наукам), 2016, № 6).
- 陆兵. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报 (哲学社会科学版), 2016 年第 2 期. (Лу Бин. «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // Шихэцзы дасюэ сюэбао (издание по философии и социальным наукам), 2016, № 2).

Необходимо отметить по большей части единство экспертных мнений, основанное на постулате неизменного следования национальным интересам. Поворот России на Восток и укрепляющееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызывают озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада и не обделены вниманием западных аналитиков:

Andrea Kendall-Taylor and David Shullman (2019). A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests. Can Washington Act Before It's Too Late? URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (дата обращения: 28.10.2020).

- Andrew E. Kramer* (2019). Huawei, Shunned by U.S. Government, Is Welcomed in Russia // New York Times, June 6. URL: <https://ny-times.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html> (дата обращения: 03.11.2020).
- Bobo Lo and Fiona Hill* (2013). Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution, July 1. URL: <https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east> (дата обращения: 23.10.2020).
- Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell* (2019). The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: <https://foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (дата обращения: 23.10.2020).
- Elbridge A. Colby and David Ochmanek* (2019). How the United States Could Lose a Great-Power War // RAND Corporation, October 30. URL: <https://rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html> (дата обращения: 23.10.2020).
- Elizabeth Wishnick* (2015). Russia and China Go Sailing // Foreign Affairs, May 26. URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing> (дата обращения: 05.11.2020).
- Ethan Meick* (2017). China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation // U.S.-China Economic and Security Review Commission. March 20. URL: <https://uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20Level%20of%20Cooperation.pdf> (дата обращения: 03.11.2020).
- Franz-Stefan Gady* (2015). Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // Diplomat, August 24. URL: <https://thediplomat.com/2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan> (дата обращения: 03.11.2020/).
- Gilbert Rozman* (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. <http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (дата обращения: 26.10.2020).
- Guardian (2019). China's Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian, June 6. URL: <https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia>.
- Leon Aron* (2019). Are Russia and China Really Forming an Alliance? URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance> (дата обращения: 28.10.2020).
- Maria Shagina* (2020). Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European

- Studies Working Paper. No. 3, April. URL: <https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf> (дата обращения: 03.11.2020).
- Michael Kofman* (2018). Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // *Russia Matters*, September 10. URL: <https://www.russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation> (дата обращения: 03.11.2020).
- Michael Kofman* (2019). Towards a Sino-Russian Entente? // *Riddle*, November 29. URL: <https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente> (дата обращения: 03.11.2020).
- Robert D. Blackwill* (2020). Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // *Council on Foreign Relations. Council Special Report No. 85*, January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (дата обращения: 23.10.2021).
- Rodion Ebbighausen* (2017). China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // *Deutsche Welle*, July 24. URL: <https://www.dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926> (дата обращения: 05.11.2020).
- Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.* (2020). Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: <https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614> (дата обращения: 25.10.2021).
- Russia's Pivot to Asia // *Economist*, November 26, 2016. URL: <https://economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia>
- Simon T. Wezman* (2017). China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // *Stockholm International Peace Research Institute*. July 5. URL: <https://sipri.org/commentary/topical-background/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> (дата обращения: 07.11.2020).
- The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // *International Institute for Strategic Studies (IISS)*. May 2019. URL: <https://iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019> (дата обращения: 03.11.2021).

Контент-анализ зарубежных работ по исследуемой проблематике показал, что, помимо объективных академических исследований, имеются западные публикации с оттенком субъективизма и агрессии. В исследованиях западных экспертов существуют диаметрально противоположные точки зрения: часть проанализиро-

ванных работ наполнена скептическими отзывами по поводу качества и устойчивости «геополитического поворота России на Восток» и прочности альянса РФ и КНР. Присутствует также альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»¹⁵.

Анализ современного состояния исследований в данной области показал, что в целом тема соразвития ЭПШП КНР и ЕАЭС, с учетом комплексного и долговременного влияния российско-украинских событий и санкционного пресса Запада на Россию, пока остается недостаточно изученной. Новизна исследования, проведенного в монографии, заключается в отсутствии в отечественной библиографии работ, в которых бы была подробно проанализирована проблема деформации и особенностей развития евразийских транспортных коридоров в системе «Россия – Китай – Центральная Азия», включая процессы соразвития ЭПШП и ЕАЭС с учетом текущих экономических и военно-политических реалий.

Научная и практическая значимость исследования, отраженного в монографии, связана с национальными интересами Российской Федерации в новых условиях, а также актуализацией дальнейшего развития и нового наполнения российско-китайской транспортной стратегии не только с экономической, но и с военно-стратегической точки зрения.

¹ Кокорев И. Г. Система транспортной безопасности – составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2004. № 1. С. 16.

² Николаева Н. В. Транспортная безопасность: проблема определения понятия и содержания. URL: <http://inter-legal.ru/transportnaya-bezopasnost-problema-opredeleniya-ponyatiya-i-soderzhaniyu> (дата обращения: 20.11.2021).

³ Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изменениями и дополнениями от: 23 июля 2008 г., 19 июля 2009 г., 29 июня 2010 г., 7 февраля, 18 июля 2011 г., 23 июля 2013 г., 3 февраля 2014 г., 29 июня, 13 июля 2015 г.). URL: <http://base.garant.ru/12151931/> (дата обращения: 20.11.2021).

⁴ Законодательные и нормативные правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности. URL: http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya-bezopasnost/acts_ohrani_trans_bez.html (дата обращения: 20.11.2021).

⁵ Трофименко Ю. В. Методические подходы к обеспечению транспортной безопасности в России и странах Европейского союза // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 6 (37). С. 24–25.

⁶ Красновский В. И. Укрепление транспортной безопасности — дело всего общества // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007 г. / под ред. В. П. Войтенко, В. И. Красновского. М., 2007. С. 19–23.

⁷ Николаева Н. В. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007 г. / Под ред. В. П. Войтенко, В. И. Красновского. М., 2007. С. 268

⁸ Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изменениями и дополнениями от: 23 июля 2008 г., 19 июля 2009 г., 29 июня 2010 г., 7 февраля, 18 июля 2011 г., 23 июля 2013 г., 3 февраля 2014 г., 29 июня, 13 июля 2015 г.). URL: <http://base.garant.ru/12151931/> (дата обращения: 20.11.2021).

⁹ Титова Н. К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. 2012. № 3. С. 30–32.

¹⁰ Перепелица О. Обеспечение транспортной безопасности в условиях экономической нестабильности. 11 февраля 2016 г. URL: <http://rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/obespechenie-transportnoi-bezopasnosti-v-usloviakh-ekonomicheskoi-nestabilnosti/?print/> (дата обращения: 20.11.2021).

¹¹ Транспортное право / Отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М.: Юрайт, 2019. С. 199–212.

¹² Голиусов Ю. Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России: евразийский аспект. Диссертация... доктора политических наук: 23.00.02 / Голиусов Юрий Федорович [место защиты: Ин-т социологии РАН]. М.: 2010. РГБ ОД, 71 11-23/26. С. 20.

¹³ Салеев В. Н. Транспортная безопасность — категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106–107.

¹⁴ Сулашкин С. С., Вилисов М. В., Жукова А. В. и др. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации // Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. М.: Научный эксперт, 2004. С. 3–20.

¹⁵ Andrea Kendall-Taylor and David Shullman. 2019. A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (дата обращения: 20.10.2021).

Глава 1

ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ. ПРОБЛЕМЫ КООПЕРАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ

1.1. Российско-китайское сближение. Возможности и вызовы

Российско-китайское сотрудничество в новом веке развивалось по восходящей. После подписания договора 2001 г., окончательно нормализовавшего отношения, стороны все больше обнаруживали близкие или идентичные подходы к современному мироустройству и прилагали немалые усилия к обогащению диалога новыми направлениями – будь то сотрудничество во вновь созданных международных организациях (ШОС, БРИКС), контакты между силовыми структурами или культурные связи. По общему мнению, экономическое взаимодействие отходило на второй план в отношениях, хотя и здесь достижения весьма заметны: с 2000 по 2021 гг. товарооборот вырос более чем в 18 раз (с 8 до 147 млрд долл.)¹, т. е. чуть больше, чем рост объема внешней торговли Китая в целом. В 2021 г. товарооборот между двумя странами по сравнению с 2020 г. увеличился на 35,8%².

Заметим, что сближение уровней индивидуальных доходов в Китае и России, а также сам подъем Китая, являются потенциально благоприятными факторами для развития взаимовыгодных двусторонних отношений. Однако значительная разница в масштабах хозяйств создает определенные проблемы с точки зрения реального равноправия сторон и их зависимости друг от друга³.

С другой стороны, на мировом рынке Китай предъявляет растущий и устойчивый спрос на традиционные товары российского экспорта, имеет ценный опыт внедрения инноваций в промышленное производство, обладает высоким технологическим потенциалом. Иными словами, подъем Китая открывает для нашей страны немалые дополнительные возможности (в т. ч. в плане замещения импорта), особенно ценные в условиях кризиса в отношениях с Западом.

Многое зависит от общего климата отношений. В середине 2010-х годов подходы Китая и России к основным проблемам современного мира еще более сблизились как вследствие относительного ослабления США из-за войн и кризисов, так и из-за роста их давления на Пекин и Москву, вынуждающего их искать противовесы⁴. Среди аналитиков завязалась дискуссия о возможности или необходимости заключения между Пекином и Москвой военного союза. Среди сторонников можно отметить Янь Сюэтуна, связывающего такой альянс с новой биполярностью мира⁵. Другой китайский аналитик, Фэн Хуэйюнь, считает, что, если линия США будут слишком жесткой в вопросах нефтяных цен, Украины и продвижения НАТО, если перебалансировка против Китая на Тихом океане пойдет слишком далеко, «то все это может привести Россию и Китай к формальному союзу, даже учитывая, что подобный союз и не является их первоочередной целью»⁶. Фу Ин, наоборот, считает подобный союз противоречащим внеблоковой стратегии Китая⁷.

Эксперт по вопросам безопасности Ричард Вейц отмечал, что США могут предпринять энергичные попытки введения санкций с целью ограничения российско-китайского военно-технического сотрудничества (такие санкции были введены 20 сентября 2018 г.). «Однако, – пишет Р. Вейц, – такая стратегия содержит риск еще большего сближения России и Китая»⁸. Близкое понимание проблемы у Роберта Саттера, считающего, что «политика и поведение США являются наименее определенной переменной, оказывающей влияние на российско-китайские отношения»⁹.

Многие аналитики считают, что препятствием к созданию российско-китайского альянса служат глубокие противоречия между сторонами в Центральной Азии (ЦА). Представляется, что это некоторое преувеличение конфликтного потенциала между КНР и РФ.

Пекин проводит «политику приспособления к изменяющейся обстановке» и всячески старается подчеркнуть тот факт, что всегда учитывает интерес российской стороны к странам региона. «Мягкое соперничество» стратегических партнеров в ЦА не воспринимается ими как повод для конфронтации.

При этом сферами пересечения интересов стратегических партнеров в регионе являются: доступ к энергоресурсам и участие в

создании инфраструктуры нефтегазового сектора; контроль над стратегическими отраслями промышленности; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона и возможности поставок вооружения центральноазиатским государствам; усиление геополитического влияния в ЦА; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении местного населения¹⁰.

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия предпринимает попытки возвращения в регион в качестве лидера интеграционных процессов. При этом и Россия, и Китай стремятся к минимизации западного экономического, политического и военного присутствия. Пекин также озабочен вопросами безопасности и развития своих «тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР¹¹.

Очевидно, что Россия, признающая важность региона ЦА для усиления своих международных позиций, не может сегодня рассчитывать только на сохраняющиеся со времен СССР межгосударственные и межкультурные связи. В этом контексте современный прагматичный подход КНР позволяет Пекину достаточно эффективно заполнять пустоты в экономических и культурных нишах. Политика Китая заключается в последовательном развитии экономического сотрудничества на двустороннем уровне с государствами ЦА и поддержании политической стабильности в регионе¹².

Взаимодополняемость есть и в транспортной сфере. Россия и страны ЦА заинтересованы в развитии транспортного направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию и развивают меридиональные коридоры в направлении Север – Юг. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» направлена на продвижение широтных транспортных коридоров с востока на запад¹³.

Транссибирский маршрут, проходящий по территории РФ на 84%, является основой евразийского транзитного потенциала России. На текущий момент, по оценкам экспертов, магистраль находится на пороге предела пропускной способности. На модернизацию Транссиба и БАМа в 2021 г. было выделено 560 млрд рублей.

Реконструкция помогла увеличить пропускную способность обоих маршрутов в 2020–2021 гг. до 124,4 млн т в год¹⁴.

Для России экономически выгодна диверсификация маршрутов через ЦА в рамках китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь в виду, что северный коридор экономического пояса на протяжении 2,7 тыс. км проходит по российской территории, что составляет 25% длины маршрута (49% с учетом территории ЕАЭС)¹⁵.

У Китая есть явный интерес к стабилизации региона и его успешному экономическому развитию, ведь, помимо прочего, регион превратился в стратегически важного поставщика энергоресурсов в КНР. Можно согласиться с мнением ряда западных экспертов, что это не повлияло на российско-китайское сближение и привело к образованию в ЦА «китайско-российского кондоминиума, который обеспечивает интересы Москвы и дополняет структуру двусторонних отношений»¹⁶.

С разворотом России на Восток растет число проектов, в которых сотрудничество двух наших стран выглядит современным, технологически насыщенным и соответствующим лучшим возможностям сторон. Есть и относительно простые варианты диверсификации кооперации, связанные с достижениями и происходящей перестройкой китайского хозяйства, в т. ч. вследствие торгового конфликта с США. При этом КНР становится крупным импортером продовольствия и зерна. Восполнение нехватки продовольствия, которая обусловлена двумя фундаментальными дефицитами азиатского хозяйства – пашни и воды, представляется естественным направлением специализации российского хозяйства.

Одно из ключевых слов в китайском опыте развития в нынешнем веке – инфраструктура (жесткая и мягкая), и именно вокруг этого понятия выстроен проект пояса и пути. Идея придания новых импульсов экономическому развитию за счет инфраструктурного толчка, в принципе, не нова, но для внутриконтинентальных районов Евразии она неизменно актуальна. Вновь инженерная, строительная и финансовая мощь Китая – сообразная сложности

инфраструктурного освоения гигантского пространства со сложнейшим рельефом.

Реагируя на китайскую экономическую политику ограниченными мерами, Вашингтон фактически уступает Пекину лидерство в либерализации международной торговли и внешнеэкономических связей. Эта новая роль Китая нуждается в тщательном анализе, но уже очевидно, что она выгодна России, имеющей с Китаем особые, доверительные отношения. Заметим, что высокий инвестиционно-финансовый тонус КНР в ходе начавшейся материализации концепции «Пояс и путь» способен сдвинуть и инвестиционный настрой российского бизнеса.

1.2. Видение и действия России и Китая при реализации совместных транспортных проектов

Великий шелковый путь из Китая в страны Европы, объединяя сеть караванных дорог, пересекающих государства Центральной Азии, исторически оправдал себя. Расширились торговля, культурно-экономические связи стран. Этот маршрут не теряет своей актуальности и остается важным в наши дни. Предложенный КНР проект нового Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) поднял на новый уровень значение международных торговых связей. В настоящее время предложенный проект ЭПШП включает не только перевозку товаров, но и туризм, реализуются новые проекты в сфере международной цифровой связи.

Транспортные пути ЭПШП через Россию и Казахстан могут принести странам доход от транзитных перевозок за счет выгодного геополитического положения. Железнодорожные перевозки в Европу из Китая по территории РФ (Китай – Казахстан – Оренбург – Казань – Москва – С.-Петербург – Западная Европа) могут способствовать ускоренному экономическому развитию прилегающих к ЭПШП районов. Участники проекта ЭПШП не только являются транзитерами, но и получают новые необходимые для себя товары и услуги, новые транспортные проекты, включающие строительство инфраструктурных объектов, реконструкцию и увеличение протяженности железнодорожных путей, строительство мостов, станций, развивается автомобильная сфера, вводятся необ-

ходимые для оптимальной работы транспортно-логистические центры.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры, проекты ЭПШП подразумевают улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействия в валютно-финансовой системе в региональных организациях (ШОС, ЕАЭС), расширение культурного и научного обмена. По данным председателя Экспортно-импортного банка Китая Чжана Цинсуна, на 2021 г. только кредиты, выданные странам – участникам инициативы ОПОП, превышали 1 трлн юаней (порядка 149 млрд долл.)¹⁷. Всего с начала реализации проекта в 2013 г. объем финансирования составил 932 млрд долл., в т. ч. 561 млрд долл. в виде строительных контрактов и 371 млрд долл. в виде инвестиций¹⁸.

КНР выдвинул проект ЭПШП исключительно с учетом интересов своей страны, с целью создания наиболее благоприятных условий для экономики Китая, социальной сферы, стимулирования развития своих центральных и западных регионов. Эти области КНР занимают 86% территории страны, где проживает 58% населения. В то же время они обеспечивают только 15% внешнеторгового оборота, 16% ПИИ^{19,20}.

КНР продвигает 6 экономических коридоров: КНР – Монголия – РФ; Центральный Китай – Западная Азия; КНР – страны Индокитая; КНР – Пакистан; Бангладеш – КНР – Индия – Мьянма, Новый евразийский континентальный мост (Восточный Китай – Западная Европа). Часть планов уже выполнена. Проект ЭПШП – это крупнейший экономический проект, включающий множество стран, в т. ч. страны ШОС. Дорожные пути не ограничиваются перевозкой товаров и грузов, но предполагают нефте- и газопроводные проекты. Будет проходить расширение и обмен технологиями, научными и культурными данными.

Для России проведение транспортных путей, не захватывающих её территорию, предполагает потенциальные упущенные выгоды для экономики. Создается определенная конкуренция российскому Северному морскому пути (СМП), Транссибу. Однако в настоящее время Китай пересматривает свое отношение к СМП, учитывая, что перевозка товаров морем дешевле и при этом он ко-

роче сухопутного (отсутствуют многочисленные границы государств, таможенный контроль и др.)²¹.

Участие России в проекте ЭПШП, по оценке экспертов, потенциально может принести определенные дивиденды для России. Во-первых, это возможность интеграции в трансевразийские транспортные коридоры для закрепления положения в сфере транзитных перевозок. Благодаря этому появится возможность ускорение модернизации железнодорожной инфраструктуры страны. Во-вторых, повышение инвестиционной привлекательности российских территорий, через которые будет проходить ЭПШП. Это может способствовать активизации всех сфер экономики, развитию инфраструктуры, ускорению окупаемости инвестиций за счет увеличения транзита по российской территории. В-третьих, укрепление и расширение сотрудничества со странами ЭПШП в противовес западным санкциям, в т. ч. в рамках стратегических проектов, например энергетических. В-четвертых, улучшение ситуации за счет ускоренного экономического развития всех задействованных стран вдоль ЭПШП будет способствовать уменьшению политико-экономических проблем и нестабильности в странах региона (Афганистан, Пакистана)²².

Потенциальным дивидендам экспертное сообщество противопоставляет вполне реальные риски для России. Некоторые из них – уже свершившийся факт. Как уже указывалось выше, это использование обходных маршрутов ЭПШП. Это снижает транзитную роль России и оказывает политико-экономическое давление на РФ. Незначительное использование транссибирской магистрали потенциально сдерживает экономическое развитие регионов, по которым она проходит²³.

Для России, имеющей цель подъема экономики Дальнего Востока, проведение транспортных путей ЭПШП через Центрально-Азиатский регион с дальнейшим транзитом по территории РФ менее предпочтительно. Приоритетом остаются транспортные проекты с использованием модернизированной Транссибирской магистрали и прилегающие маршруты. Реализация транзитного потенциала России возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях Запад – Восток (с использованием Транссиба), Север – Юг (по-

бережье Балтийского моря – Персидский залив) и Северного морского пути²⁴.

Следующее направление, создающее риски участия в ЭПШП для России, – доступность энергоресурсов Центральной Азии для КНР при развитой инфраструктуре, что дает возможность Китаю диктовать ценовую политику. В целом есть опасность снижения российского участия во взаимодействии со странами Центральной Азии и уменьшения её влияния в регионе.

Всвязи с этим Российское участие в проекте ЭПШП представляется оптимальным через коллективный формат ЕАЭС. Одной из главных задач успешной работы транспорта на территории ЕАЭС является создание логистических центров. Для более слаженной и оперативной работы создана Евразийская экономическая комиссия. Наибольшие успехи достигнуты в сфере железнодорожных перевозок. Вновь создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). На границах стран ЕАЭС при автомобильных перевозках организован четкий таможенный контроль. В 2016 г. была принята программа постепенной либерализации каботажных автоперевозок до 2025 г. Внедряются единые правила перевозки водным и авиатранспортом по территории стран ЕАЭС. Для успешной работы транспортной системы стран ЦА, РФ и Казахстана при реализации проекта ЭПШП необходимы большие средства и работы по реконструкции старых железных и автодорог, строительство новых. Действующие пути сообщения на территории стран ЦА и РФ (железные дороги, порты, станции, подвижной состав, локомотивы, суда и др.) большей частью имеют разную степень технической изношенности и требуют реконструкции. Складские помещения стран ЦА и Казахстана также большей частью не отвечают современным запросам. Доля складов высокого класса А, осуществляющих комплексную обработку грузов (прием, складирование, отправка до пункта назначения, а также упаковка и маркировка грузов) составляет не более 30% от общего числа складов в странах ЕАЭС²⁵. В то же время в Европе эта доля составляет 70–80%²⁶.

В настоящее время сопряжение проектов ЕАЭС с китайскими планами ЭПШП может быть экономически выгодным для участников. Все стороны заинтересованы в эффективной работе транс-

портно-логистической сферы. КНР финансирует большую часть транспортных и инфраструктурных проектов на территории ЦА. Для успешной работы транспорта стран ЦА, Казахстана и КНР необходимо качественно изменить транспортно-логистический рынок этих стран. Для успешного сопряжения проектов на повестке дня стоит большая и кропотливая работа по оптимизации стоимости авто- и железнодорожных перевозок по территории ЕАЭС: странам необходимо снижать разницу в стоимости с 2–2,5 раз до 1–1,5 раз²⁷. Внедрения современных цифровых технологий в области транспортных передвижений, цифровой логистики, систем электронного обмена информацией окажет позитивное влияние на экономику стран-участниц. Такой подход может сократить сроки пассажирских и грузовых перевозок, улучшить условия транзитных перевозок.

КНР со странами ЕАЭС совместно планируют согласование направления транспортных путей, проекты, механизмы реализации и инвестиций в рамках принятых национальных экономических программ. В России при содействии Минэкономразвития РФ предполагается выделить территории опережающего экономического развития, которые могли бы войти в ЭППП.

1.3. Интеграционные стратегии РФ и КНР

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общность их задач и целей. В самом общем геополитическом смысле совпадение интересов КНР и России в ЦА обусловлено неприятием обеими сторонами перспектив формирования однополярной, жесткой и иерархичной структуры международных отношений. И Россия, и Китай осуждают стремление США распространить свою монополию по всему миру²⁸.

Географическое положение России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена континентальной транспортной системы. Это геополитическое обстоятельство необходимо особо учитывать при прогнозировании развития международных транспортных коридоров

в целях повышения привлекательности и конкурентоспособности новой транспортной системы. В условиях усиливающихся интеграционных процессов, всесторонне охвативших мировую экономику, понятие транспортного коридора приобрело конкретное и законченное значение – направление устойчивого грузопотока внутри континентов или отдельных стран, зона концентрации разных видов транспорта и комплексного развития транспортной инфраструктуры²⁹.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г.³⁰ транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики. Одним из перспективных путей реализации национальной транспортной стратегии является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Применительно к транспортной политике задача заключается в том, чтобы определить место и роль России в постбиполярной системе международных отношений, осознать и сформулировать её национальные интересы и последовательно реализовывать, и защищать эти интересы на международной арене, в т. ч. в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт³¹.

В этой связи необходимо выделить ряд внешних и внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена.

Во-первых, в условиях СВО и попыток Запада изолировать Россию на транспортном и торгово-экономическом пространстве, все более заметными становятся попытки перекрыть и заморозить формирующиеся грузовые и транспортные потоки с российским участием, включая потоки капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами. В результате транспортная среда на евразийском пространстве деформируется, и её российская часть превращается в объект экономического и политического западного давления.

При этом на южном направлении продолжает сохранять конкурентный потенциал, имевшийся и до 24 февраля 2022 г., транспортный коридор ТРАСЕКА. Во второй половине декабря 2012 г. меж-

ду Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Турцией вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия*. С момента старта в начале 1990-х годов реализации проектов, входящих в Программу международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия, объемы грузоперевозок по коридору выросли в триста раз. Европейский союз в рамках ТРАСЕКА реализовал 85 проектов на общую сумму 187 млн евро. В целом в рамках коридора в развитие транспортной инфраструктуры было вложено 4 млрд евро. В 2021 г. по коридору ТРАСЕКА перевезено порядка 1 млрд т грузов (половина пришлась на углеводородные ресурсы), включая перевозки товаров из Китая через страны Центральной Азии, порты Каспийского моря в направлении Азербайджана и далее по железнодорожному коридору Баку – Тбилиси – Карс и тоннелю Мармара через пролив Босфор – в Европу³².

Россия на евро-азиатском направлении продвигает давно известный коридор «Север – Юг», который опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Индии и других стран. Использование данного маршрута доставки транзитных грузов из стран Тихого океана и Персидского залива через Иран, Каспийский регион, Россию и далее в страны Восточной и Западной Европы позволяет втрое укоротить существующий маршрут того же назначения через Суэцкий канал.

Во-вторых, это перераспределение внутренних экономических и социальных задач и приоритетов в условиях военной операции на Украине, смена акцентов в плане административной, военной, транспортной и иной мобилизации, дальнейшее инфраструктурное «сшивание» российской территории от Владивостока до Калининграда.

В-третьих, сохранение традиционных особенностей транспортной системы (ТС), включая тормозящие развитие факторы: боль-

* ТРАСЕКА – программа международного сотрудничества между ЕС и странами-партнерами по организации транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. Организационно ТРАСЕКА – это межправительственная комиссия. ТРАСЕКА была создана в 1993 г. на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Затем к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина, в 2000 г. – Турция, Румыния и Болгария, в 2009 г. – Иран (*прим. авт.*).

шая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, длительные циклы создания новых типов технических средств и т. п. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

Необходимость инновационного развития российской экономики и обеспечения национальной безопасности РФ еще до 24 февраля 2022 г. стимулировали всплеск интеграционных инициатив на постсоветском пространстве (СНГ, ТС, ЕврАзЭС, ШОС, ОДКБ и др.). За годы, прошедшие с момента распада СССР, процессы региональной интеграции, в основном инициированные Россией, позволили накопить существенный опыт в организации и реализации интеграционных проектов.

Интеграцию можно определить как добровольный, объективный, осознанный и направленный процесс сближения, взаимного приспособления и сращивания национальных политических и финансовых систем, обладающий потенциалом регулирования и развития, основанный на интересе самостоятельных субъектов³³.

Ряд российских экспертов считают, что объективной причиной не всегда позитивного опыта в российской интеграционной политике являлось отсутствие у России полноценной долгосрочной интеграционной стратегии. «В настоящее время интеграционная стратегия России, – пишет В. С. Перебоев, – подменяется совокупностью зачастую противоречивых и нескоординированных внешнеполитических концепций и локальных стратегий, во многом дублирующих и перекрывающих друг друга, хотя и обосновывающих в целом высокую значимость интеграции на постсоветском пространстве в контексте реализации внешнеэкономических и военно-стратегических интересов РФ»³⁴.

Конфликтная международная ситуация последних лет в отношениях РФ с Западом сместила акценты и заставила переосмыслить ключевые элементы новой внешнеполитической доктрины, в которой в 2021 г. говорилось о смещении глобализационных процессов в Азиатско-Тихоокеанский регион и сокращении «...возможности исторического Запада доминировать в мировой экономике и политике»³⁵. При этом в документе отмечалось, что «про-

водимый США и их союзниками курс на сдерживание России, оказание на нее политического, экономического, информационного и иного давления подрывает региональную и глобальную стабильность, наносит ущерб долгосрочным интересам всех сторон, противоречит возрастающей в современных условиях потребности в сотрудничестве и противодействии транснациональным вызовам и угрозам»³⁶. Доктрина В. В. Путина «глобализации через регионализацию» исходит из того, что процесс глобализации мира должен направляться не из единого центра, охватывая одной сетью всю планету, а идти через развитие региональных интеграционных объединений, опирающихся не только на экономические интересы и связи, но и на целостное культурно-цивилизационное ядро. Иными словами, на повестке дня реинтеграция постсоветского пространства в новой прогрессивной форме. Зачатки таких региональных объединений уже имеются – это Евразийский экономический союз (ЕАЭС)³⁷.

2010–2014 гг. были ознаменованы активизацией России на центральноазиатском направлении в сферах безопасности, энергетики и др. Данный тренд был достаточно подробно изучен в российском и центральноазиатском экспертном сообществе. РФ в 2014–2015 гг. предлагала странам региона свою модель интеграции, альтернативную китайской, американской и турецкой. В основном российский подход базировался на механизмах Таможенного и Евразийского союзов того времени. Это ставило местные элиты перед жестким стратегическим выбором, который ограничивал прежнюю маятникообразную модель их внешнеполитического поведения.

Информация о создании ЕАЭС внешне была воспринята в Пекине спокойно и даже с одобрением. В действительности в 2014–2015 гг. это известие вызвало нешуточный всплеск внимания и достаточно сдержанные оценки в Китае. Китайское руководство выказывало определенное напряжение по поводу откладывающейся реализации проекта создания в зоне ШОС зоны свободной торговли (ЗСТ), подготовленного КНР еще в 2004 г. и отсутствия реальной интеграции, в которой бы участвовал Китай. По мнению китайских экспертов, Китаю надлежит подойти к Евразийскому экономическому союзу «осмотрительно, внимательно

вникнуть в суть дела. Нам следует, как минимум, оказать России моральную поддержку, не вставлять ей палки в колеса, не чинить препятствий, умеренно участвовать в деятельности союза, с одобрением следить за его успехами, видеть перспективу и строить на этом основании далеко идущие планы»³⁸. Китайцы были озадачены институционализацией ЕАЭС в связи с перспективой интеграции большинства стран ШОС в данную структуру. Из Поднебесной стали поступать предложения подумать над идеей приглашения Китая в качестве наблюдателя в Евразийский экономический союз.

РФ, используя средства политического стимулирования, формирует развитие экономической интеграции на качественно новом уровне. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции и, на наш взгляд, для этого уже есть основания. На сегодняшний день членами ЕАЭС являются пять государств: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация. В качестве наблюдателя выступает Узбекистан, который подает сигналы Москве и другим членам союза о желании войти в него на правах постоянного члена. Действуют соглашения о зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом (2016), Ираном (2018) и Сингапуром (2019).

В 2018 г. было подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), постоянно действующий наднациональный регулирующий орган ЕАЭС, взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголии, Сингапура, Камбоджи, Греции, Марокко, Иордании, Фарерских островов, Молдавии, Кубы, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андским сообществом. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом. «В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили поряд-

ка 50 государств», – заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на «правительственном часе» в Государственной думе РФ. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

В то же время ведущие мировые акторы, реализуя свои интересы в регионе, предлагают свои альтернативные интеграционные проекты. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60% населения мира и 30% мирового ВВП³⁹. Участие РФ в китайском проекте ЭПШП, в частности в его сухопутной части, видится не только в двустороннем формате, но и через взаимодействие ЕАЭС с ЭПШП.

Причины активизации китайского «выхода в мир» объясняются необходимостью устранения возникшего внутреннего дисбаланса в связи с завершением в КНР форсированной индустриализации, переходом к инновационной модели развития.

Политика глобального возвышения КНР прямо декларирует намерение, в рамках общей идеи мировой либерализации торговых режимов, начать со странами «пояса и пути» обсуждение возможностей создания зон свободной торговли, совместного продвижения таких мер, как устранение/снижение тарифных барьеров, унификация таможенных и других регулирующих торговлю процедур. Это же касается сферы инвестиций, которую китайское руководство, скорее всего, планирует сделать двигателем торговли. Инвестиционные же свободы планируется распространить на самый широкий спектр промышленного и аграрного производства – от разведки и разработки ископаемых до развития многих видов энергетики, включая ядерную⁴⁰.

В рамках инициативы ЭПШП китайское руководство попытается создать в Евразии большую международно-экономическую «нишу», куда можно будет «вкладывать» практически все проекты, планируемые во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах КНР, – от транспортных до гуманитарных и туристических⁴¹.

Осуществляя свою внешнюю транспортную стратегию «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних форматах. Наши политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем, сложившийся к настоящему времени, не гарантируют приоритета в транспортной интеграции. На первое место ставятся экономические и технические факторы: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности; минимальные издержки в правовом, технологическом (количество перегрузок) и административном поле. По этим показателям транзитный потенциал РФ имеет преимущество по сравнению с маршрутами в обход России, но проблема видится в замедленных темпах принятия стратегических решений и реализации стратегических проектов, неподготовленности регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.

Отношения России и Китая в Центральной Азии часто описывают как «мягкое соперничество» (см. выше). То есть обе стороны знают и понимают свои и чужие интересы в регионе, но не воспринимают их как повод к открытому соперничеству. Китай проводит «политику приспособления к изменяющейся обстановке» и всячески старается подчеркнуть тот факт, что он всегда учитывает мнение российской стороны о странах Центрально-Азиатского региона.

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. Например, в плане транспорта Китай будет всячески продвигать «широтные» коридоры по направлению Восток – Запад. Но ему малоинтересны «меридиональные» коридоры по направлению Север – Юг, которые исключительно важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию).

Примечательно, что проект «Один пояс – один путь», особенно его евразийская часть – ЭПШП, ориентируется на страны со сло-

жившейся сырьевой специализацией, предлагая, в частности, сотрудничество в области глубокой переработки топлива и сырья вблизи мест их добычи. Привлекательно для стран-партнеров сформулированы рекомендации китайским компаниям, работающим за рубежом: в части локализации производства, увеличения занятости местного населения, социальной и экологической ответственности и т. п. Что касается развивающихся и переходных стран, попавших в зону «Пояса и пути», то для них китайские инициативы могут стать и возможностью, и угрозой – в зависимости от способности найти удовлетворительные ответы на этот вызов.

Сближение ЕАЭС и ЭПШП отвечает задачам сопряжения, поставленным руководством двух стран в 2015 г. Фактически через российско-китайскую энергетическую кооперацию и транспортное сопряжение на региональном центральноазиатском пространстве может сформироваться политически более интегрированное и единое сообщество. Координатором и своеобразным диспетчером данного процесса может выступить ШОС, которая отвечает основным требованиям формирования такого сообщества.

Китай намерен участвовать в жизни ЕАЭС от имени ШОС, в частности, с очередным предложением по созданию зоны свободной торговли в регионе. Более глубокая интеграция в формате «РФ – ЦА – КНР» позволит странам региона прийти к согласованной внешнеэкономической политике, выработке единых норм и законов, увеличению эффективности сотрудничества. Это обстоятельство потенциально может оказать стабилизирующее воздействие как на региональную политику, так и на сферу безопасности⁴².

Начальник канцелярии по исследованию Центральной Азии Института стран Восточной Европы и Центральной Азии Китайской академии общественных наук, У. Хунвэй отметил: «На будущем пути развития ШОС Китая предстоят испытания. Первый негативный фактор исходит из западных стран и США. Особенно после перемещения стратегического центра США на восток, ожидаются более усиленные сдерживания Китая. США будут привлекать к себе важные и соседние с Китаем районы, в частности – Центральную Азию. Второй негативный фактор – Россия инициирует внутреннюю интеграцию СНГ. Как рационально относиться

к Евразийскому союзу – это станет, скорее всего, очень сложным и острым вопросом для Китая»*.

Возможно, что одна из задач России после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе» (подписан в г. Астана 29.05.2014 г.)⁴³ – продвигать позитивный образ ЕАЭС как не ущемляющего интересы КНР, сочетая это с конкретными шагами по реализации проекта сопряжения. Закрепление за Китаем статуса стратегического партнера ЕАЭС позволит России избежать противодействия КНР в Средней Азии, где сконцентрированы прикаспийские и казахстанские углеводородные ресурсы.

Есть еще одно обстоятельство, смягчающее политическую и энергетическую конкуренцию между Россией и КНР: при нарастающей роли ЦА как нового рынка сбыта, источников сырья, транзитного коридора, партнера по сложному взаимодействию с Западом и соседями по Восточной Азии – это характер региона как стратегического тыла для РФ и КНР. Для обоих государств регион – ключевой рубеж обеспечения безопасности и сохранения стабильности. Одновременно, финансируя экономики стран ЦА, Китай способствует и социально-экономическому развитию и укреплению своего тыла – развитию западных провинций, обеспечению безопасной среды по периметру границ СУАР⁴⁴.

В контексте развития МТК на евразийском пространстве необходимо отметить ряд позитивных событий.

Во-первых, в 2014 г. подписано межправительственное Соглашение государств – членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которое будет содействовать развитию торгово-экономического сотрудничества между странами региона.

Современный МТК «Западная Европа – Западный Китай», который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге, в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевоз-

* Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm (дата обращения: 25.09.2022). (Орфография и пунктуация сохранены – прим. ред.)

ке и доставке грузов по назначению, а об одном из аспектов евразийской интеграции. На российской стороне часть нового транспортного коридора совпадает с исторически сложившимся веками маршрутом – Северным шелковым путем. Старые дороги сейчас активно расширяются и доводятся до современного уровня безопасности, комфорта и т. д. В настоящий момент активно ведутся работы на участках автостреды, проходящих по территории Башкортостана и Татарстана.

Во-вторых, формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно рассматривать как общую территорию для транспортных коридоров.

В-третьих, активизация российско-китайского взаимодействия в транспортной сфере. Китай в последнее время неоднократно высказал заинтересованность в сотрудничестве с Россией в вопросах транспортной политики. В настоящее время, несмотря на официальную китайскую позицию нейтралитета по украинским событиям, фактически использование Китаем механизмов «параллельного импорта» и возможностей третьих стран, включая Казахстан, Узбекистан и др., позволяет преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового и транспортного секторов со стороны Запада.

Знаковым событием было совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства ЕАЭС и ЭПШП в мае 2015 г. В подписанном 8 мая заявлении стороны заявили, что готовы «предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП», придерживаясь «принципов транспарентности, взаимного уважения, равноправия, взаимодополняемости различных интеграционных механизмов». В документе указывается на ШОС как на координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем»⁴⁵.

Транспортная стратегия России на период до 2030 г. включает решение задач формирования транспортной сети без разрывов, ликвидацию диспропорций в уровне развития инфраструктуры отдельных районов страны, реализацию приоритетных инфраструктур-

турных проектов, обеспечение единства транспортной сферы. Имеется возможность состыковки национальных транспортных путей с китайской инициативой Экономического пояса Шелкового пути. Китайская сторона не только предлагает сотрудничество в рамках ЭПШП всем заинтересованным странам, но и уже разрабатывает конкретные предложения и проекты по сопутствующей инфраструктуре. Использование транзитного потенциала РФ рассматривается в качестве важной составляющей ЭПШП.

При всех имеющихся позитивных тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в т. ч. и в экономической сфере, следует рассматривать как непростые. Взаимодействие с таким неординарным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса. При прагматическом подходе для России важно четко понимать реальный расклад сил и постараться избежать постепенного превращения её в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП является потенциальным шансом для двух государств в строительстве «Большой Евразии», формировании инфраструктурных зон кооперации.

1.4. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП

Китайско-российские политические отношения и экономическое сотрудничество не совпадают по степени развития. По сравнению с политическими отношениями между Китаем и Россией двусторонние торгово-экономические отношения развиваются относительно медленно, что диссонирует с высоким уровнем всеобъемлющего стратегического партнерства КНР и РФ. Активизация стыковки Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в новых условиях «военного времени» даст возможность смягчить нынешнюю си-

туацию. Украинские события и ужесточение антироссийской санкционной политики Запада дополнительно интенсифицируют российско-китайские транспортные, энергетические и торгово-инвестиционные состыковки, включая поиски новых форм и методов реализации сопряжения ЕАЭС и Одного пояса⁴⁶.

Договор о Евразийском экономическом союзе – международной организации региональной экономической интеграции – был подписан государствами-членами 29 мая 2014 г. В него вошли России, Казахстан, Киргизия, Армения, Белоруссия. Целью ЕАЭС было создание условий для стабильного развития экономики этих стран в интересах повышения уровня национальных хозяйств, создания единого рынка товаров, услуг, капитала, трудовых ресурсов. На экономическом фронте Россия активно продвигает процесс пространственной интеграции. В начале 2010 г. Россия выступила с инициативой создания Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. На этой основе в начале 2012 г. было создано единое экономическое пространство в модернизированной версии; в начале 2015 г. договор о Евразийском экономическом союзе официально вступил в силу, его целью было обеспечение свободного потока товаров, услуг, капитала и рабочей силы в регионе к 2025 г.⁴⁷

Россия все еще возлагает большие надежды на ЕАЭС. В «Концепции внешней политики Российской Федерации» издания 2013 г.⁴⁸ говорилось: «Россия считает приоритетной задачу формирования Евразийского экономического союза, призванного не только максимально задействовать взаимовыгодные хозяйственные связи на пространстве СНГ, но и стать определяющей будущее стран Содружества моделью объединения, открытого для других государств. Строящийся на универсальных интеграционных принципах новый союз призван стать эффективным связующим звеном между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом».

Перед лицом украинского кризиса, сирийского вопроса и экономических санкций Запада развитие Евразийского союза также сталкивается с различными трудностями. «Концепция» 2016 г. была относительно осторожной с точки зрения Евразийского союза, но Россия надеется, что Евразийский союз будет играть важ-

ную роль «в деле гармонизации интеграционных процессов в Европейском и Евразийском регионах»⁴⁹, и её первоначальное намерение влиять на евразийские политические и экономические рычаги не изменилось.

По мнению Лэй Цзяньфэна, доцента кафедры дипломатии и управления иностранными делами Китайского университета иностранных дел, «западное сдерживание и санкции побудили Россию пересмотреть китайско-российские отношения и китайскую инициативу “Экономический пояс Шелкового пути” (ЭПШП), а также надеяться на улучшение экономических условий в России за счет стратегической стыковки и усиления влияния России в бывшем Советском Союзе»⁵⁰.

Через евразийские инфраструктурные проекты Россия и Китай определяют евразийское пространство как перспективное стратегическое направление внешней политики двух государств. Чтобы избежать недопонимания и обеспечить постепенное экономическое развитие, Председатель КНР Си Цзиньпин и президент России Владимир Путин подписали в мае 2015 г. совместное заявление о сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и Экономическим поясом Шелкового пути⁵¹. Отличительной особенностью ЕАЭС является его институциональный характер на основе наднациональных структур, в то время как ЭПШП – это проект, направленный на создание транспортных коммуникаций, которые облегчают доступ китайских товаров на евразийский рынок, при этом не возлагаются никакие обязательства на присоединяющиеся к проекту государства.

Важная часть сотрудничества между ЕАЭС и ЭПШП – это инициатива России и Китая по совместному строительству «Ледового шелкового пути» (2017 г.)⁵². Этот арктический маршрут предполагает строительство инфраструктуры по трассе «Юг – Север» для обеспечения освоения прибрежного пространства Арктики⁵³. Китай заинтересован не только в транзите, но и в совместном с РФ освоении природных богатств Арктики. Белая книга КНР сообщает, что «географически Китай является “приарктическим государством”. Использование морских путей, разведка и разработка ресурсов Арктики могут оказать огромное влияние на энергетическую стратегию и экономическое развитие Китая, который

является крупнейшим в мире государством по объемам торговли и потреблению энергоносителей»⁵⁴, что указывает на по-настоящему стратегический, долгосрочный интерес. Освоение и развитие Северного Морского пути – весьма сложная и высокозатратная задача, для решения которой необходимо эффективное международное сотрудничество.

Кроме строительства транспортной инфраструктуры, которая является важной частью ЭППП, взаимодействие в рамках сопряжения также предполагает инновационные торговые модели, увеличение взаимных инвестиций, укрепление сотрудничества в области энергетики и развитие финансового сектора, сельского хозяйства, высоких технологий и других отраслей, сотрудничество в области промышленности, защиты окружающей среды, гуманитарных наук и т. д.

Страны ЕАЭС с оптимизмом смотрят на огромные возможности, содержащиеся в стыковке «Один пояс – один союз», но в то же время они обеспокоены тем, что Китай будет рассматривать Центральную Азию как рынок сбыта китайских товаров, страну – источник природных ресурсов и транзитную зону для транспортировки.

Государства – члены ЕАЭС в целом надеются, что благодаря стыковке и сотрудничеству с ЭППП, внедрению передовых технологий и управленческого опыта Китая произойдет ускорение индустриализации и реиндустриализации. В настоящее время сотрудничество Китая и ЕАЭС в основном сосредоточено на проектах в области энергоресурсов и инфраструктуры. Однако в высокотехнологичных областях, на которые надеются государства – члены ЕАЭС, существует не так много стыковочных и кооперационных проектов для «Пояса и союза», поэтому в этих областях прогресс незначителен.

В свою очередь Китай может опасаться, что инвестиции в реиндустриализацию в регионе приведут к появлению конкурентов для китайского экспорта промышленной продукции, в то время как страны Центральной Азии будут беспокоиться о том, что китайские рабочие, которые приезжают для участия в реализации инвестируемых проектов, усугубят их собственный избыток рабочей силы.

Инициатива Экономический пояс Шелкового пути – это, по сути, инициатива экономического сотрудничества, которая не предполагает политического сотрудничества высокого уровня. В то же время инициатива не исключает политической цели России стать лидером Евразийского экономического союза, поэтому консенсус по сотрудничеству может быть достигнут в рамках ШОС.

В марте 2017 г. Евразийская экономическая комиссия определила 39 приоритетных совместных проектов стран – членов ЕАЭС с Китаем⁵⁵. Среди проектов – строительство новых и модернизация существующих дорог, развитие транспортных узлов, создание транспортно-логистических центров в рамках международного транспортного маршрута «Западная Европа – Западный Китай»⁵⁶; развитие железнодорожной линии Армения – Иран⁵⁷ с выходом Армении через Иран в Казахстан, Китай. В феврале 2018 г. был официально запущен сухопутный транспортный коридор «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»⁵⁸.

В рамках сопряжения Казахстан и Китай реализуют 51 совместный проект в сфере промышленности, транспорта и логистики на общую сумму около 28 млрд долл.⁵⁹ Подписан контракт с Кыргызстаном на строительство газопровода в дополнение к таджикской газовой ветке, по которой газ будет транспортироваться из Туркменистана в Китай⁶⁰.

5 октября 2019 г. Китай и ЕАЭС опубликовали Совместное заявление по случаю вступления в силу Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве. Оно показывает, что заинтересованные стороны придерживаются инклюзивной, открытой, последовательной и предсказуемой торговой политики на основе принципа недискриминации⁶¹. Вступление в силу Соглашения означает создание общего пространства экономического развития и осуществление сопряжения ИПП (инициатива «Пояс и путь») и ЕАЭС, выступает важной мерой координации развития двух инициатив.

Пополнить инновационный потенциал стран – участниц евразийской интеграции и открыть новые возможности в технологическом развитии позволит сотрудничество в сфере высоких технологий, которое станет реальной возможностью для России обеспечить решение приоритетной задачи увеличения доли несырьевого экспорта в России⁶².

При этом российское экспертное сообщество, анализируя самостоятельную деятельность, а также возможности взаимодействия ЕАЭС и ЭПШП приходит к трем основным выводам^{63, 64}. Во-первых, Китай видит ЕАЭС как интеграционный проект, играющий важное геополитическое значение в Евразии. Россия выделяется в качестве лидера объединения ЕАЭС, и вопросы взаимодействия с ним Пекин склонен решать, в первую очередь, с Москвой. Во-вторых, проведена параллель между инициативой «Пояса и пути» и ЕАЭС в том, что оба проекта были созданы как геополитический ответ на действия США и их союзников. Наконец, отмечаются большая экономическая сила китайской инициативы по сравнению с ЕАЭС, перспективы еще большего экономического доминирования Китая в регионе.

По мнению китайских аналитиков^{65,66}, для укрепления институциональной основы сопряжения ЭПШП и ЕАЭС целесообразно использовать существующий механизм многостороннего сотрудничества. В частности, задействовать ШОС как платформу для регионального сотрудничества, охватывающую безопасность, экономику, образование, международное правосудие и другие области. ШОС уже сформировала относительно полноценный механизм диалога, исследований и принятия решений, а также руководящую политическую систему. Либерализация торговых законов и постановлений, использование многосторонних финансовых платформ оказывают поддержку проектам в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП⁶⁷, способствуют упрощению торговли и инвестиций между странами-членами. Уже функционируют платформы инвестиционного сотрудничества, такие как Деловой совет ШОС⁶⁸, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций⁶⁹, Фонд Шелкового пути и Межбанковское объединение ШОС⁷⁰.

В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс – один союз» (кит. «一帶一盟» – «и дай, и мэн»)*.

* По аналогии объединенные проекты «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» стали называть «Один пояс – один путь» (кит. «一帶一路» – «и дай – и лу») (прим. авт.).

В последние годы тема «Один пояс – один союз» стала одной из самых актуальных тем исследований в КНР. В экспертной среде активно обсуждаются позиция России, стратегические соображения и требования соблюдения интересов членов альянса^{71,72,73}, а также три режима и пути стыковки «Один пояс – один союз»: многосторонняя «прямая стыковка с Евразийским экономическим союзом, двусторонняя стыковка с государствами – членами Евразийского экономического союза и совместные усилия с платформой ШОС (трамплин)»⁷⁴. Как предпочтительный путь предлагается четвертая комплексная модель стыковки, объединяющая все три вышеуказанные пути взаимодействия^{75,76}.

Реализация сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза требует строительства инфраструктуры в качестве материальной основы, механизмов многостороннего сотрудничества для коммуникации по вопросам политики, гуманитарного сотрудничества для укрепления основы общественного мнения и создания зон свободной торговли для укрепления экономической интеграции.

1.5. Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетические вызовы

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60% населения мира и 30% мирового ВВП⁷⁷. Участие РФ в китайском проекте, в частности в его сухопутной части – Экономическом поясе Шелкового пути (ЭПШП), видится не только в двустороннем формате, но и через взаимодействие ЕАЭС с ЭПШП⁷⁸. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции⁷⁹ и, на наш взгляд, для этого уже есть основания. На сегодняшний день членами ЕАЭС являются пять государств: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация⁸⁰. Действуют соглашения о зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом

(2016)⁸¹, Ираном (2018)⁸² и Сингапуром (2019)⁸³. В 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР⁸⁴. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия* (ЕЭК) взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголия, Сингапур, Камбоджа, Греция, Марокко, Иордания, Фарерские острова, Молдавия, Куба, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андское сообщество. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом⁸⁵. «В целом, заинтересованность в налаживании сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 50 государств», – заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на «правительственном часе» в Государственной думе РФ⁸⁶. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

Соглашение о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП было подписано между РФ и КНР в мае 2015 г. Согласно принятому проекту, предполагается расширить торгово-инвестиционное сотрудничество, торговлю. Большое внимание будет уделено реализации инфраструктурных проектов, подготовке механизмов для увеличения объемов международной торговли, переходу на межгосударственные расчеты в национальной валюте.

Перспективным для расширения сотрудничества по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП могут быть направления: привлечение инвестиций в развитие и модернизацию промышленных объектов, создание совместных промышленных предприятий, передача передовых технологий, формирование совместных производств и цифрового пространства в промышленности. Также взаимодействие ЭПШП и ЕАЭС может способствовать решению внутренних эко-

* Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) – постоянно действующий наднациональный регулирующий орган Евразийского экономического союза (прим. авт.).

номических проблем в становлении экономики российских регионов (Дальний Восток и Сибирь).

В рамках ЕАЭС и ЭПШП обсуждаются возможности финансирования приоритетных проектов (транспорт, энергетика), их технические параметры, финансы.

В транспортной сфере в рамках сопряжения с ЭПШП в 2021 г. министрами транспорта государств – членов ЕАЭС было утверждено 39 приоритетных инфраструктурных проектов. Армения предложила два проекта, Белоруссия – три, по 12 – от Киргизии и России и еще 10 – от Казахстана. При этом 20 проектов из списка относятся к сфере железнодорожного транспорта⁸⁷.

До 24 февраля 2022 г. предложения стран в основном были ориентированы на сквозную логистику Китай – ЕАЭС – ЕС и сопутствующие маршруты. Проекты дополняли основные транснациональные транспортные коридоры, которые проходят по территории Евразии: Север – Юг, Восток – Запад и Северный морской путь. Проекты Китая и ЕАЭС предусматривали строительство новых дорог и модернизацию существующих, создание транспортно-логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов⁸⁸.

После начала российской СВО акценты в системе «Китай – ЕАЭС – ЕС» сместились. Пекин стал максимально загружать Транскаспийский международный транспортный коридор (ТМТК) протяженностью 4 256 км – Китай (Кашгар) – Киргизия – Узбекистан – Туркменистан (порт Туркменбаши) – Азербайджан – Грузия – Турция (Карс, Стамбул) – ЕС. Объем торговли на данном треке за семь месяцев 2022 г. увеличилась в три раза⁸⁹.

В процессе реализации инфраструктурных проектов по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС необходимо учитывать и другие возможные трудности и риски, связанные с потенциальным несовпадением национальных интересов заинтересованных региональных и внешних акторов по следующим параметрам: структура интеграционных и торговых режимов, транспорт и логистика, маршруты транспортировки нефти и газа, архитектура безопасности.

Вызовы в реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП:

1. Трудности перестройки целей, механизмов и приоритетов сопряжения ЕАЭС и ЭПШП в период перехода от политики создания «моста» между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Евро-

пейским союзом (ЕС)⁹⁰ до 24 февраля 2022 г. к выстраиванию евразийской транспортной стратегии сопряжения после начала СВО на Украине, отход России от ценностей и стандартов ЕС в условиях поворота на Восток.

2. Институциональные недоработки в ЕАЭС, а именно многие нормативные документы ЕАЭС часто имеют отсылки к национальным законодательствам стран-участниц. При изменении внутренней ситуации, страны-участницы могут менять правила игры без предупреждения. Пример этому – фактическое восстановление таможенного контроля на границах России с Казахстаном и Беларусью⁹¹.

3. Ввиду молодости ЕАЭС и доминирования в нем межгосударственной⁹², а не наднациональной составляющей, согласование интересов в нем происходит нерегулярно и в подавляющем большинстве случаев – только на высшем уровне⁹³. В связи с этим происходит торможение разработки Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

4. Отсутствие Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП и, как следствие, недостаточная координация между действиями стран – членов ЕАЭС в отношении сопряжения с ЭПШП, что приводит к доминированию проектов двустороннего формата.

5. Государства – участники ЕАЭС стараются сохранять контроль над такими сферами, как торговля услугами и инвестиции, что затрудняет переговоры о заключении прогрессивных соглашений о ЗСТ. Это порождает не только организационные трудности, но и разницу в степени готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательства по торговле услугами и инвестициям⁹⁴.

6. Формат ЕАЭС – Китай де-юре исключает из переговоров по сопряжению те страны Центральной Азии, которые сейчас не входят в ЕАЭС: Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Это объективно усложняет «сшивание» евразийского пространства, включая Центральную Евразию⁹⁵.

7. Перспективы создания ЗСТ между ЕАЭС и Китаем подразумевают открытие внутренних рынков ЕАЭС, что может отрицательно сказаться на местной промышленности вследствие неравной конкуренции товаров стран ЦА с китайскими.

8. Строительство инфраструктуры на евразийском пространстве требует больших капиталовложений и рассчитано на долгосрочную перспективу. Риски заключаются в отсутствии контроля эффективности и прозрачности использования инвестиций и помощи, предоставленных КНР.

9. Угрозы санкций западных стран, связанных с известными событиями на Украине, в первом полугодии 2022 г. впервые с момента запуска китайского проекта в 2013 г. привели к полному прекращению финансирования и инвестиций Китая в Россию в рамках китайского глобального проекта по развитию и сотрудничеству «Один пояс – один путь»⁹⁶.

Несмотря на имеющиеся риски, по мнению многих экспертов, сопряжение ЭПШП и ЕАЭС является дипломатически, экономически, социально выгодным направлением взаимодействия всех участников, которые заинтересованы в длительных торгово-экономических отношениях.

Идея сопряжения ЕАЭС и ЭПШП имеет целью показать, что ни одно из обсуждаемых противоречий между Китаем, Россией и странами Центральной Азии «не является глубоким и антагонистическим», а поскольку все эти государства сталкиваются в регионе с общими внешними вызовами и схожими внутренними угрозами (мощным санкционным, военным и идеологическим давлением Запада, религиозным экстремизмом, экологическими проблемами, дефицитом водных ресурсов, негативным воздействием политики внешних сил), их сотрудничество имеет большие перспективы⁹⁷. С этим тезисом принципиально согласны и китайские исследователи⁹⁸.

¹ Товарооборот России и Китая в 2021 году достиг рекордных \$146,88 млрд. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13424783> (дата обращения: 18.10.2022).

² Салицкий А. И., Семенова Н. К. Подъем Китая и российско-китайское сближение // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. Т. 12. № 1. С. 117–132.

³ Семенова Н. К., Аристова Л. Б. К вопросу об интеграции транспортной системы России в Евразийское транспортное пространство // *Тринадцатая международная конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (MLSD'2020)*. Труды. Под общ. ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. 28–30 сен-

тября 2020 г. Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН. М., 2020. С. 1019–1025.

⁴ Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия и евроазиатский проект Китая // Азия и Африка сегодня. 2016. № 7. С. 2–10.

⁵ Yan Xuetong. Inertia of History: China and the World in the Next Ten Years. Beijing: China. CITIC Press, July 2013.

⁶ Feng Huiyun. Will China and Russia Form an Alliance Against the United States? Copenhagen: Danish Institute for International Studies. 2015. URL: http://diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015/diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf (дата обращения: 20.10.2022).

⁷ Fu Ying. How China Sees Russia. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-12-14/how-chinasees-russia> (дата обращения: 23.10.2022).

⁸ Weitz R. Sino-Russian Security Ties // Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July 2017. P. 28.

⁹ Sutter R. China-Russia Relations. Strategic Implications and U.S. Policy Options. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Report, No. 73, September 2018. P. 12, 13.

¹⁰ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016. URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lbsemenovank-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf> (дата обращения: 18.10.2022).

¹¹ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: Белый ветер, 2017.

¹² Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. С. 62.

¹³ Байкинова А. Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL: <http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html> (дата обращения: 23.10.2022).

¹⁴ Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: <https://versia.ru/rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potracennyx-na-neyo-milliardov> (дата обращения: 08.11.2022).

¹⁵ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.

¹⁶ Rumer E. B. Russia's China Policy: This Bear Hug Is Real / Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July 2017. P. 24.

¹⁷ Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-po-iasa-i-puti-s-caes> (дата обращения: 18.03.2022).

¹⁸ Инвестиции в Россию через глобальный проект Китая сократились до нуля. URL: <https://rbc.ru/economics/25/07/2022/62ddbdc29a7947a5bbaa421b> (дата обращения: 18.11.2022).

¹⁹ *Gao Hucheng*. Creating the New Ground of Opening Up. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/20160401298984.shtml> (дата обращения: 18.03.2022).

²⁰ *Семенова Н. К., Аристова Л. Б.* Анализ подходов России и Китая при реализации совместных транспортных проектов // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы X международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, 2–4 июня 2020 г.). Вып. 10. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2020. С. 396–399.

²¹ *Петровский В. Е., Филиппова Л. В.* Россия и Китай в Арктике. М.: Весь Мир, 2022. 168 с.

²² *Строганов А. О.* Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. Азиатские научные исследования: экономика и управление. Вып. № 4 (декабрь). 2016.

²³ Там же.

²⁴ Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poyasa-i-puti-s-caes> (дата обращения: 18.03.2022).

²⁵ Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (дата обращения: 22.02.2022).

²⁶ Россия выезжает на Шелковый. URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/50199> (дата обращения: 19.02.2022).

²⁷ ЕАЭС и Китай: риски сопряжения. URL: <https://365info.kz/2018/10/caes-i-kitaj-riski-sopryazheniya> (дата обращения: 19.02.2022).

²⁸ *Семенова Н. К.* Концептуальные основы транспортной политики России и Китая в Центральной Азии // Восточная аналитика. 2019. № 2. С. 92–96.

²⁹ *Семенова Н. К.* Интеграционные стратегии РФ и КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Тринадцатая международная конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (MLSD'2020). Труды. Под общ. ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. 28–30 сентября 2020 г. Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН (Москва). М., 2020. С. 1100–1106.

³⁰ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). URL: <http://scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения: 28.11.2022).

³¹ *Семенова Н. К., Аристова Л. Б.* Интеграционные стратегии РФ и КНР в Евразии: возможности сопряжения // Вестник РосНоу. 2021. Человек и общество, Вып. 2. С. 3–11.

³² В Баку обсудили транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия – ТРАСЕКА. URL: <http://casp-geo.ru/v-baku-obsudili-transportnyj-koridor-evropa-kavkaz-aziya-traseka/> (дата обращения: 28.11.2022).

³³ *Челядинский А. А.* Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений. № 1. 2009. С. 29.

³⁴ *Перебоев В. С.* Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия: дис. канд. полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. С. 3–8.

³⁵ Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451> (дата обращения: 28.11.2022).

³⁶ Концепция внешней политики Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 30 ноября 2016 г. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451> (дата обращения: 18.11.2022).

³⁷ *Семенова Н. К.* Интеграционные стратегии РФ и КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового Пути. URL: <https://mlsd2020.ipu.ru/proceedings/1100-1106.pdf> (дата обращения: 18.11.2022).

³⁸ 李兴: 俄推动欧亚联盟, 中国乐见其成 (*Ли Син.* Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) // Хуанью шибао, 09.06.2013 (кит.). URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 07.09.2022).

³⁹ *Garcia-Herrero A.* China's belt and road initiative: can Europe export trade gains? // Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative. Oliver Wyman. 2017. URL: http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (дата обращения: 02.09.2022).

⁴⁰ *Уянаев С. В.* Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «Дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, т. 20, 2015 // Бесплатная научная библиотека КиберЛенинка. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/novye-shelkovoye-puti-kitaya-printsipy-i-parametry-ofitsialnoy-dorozhnoy-karty#ixzz4KnRjzAB7> (дата обращения: 07.09.2022).

⁴¹ *Звягельская И. Д., Казанцев А. А., Кузьмина Е. М., Лузянин С. Г.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Рабочая тетрадь РСМД, № 28. М.: НП РСМД, 2016. С. 34.

⁴² *Салицкий А. И., Семенова Н. К.* Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Восток. Афроазиатские общества: история и современность, 2016. № 4. С. 151–160.

⁴³ Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года) URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962> (дата обращения: 06.10.2022).

⁴⁴ *Семенова Н. К.* Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока. 2012. № 3. М.: ИВ РАН. С. 148.

⁴⁵ По итогам визита Си Цзиньпина в Россию стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве // Центральное телевидение Китая. 2015. URL: http://cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165_02.shtml (дата обращения: 25.10.2021).

⁴⁶ *Семенова Н. К., Аристова Л. Б.* Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетических вызовов // Большая Евразия: развитие,

безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Материалы XVIII Международной научной конференции в рамках Общественно-научного форума «Россия: ключевые проблемы и решения». Отв. ред. В. И. Герасимов. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2019. С. 281–283.

⁴⁷ Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭППШ // Экономические, социально-политические, этноконфессиональные проблемы афро-азиатских стран: Памяти Р. Г. Ланды. Институт востоковедения РАН. М.: ИВ РАН, 2021. С. 52–62.

⁴⁸ Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 12 февраля 2013 г.). <https://le-galacts.ru/doc/kontseptsija-vneshnei-politiki-rossiiskoi-federatsii-utv-prezidentom/> (дата обращения: 28.07.2023).

⁴⁹ Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 30 ноября 2016 г.) URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451> (дата обращения: 28.07.2023).

⁵⁰ 雷建锋. “丝绸之路经济带”和欧亚经济联盟对接下的中俄关系 (Лэй Цзянь-фэн. Китайско-российские отношения в рамках Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза) (кит.). https://thepaper.cn/newsDetail_forward_1829388 (дата обращения: 03.10.2022).

⁵¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 г. <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 20.10.2022).

⁵² Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. С. 109–120.

⁵³ Ломанов А. В. Ледяной Шёлковый путь: программа взаимной стыковки. <https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyy-put/> (дата обращения: 03.10.2022).

⁵⁴ China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 05.10.2022).

⁵⁵ Евразийский экономический союз: Цифры и факты. Библиотека евразийской интеграции. [http://eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20\(Цифры%20и%20факты\)_разворот.pdf](http://eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20(Цифры%20и%20факты)_разворот.pdf) (дата обращения: 05.10.2022).

⁵⁶ Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28> (дата обращения: 06.10.2022).

⁵⁷ Алексеенкова Е. ЕАЭС к 2025 г.: приоритеты и ожидания государственных. <https://mgimo.ru/upload/iblock/679/alekseenkova.pdf> С. 9–10 (дата обращения: 07.10.2022).

⁵⁸ Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь». С. 72. URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf (дата обращения: 09.10.2022).

⁵⁹ Казахстан и Китай договорились о реализации проектов на \$1,9 млрд. URL: <https://inbusiness.kz/ru/last/kazakhstan-i-kitaj-dogovorilis-o-realizacii-proektov-na-1-9-> (дата обращения: 09.10.2022).

⁶⁰ 中華人民共和國和吉爾吉斯共和國關於進一步深化全面戰略夥伴關係的聯合聲明 (Совместное заявление Китайской Народной Республики и Кыргызской Республики о дальнейшем углублении всестороннего партнерства. Государственный Совет КНР) (кит.). URL: http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2019-06/13/content_5399972.htm (дата обращения: 09.10.2022).

⁶¹ Сунь Чжуанчжи. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-po-sopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁶² Эксперты: сопряжение ЕвразЭС и проекта «Один пояс – один путь» должно быть многовекторным. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4572160> (дата обращения: 10.10.2021).

⁶³ Нежданов В. Совместимы ли Евразийский союз и «Один пояс, один путь»? Взгляд из Китая. URL: <https://eurasia.expert/sovместimy-evraziyskiy-soyuz-i-odin-poyas-odin-put/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁶⁴ Белоус Ю. А., Бордачев Т. В., Глазатова М. К. и др. В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС. Докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества. Москва, 2020 г. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2020. С. 9–10.

⁶⁵ 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局.《内蒙古财经大学报》2017年第5期 (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура) // Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао, № 5, 2017) (кит.).

⁶⁶ 万青松. “一带一路” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第5期 (Ван Цинсонг. «Один пояс – один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // Оу я цзинцзи, 2016. № 5) (кит.).

⁶⁷ Белоус Ю. А., Бордачев Т. В., Глазатова М. К. и др. В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС. Докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2020. 132 с.

⁶⁸ Деловой совет ШОС. URL: <https://bsco.ru/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁶⁹ Чэнь Сяо, Сазонов С. Л. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций как основа сотрудничества Большой Евразии-2030. Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2018. С. 355–358.

⁷⁰ Межбанковское объединение ШОС: расширяя сотрудничество. URL: <http://rus.sectesco.org/news/20190611/549331.html> (дата обращения: 09.10.2022).

⁷¹ 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版) 2016年第6期 (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн. Вы-

зовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом) // Ляонин дасюэ сюебао, № 6, 2016 (кит.).

⁷² 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期 (*Ван Сяньцзюй*. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством Экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // Сиболия яньцзю, № 4, 2016 (кит.).

⁷³ 孙力.“一带一路对接合作:中亚国家视角的分析”. 欧亚经济2016年第5期向洁 (*Сунь Ли*. Один пояс – один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии) // Оуя цзинци, № 5, 2016 (кит.).

⁷⁴ 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一路” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (*Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс – один союз) // Элосы дун’оу чжун я яньцзю, № 2, 2017 (кит.).

⁷⁵ 张宁.“一带一路” 建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (*Чжан Нин*. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути) // Оу я цзинци, № 4, 2017 (кит.).

⁷⁶ 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一路”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (*Чжан Хенглун*. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс – один союз») // Оу я цзинци, № 5, 2016 (кит.).

⁷⁷ *García-Herrero A.* China’s belt and road initiative: can Europe export trade gains? / Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China’s Belt and Road Initiative. Oliver Wyman: 2017. URL: http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (дата обращения: 02.09.2022).

⁷⁸ Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: вызовы и перспективы. URL: <https://ria.ru/20151111/1318910422.html> (дата обращения: 02.09.2022).

⁷⁹ Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС) – международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе. URL: <http://www.eaeunion.org/#resources> (дата обращения: 21.08.2022).

⁸⁰ Евразийский экономический союз. URL: <http://www.eaeunion.org/#resources> (дата обращения: 21.08.2022).

⁸¹ Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы URL: <https://ria.ru/20150529/1067199933.html> (дата обращения: 29.08.2021); О ратификации Соглашения о свободной торговле. ФЗ РФ № 120-ФЗ от 1 мая 2016 г. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102396406&intelsearch=> (дата обращения: 01.09.2022).

⁸² ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20151223/1347717677.html> (дата обращения: 21.08.2019); ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20180517/1520730534.html> (дата обращения: 21.09.2022).

⁸³ ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20191001/1559323223.html> (дата обращения: 01.10.2022).

⁸⁴ ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: <https://interfax.ru/business/613058> (дата обращения: 01.10.2022).

⁸⁵ ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: <http://eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-06-2019-1.aspx> (дата обращения: 01.10.2022).

⁸⁶ Сергей Лавров: порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: <https://souzveche.ru/articles/politics/35309/> (дата обращения: 02.09.2022).

⁸⁷ Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: http://eurasianeconomic.org/news_essco/2018/07/06/document4054.phtml (дата обращения: 02.09.2022).

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ Европа и Китай развивают новый торговый маршрут, чтобы обойти Россию. URL: <https://dzen.ru/a/Yz3693L4JxezfBnV> (дата обращения: 02.09.2022).

⁹⁰ Россия сосредотачивается - вызовы, на которые мы должны ответить. URL: <http://iz.ru/news/511884> (дата обращения: 08.09.2022).

⁹¹ Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. С. 10.

⁹² Согласно положению о ЕАЭС, высший орган союза – межгосударственный (Высший Евразийский экономический совет) // Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст. 8, 10, 11. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962> (дата обращения: 08.09.2022).

⁹³ *Скриба А. С.* Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-putiinteresy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii> (дата обращения: 08.09.2022).

⁹⁴ *Лаумулин М.* Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: <http://eurasianstudies.org/archives/11916> (дата обращения: 10.09.2022).

⁹⁵ *Скриба А. С.* Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogoputi-interesy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii> (дата обращения: 08.09.2022).

⁹⁶ Инвестиции в Россию через глобальный проект Китая сократились до нуля. URL: <https://rbc.ru/economics/25/07/2022/62ddbdc29a7947a5bbaa421b> (дата обращения: 18.11.2022).

⁹⁷ *Караганов С. А. и др.* К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.

⁹⁸ *Ван Ш., Ван Ц.* Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель / Observer. 2014. № 10. С. 56–68.

Глава 2

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

2.1. Цели и задачи китайской инициативы «Один пояс – один путь» в Центральной Азии

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» и её сухопутная часть – Экономический пояс Шелкового Пути (ЭПШП) (*рис. 2.1.1*), по мере развития, привлекает все большее внимание экспертного сообщества. Официальные публикации освещают все большее количество планируемых проектов в рамках ЭПШП и оптимистично рассматривают потенциальные выгоды для стран-участниц. Правительства государств Центральной Азии (ЦА), как правило, преподносят свои отношения с могущественным восточным соседом в положительном ключе, хотя население с большим подозрением относится к намерениям КНР в отношении Центральной Азии. В научных источниках подход к вопросу более осторожный, анализируются не только возможные плюсы участия в проекте, но и потенциальные региональные риски. Отечественная научная полемика связана в основном с транспортной конкуренцией великих держав (России, США, Китая, государств ЕС и др.) за влияние в Центральной Азии, инвестиционно-экономической привлекательностью и геоэкономическим значением проекта. Остаются практически не затронутыми вопросы безопасности на субрегиональном и внутри-страновом уровне в связи с участием государств ЦА в глобальном китайском проекте. Социально-политические процессы, происходящие в государствах ЦА, и их влияние на внутреннюю стабильность являются обоюдоострым вопросом как для реализации проекта ОПОП, так и для стран-участниц.

Размах китайского проекта поистине поражает. В долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей

Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы¹.

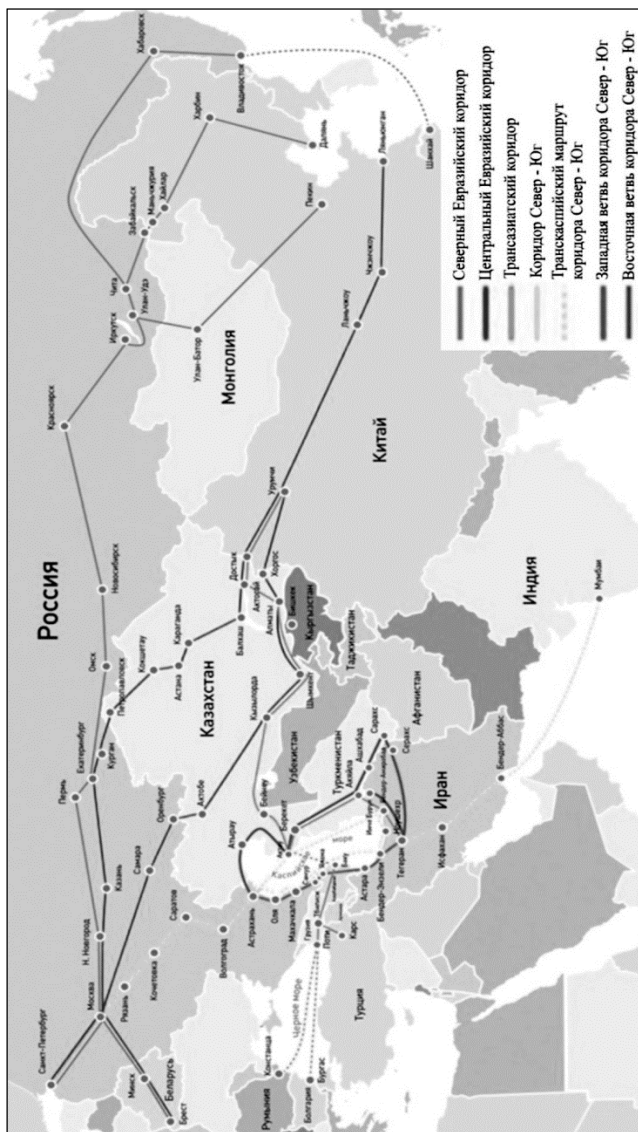


Рис. 2.1.1. Основные трансевразийские коридоры.
Источник: Евразийский банк развития. URL: <https://eabr.org/>

Формируется принципиально новая Большая Евразийская экономическая зона свободной торговли, заточенная под Китай. Фактически Пекин уже получил возможность беспопытно торговать со Средней Азией безо всяких договоров и зон свободной торговли².

За проектом «Один пояс – один путь» стоит сложная комбинация экономических, геоэкономических и геополитических интересов КНР. А именно:

- заинтересованность в сокращении транспортных издержек экспорта и импорта;
- получение доступа к минеральным ресурсам и выходу на новые рынки для экспорта;
- реализация продукции избыточных производственных мощностей в тяжелом машиностроении, производстве потребительских товаров, цемента, стали и других металлов;
- планирование, исполнение и последующее обеспечение соответствующих проектов вдоль ЭПШП китайскими национальными компаниями;
- удовлетворение растущих энергетических потребностей КНР посредством импорта энергоносителей по газопроводам из стран Центральной Азии и России и через глубоководные порты из Юго-Восточной Азии;
- укрепление статуса юаня как мировой резервной валюты посредством финансирования зарубежных проектов;
- развитие относительно отсталых западных регионов КНР;
- создание стабильной международной среды для смягчения остроты уйгурского вопроса;
- создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступ к природно-сырьевым ресурсам России и стран ЦА.

Китай является одним из ведущих торговых партнеров государств Центральной Азии. Планируется, что к 2030 г. совокупный товарооборот между Китаем и странами ЦА достигнет 70 млрд долл. За 20 лет эта цифра выросла в 25 раз, с 1,5 млрд долл. до 38,6 млрд долл. в 2020 г. По темпам роста лидером является Туркменистан, товарооборот с которым вырос почти в 200 раз, достигнув в 2020 г. 6,5 млрд долл., в основном за счет экспорта природного газа³.

Общий объем китайских инвестиций в Центральную Азию на конец 2020 г. приблизился к 40 млрд долл., из которых 21,4 млрд долл. пришлось на Казахстан⁴. По состоянию на конец 2021 г., в Центральной Азии функционировали 7,7 тыс. китайских фирм. Также сообщается, что в течение следующих трех лет Пекин обещал выделить странам Центральной Азии гранты на социально значимые проекты в размере 500 млн долл.⁵

С начала реализации ОПОП год от года растут не только объемы китайских инвестиций и кредитов в Центральной Азии, но и задолженность государств региона. Так, Казахстан в 2016 г. получил более 600 млн долл. США инвестиций – в 7 раз больше, чем в 2015 г., при этом общий объем накопленных китайских инвестиций в республике превысил 42 млрд долл., кредитов – 50 млрд долл.⁶ В Кыргызстане объем китайских инвестиций в 2016 г. вырос более чем в 15 раз по сравнению с 2015 г.⁷ По данным Министерства финансов Таджикистана, на 2017 г. общий размер внешнего долга Таджикистана перевалил за 2,3 млрд долл. Задолженность перед Китаем составила больше половины этой суммы – более 1,2 млрд долл.⁸ Сумма же предоставленных Поднебесной грантовых средств на реализацию проектов в Таджикистане не афишируется. Узбекистан пока не попал в критическую зависимость, согласно результатам 2018 г. на инвестиции из Китая от всего объема прямых иностранных инвестиций приходится пока 11,5%⁹. Но сть все основания полагать, что китайский вектор внешнеэкономической деятельности Узбекистана усиливается, и происходит это, в первую очередь, по желанию Ташкента.

В рамках проекта в первой половине 2022 г. общий объем китайских инвестиций в 147 странах составил 28,4 млрд долл., что меньше, чем в тот же период предыдущего года (29,6 млрд долл.). Как уже отмечалось выше, всего с начала реализации проекта в 2013 г. объем финансирования Китая составил 932 млрд долл., в т.ч. 561 млрд долл. в виде строительных контрактов и 371 млрд долл. в виде инвестиций¹⁰.

По мнению профессора Российского университета дружбы народов Юрия Тавровского: «когда была провозглашена инициатива ЭПШП, китайцы довольно легко и в больших количествах раздавали деньги в странах ЭПШП. Возникло ощущение, что их не

нужно будет возвращать, что это подарки. Сами китайцы считали, что если до 30% этих денег разворуют, то это нормально. Но в последние месяцы в Китае было признано, что финансовая ситуация начинает вызывать некоторые опасения: слишком много долгов, как внутренних, так и внешних»¹¹.

Такой путь экономического развития при отсутствии благоприятных условий для частных и государственных иностранных инвестиций представляется порочным, поскольку лишь создает обманчивое впечатление быстрого роста основных макроэкономических показателей и, по оценкам специалистов, ведет к формированию долговой зависимости и введению рискованной практики «инвестиции в обмен на природные ресурсы»¹² и территориальные уступки в счет погашения долгов¹³.

Призванные содействовать развитию региона инвестиции в этих условиях играют дестабилизирующую роль. Поступающие извне средства лишь приводят к росту трений на национальной почве и расширению конфликта вокруг системы перераспределения доходов¹⁴. Местное население не видит непосредственной выгоды от проектов ЭПШП. Первым и основным фактором успешной и взаимовыгодной реализации ЭПШП является внутренняя стабильность государств ЦА.

2.2. Китай в транспортном секторе Центральной Азии: варианты диверсификации

Современные тенденции глобализации и регионализации привели к образованию понятия «глобальный регион» и нарастанию соперничества интеграционных объединений за рынки сбыта. Международные транспортные коридоры (МТК) играют важную роль в становлении различных форматов международного взаимодействия начала третьего тысячелетия. На современном этапе их роль особенно актуальна в контексте интеграционных процессов на евразийском пространстве, в частности в ЦА. В этом контексте особую роль играют два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай, стратегическое партнерство которых в современных условиях все больше приобретает международно-региональных характер, направленный на поиск дополнительных ресурсов для

стабилизации и развития ключевых евразийских субрегионов, в частности в Центральной Азии.

МТК имеют важное значение для каждой страны-участницы и оцениваются не только с точки зрения коммерческой выгоды, но также национальной безопасности, учитывая, какую роль, и позитивную, и негативную могут играть дороги в военной, экономической, промышленной, технологической, продовольственной и, даже, демографической сферах.

В условиях обостряющегося конфликта России с коллективным Западом и украинских событий международные транспортные коридоры в системе «Россия – Китай» все больше диверсифицируются в сторону расширения евразийских, включая центральноазиатский и восточноазиатский, сужения российско-европейских коридоров. При этом региональная интеграция на данном пространстве, в т. ч. за счет транспортной кооперации, сохраняется, помогая развивающимся странам получать доступ на международные рынки. В настоящее время именно Азия становится самым влиятельным регионом мира, что позволяет говорить о возможности создания общего евроазиатского свободного режима передвижения товаров и услуг.

Большинство стран Евразийского континента придают особое значение формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. Эффективная работа транспортных магистралей стран, через которые осуществляются транзитные перевозки в Евразии, является предметом особого рассмотрения и изучения.

В условиях войны на Украине и блокировки ряда восточноевропейских коридоров многие международные региональные государства рассматривают альтернативные смешанные транспортные маршруты между Европой и Азией в обход России с целью поддержания транзитного потенциала и достигнутого уровня интеграции в мировую экономику развивающихся стран, в т. ч. не имеющих выхода к морю.

За период независимости странами Центральной Азии неоднократно делались попытки создания региональных объединений и расширения транспортных коммуникаций¹⁵. Но исторические факторы, политические риски¹⁶ и однотипность экономик стран

региона затрудняют их сотрудничество и создание единого экономического региона.

Разнонаправленные позиции основных внешних игроков (США, ЕС, КНР, РФ) также мало способствуют региональной, в т. ч. транспортной, интеграции и тормозят реализацию перспективных евразийских проектов.

Таблица 2.2.1. Реализация стратегических целей КНР в ЦА

Текущая ситуация	Цели и действия КНР
Слаборазвитая транспортная и логистическая инфраструктура ЦА ограничивает главную цель Китая – укрепление его позиции как глобальной торговой державы.	Создание современной транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей доставку товаров (прежде всего китайских) на рынки Центральной Азии, России, государств Европы, Ближнего и Среднего Востока
Умеренный объем взаимной торговли с ЦА	– проекты по созданию зон свободной торговли; – расширение объемов взаимной торговли в национальных валютах с перспективой превращения юаня в региональную валюту, которая сможет потеснить доллар и евро
Ограничения в деятельности предпринимателей	Постепенное упрощение таможенных, визовых и иных процедур для расширения масштабов сотрудничества
Энергетическая зависимость от ближневосточных поставщиков энергоресурсов	Создание разветвленной сети трубопроводов
Слабые коммуникационные связи ЦА с ЕС	КНР активно развивает и инвестирует в элементы инфраструктуры транспортной коммуникации с Центральной Азией, что служит фундаментом широкого взаимодействия КНР с европейскими странами.

Источник: составлено автором по материалам СМИ.

Наиболее активную позицию на этом направлении имеет Китай, который нацелен на единство региона. Его новая стратегия «Экономический пояс Шелкового пути» в направлении Центральной Азии говорит о попытке привязать коммуникации и ресурсы региона к своим промышленным проектам и торговле. Китай традиционно ведет активную деятельность по нескольким направлениям (табл. 2.2.1).

КНР активно инвестирует в элементы инфраструктуры транспортных коммуникаций с Центральной Азией и развивает их, что служит фундаментом широкого взаимодействия КНР с европейскими странами. Китайская идея ЭППП для бывших советских республик Центральной Азии выглядит весьма привлекательной, поскольку китайцы делают упор на том, что их проект не предполагает создания какого-либо структурного образования, это всего лишь вариант экономической интеграции на основе общих интересов, в первую очередь, – создания единой сети автомагистралей и железных дорог, которые будут обеспечивать как взаимную торговлю, так и транзит внешнеторговых грузов из АТР в Европу¹⁷.

В реализации такого масштабного и дорогостоящего проекта Китай, несомненно, преследует свои сугубо специфические цели, главная из которых – укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и в сопредельных с ним регионах. Есть ли четкая уверенность, что страны региона смогут извлечь из этого очевидные преимущества для себя?

Так, согласно достигнутым в сентябре 2011 г. киргизско-китайским договоренностям по строительству железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан, финансирование киргизской части проекта берет на себя КНР в обмен на предоставление ему в долгосрочную аренду золоторудных месторождений «Тереккан» и «Перевальное», залежей нефелиновых сиенитов «Сандык», а также железорудного месторождения «Джетым». Строительство железнодорожной магистрали на территории Кыргызстана планируется осуществлять исключительно силами железнодорожных войск НОАК, а дорога будет ответвлением Южно-Синьцзянской магистрали в районе Кашгара в направлении китайско-киргизской границы¹⁸. Так, судя по специфике ведущихся

работ, включающих не только прокладку железнодорожных полотен, но и строительство сопутствующей инфраструктуры, включающей логистические центры, складские мощности и даже объекты туристической инфраструктуры (мотели, гостиницы и пр.), китайские компании будут стараться активно участвовать в их создании, а возможно, даже в дальнейшей эксплуатации. Также можно предположить, что в предстоящие годы китайские прямые инвестиции в регион кратно возрастут. Причем значительная их часть придется на дорожное строительство.

Необходимо отметить как фактор риска для республик ЦА, что форсированное развитие торговых отношений Китая происходит, в первую очередь, в интересах Поднебесной. При этом, реконструируя дорожную сеть региона, Китай, по сути, формирует каналы поставки собственной продукции в республики. Не оправдываются надежды и на рост числа рабочих мест в национальных экономиках, поскольку для строительства объектов транспортной инфраструктуры китайские компании привлекают собственных специалистов, которые впоследствии часто оседают в регионе. Это может иметь негативные последствия для экономической самостоятельности и политической независимости стран региона.

Еще одна проблема геополитического порядка – определение ширины железнодорожной колеи. Китай всячески лоббирует принятый в Европе, Турции, Иране и на его собственных железных дорогах вариант колеи шириной 1435 мм, которая позволит избежать перегрузки товаров на границах и снизить стоимость их доставки. При таком варианте прокладка новых центральноазиатских транспортных коридоров повлечет в будущем коренное изменение геополитической обстановки в Центральном-Азиатском регионе, что предполагает реальную экономическую и политическую переориентацию вовлеченных в реализацию новых транспортных проектов стран Центральной Азии с российского вектора развития на китайский.

При этом есть другая сторона медали. Концепция «Пояса и пути» выдвигает пять приоритетов сотрудничества, детализация которых свидетельствует об основательной проработке проекта «Пояса и пути», в т. ч. баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров. Значительный акцент сделан на

сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате с учетом незавершенной модернизации и неразвитой инфраструктуры большинства государств обширного географического пространства¹⁹.

Примечательно, что концепция учитывает интересы стран со сложившейся сырьевой специализацией, предлагается, в частности, сотрудничество в области глубокой переработки топлива и сырья вблизи мест их добычи. Привлекательно для стран-партнеров сформулированы рекомендации китайским компаниям, работающим за рубежом, в части локализации производства, увеличения занятости местного населения, социальной и экологической ответственности и т. п.

Что касается развивающихся и переходных стран, попавших в зону «Пояса и пути», то для них китайские инициативы могут стать и возможностью, и угрозой – в зависимости от способности найти удовлетворительные ответы на этот вызов.

Характер дальнейшего экономического присутствия Китая в регионе и формат китайско-центральноазиатских экономических отношений во многом зависят от того, будет ли восстановлена транзитная роль Центральной Азии в экономическом взаимодействии между Азией и Европой. Очевидно, что это может произойти только в случае постепенной переориентации значительной части евразийского товарооборота с морских коммуникаций на трансевразийские сухопутные маршруты, что реально лишь при наличии политической воли и в условиях скоординированных действий стран, расположенных во внутренних пространствах Евразии – Китая, Центральной Азии и России.

2.3. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА

Исторически Центральная Азия была важным центром древнего Шелкового пути и в настоящее время является важной частью инициативы «Один пояс – один путь». С тех пор как председатель Си Цзиньпин в конце 2013 г. объявил об этой инициативе в Астане (Казахстан), инвестиции Китая в добывающую и

транспортную отрасли в Центральной Азии существенно увеличились. Объем торговли Китая в настоящее время составляет почти 25% от общего объема торговли в Центральной Азии, он опережает Россию и становится основным торговым партнером региона. Хотя центральное правительство и элиты в регионе в целом с энтузиазмом относятся к преимуществам инициативы «Один пояс – один путь», местные жители по-прежнему обеспокоены её потенциальным воздействием на общество и окружающую среду. Эта напряженность оказала огромное влияние на инвестиции Китая в Центральную Азию и социальную стабильность в регионе.

В последние годы Китай осознал, что геоэкономика «сухопутной державы», образованная путем соединения Евразии высокоскоростными железными дорогами, может не только значительно уменьшить огромное давление на геополитику «морской державы», но и напрямую «застраховать» от морской гегемонии США и противостоять влиянию США в Азии²⁰.

Отношения между странами Центральной Азии и китайской инициативой «Один пояс – один путь», как и структура управления, совершенно разные. По состоянию на 2019 г. в рамках инициативы «Один пояс – один путь» насчитывается 261 проект в Центральной Азии, но они неравномерно распределены по разным странам, из них 102 проекта – в Казахстане и 26 – в Туркменистане.

Наиболее ярко проявляющаяся в ОПОП цель Пекина – создание транспортных сетей, которые могут помочь поддержать китайские экспортные потоки. Китай рассматривает это как долгосрочный проект, который поможет в ближайшие годы развивать самые западные регионы Китая, связав их сетью подъездных путей и дорог с ключевыми мировыми рынками. Россия вовлечена в проект непосредственно через экономический коридор Китай – Россия – Монголия²¹ и план по включению Арктики в ОПОП, объявленный летом 2017 г.²²

Совокупная стоимость зарубежных инвестиций и строительства Китая с 2005 г. превысила 2 трлн долл. США. Инвестиции и строительство преобладают в трех основных секторах (рис. 2.3.1): энергетика занимает первое место с показателем 125 млрд долл.

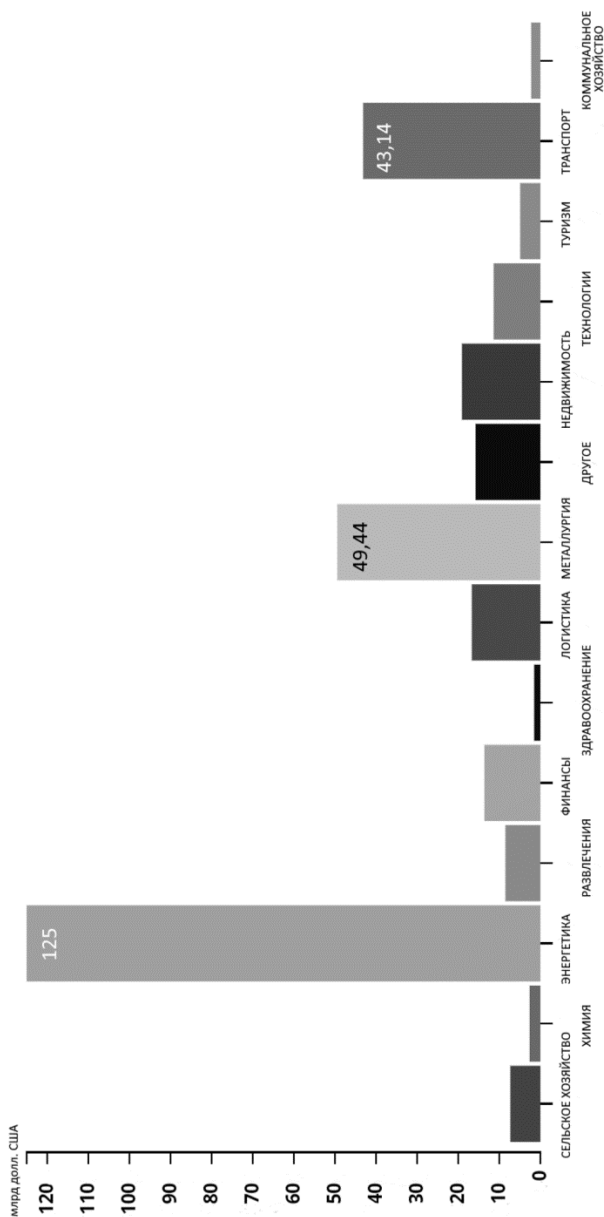


Рис. 2.3.1. Распределение объема инвестиций и строительства инициативы «Один пояс – один путь» по секторам к 2020 г., млрд долл. США.
 Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*.
<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

На втором месте металлургия – 49,44 млрд долл. Транспорт занимает в этом списке третье место – 43,14 млрд долл. В 2020–2021 гг. объем задокументированных инвестиций и строительства резко сократился из-за пандемии. Вложения начали окупаться в первой половине 2020 г., проекты строительства приостановлены.

Есть мнение, что прямые капиталовложения компаний из КНР (а не кредиты китайских банков, погружающие реципиентов в долговую яму) могут привести к повышению инвестиционной привлекательности проектов ОПОП²³, став своего рода сигналом создания в зоне работы благоприятного и устойчивого инвестиционного климата.

В открытом доступе мало информации, связанной с китайскими инвестициями, как на уровне экономики в целом, так и на уровне компаний. На данный момент нет широких свидетельств экономической рентабельности китайских инвестиций в регионе, однако КНР может оценивать их устойчивость, исходя из других аспектов и критериев, таких как доступ к природным ресурсам, рабочие места, преимущества военного характера и в сфере безопасности, политическое сотрудничество и т. п.²⁴.

По объему китайских инвестиций среди республик ЦА (табл. 2.3.1) лидирует Казахстан с показателем 34,23 млрд долл., за ним следуют Узбекистан – 6,94 млрд долл. и Туркменистан – 6,8 млрд долл., далее следуют Кыргызстан и Таджикистан с объемом инвестиций 4,73 млрд долл. и 2,32 млрд долл. соответственно.

В структуре инвестиций с большим отрывом преобладает энергетика с показателем 38,35 млрд долл., затем следует транспорт – 6,65 млрд долл. и химия – 4,74 млрд долл. (табл. 2.3.2).

В настоящее время в инвестициях Китая в строительство транспортной инфраструктуры в пяти странах Центральной Азии по-прежнему преобладают государственные предприятия и крупные акционерные компании, и большинство из них поступает из экономически развитых городов первого уровня и Синьцзяна. Существует три основных типа источников инвестирования и финансирования: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, участие суверенного фонда благосостояния в инвестициях и участие Фонда Шелкового пути в инвестициях. Заключение контрак-

тов на международные проекты является основным методом инвестирования с дополнительными инвестициями в новые проекты.

Таблица 2.3.1. Основные инвестиции КНР в Центральной Азии в 2005–2021 гг. (млрд долл. США)

	Казах- стан	Кыргыз- стан	Таджи- кистан	Туркме- нистан	Узбеки- стан	Итого по ЦА:
2005	4,20					4,20
2006	1,91		0,70			2,61
2007	1,31			0,15	0,99	2,45
2008	0,42					0,42
2009	3,54		0,26	3,13		6,93
2010	2,11				0,29	2,40
2011	0,85	0,39				1,24
2012	2,10		0,65	2,92	2,27	7,94
2013	5,30				0,46	5,76
2014	3,22	3,79		0,60	0,66	8,27
2015	2,62	0,55				3,17
2016	0,52		0,17		0,15	0,84
2017	3,10				0,57	3,67
2018	0,42				0,20	0,62
2019	1,85		0,54		0,40	2,79
2020	0,32				0,95	1,27
2021	0,44					0,44
Итого:	34,23	4,73	2,32	6,80	6,94	55,02

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Как сообщается, Китай не беспокоится о краткосрочной прибыли и ожидает потерять до 30% своих инвестиций в Центральной Азии²⁵. Он продолжает строительство дорог, мостов, туннелей и высокоскоростных железнодорожных линий по всему региону с амбициозными планами по их соединению с другими инфраструктурными проектами. К тому же для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси

КНР – ЦА – ЕС, повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты. Необходимо точечная расшивка узких мест транспортной инфраструктуры, требующая ограниченных капиталовложений²⁶, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тягового и специализированного подвижного состава, инфраструктура пограничных переходов и т.п.

Таблица 2.3.2. Основные инвестиции КНР по отраслям в Центральной Азии в 2005–2021 гг. (млрд долл.)

	Казах- стан	Кыр- гызстан	Таджи- кистан	Туркме- нистан	Узбеки- стан	Итого:
Энергетика	23,49	2,89	0,92	6,80	4,25	38,35
Транспорт	3,84	1,69	0,56		0,56	6,65
Сельское хозяйство					0,18	0,18
Химия	4,15				0,59	4,74
Финансы	0,11					0,11
Металлы	2,03	0,15	0,54		0,19	2,91
Недвижи- мость	0,35		0,30		1,07	1,72
Коммуника- ции	0,10					0,10
Другое	0,16				0,10	0,26
Итого:	34,23	4,73	2,32	6,80	6,94	55,02

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

2.3.1. Казахстан

Казахстан занимает лидирующие позиции в Центральной Азии по притоку иностранных инвестиций вообще и китайских инвестиций в частности. По данным Национального банка Республики Казахстан, за годы независимости совокупный объем валового притока прямых иностранных инвестиций в экономику Казахстана соста-

вил порядка 350 млрд долл. США²⁷, при этом по итогам 2019 г. валовый приток ПИИ в Казахстан составил 24,1 млрд долл. (против 24,3 млрд долл. в 2018 г.). Из них на долю горнодобывающей промышленности пришелся наибольший объем иностранных инвестиций – 13,6 млрд долл., или 56,3% (2013 г. – 30,5%, 2008 г. – 17,4%²⁸), в обрабатывающую промышленность – 3,5 млрд долл., или 14,5% (2013 г. – 11,9%, 2008 г. – 10,8%²⁹), в торговлю – 3 млрд долл., или около 12,4% (2008 г. – 6,4%), в транспорт и складское хозяйство – 1,1 млрд долл. (увеличившись с 2008 г. почти в 6 раз), финансовую и страховую деятельность – более 1,0 млрд долл. и др. Пятерка стран с наибольшим объемом ПИИ в 2019 г. осталась неизменной. Больше всего в экономику Казахстана вложили инвесторы из Нидерландов – 7,3 млрд долл. (с долей 30,2%), США – 5,5 млрд долл. (23,0%), Швейцарии – 2,2 млрд долл. Стоит отметить, что китайские инвесторы потеснили инвесторов из Российской Федерации и заняли 4-е место – 1,7 млрд долл. (7,0%), РФ замкнула пятерку лидеров – 1,4 млрд долл. (5,8%)³⁰.

По общему объему китайских инвестиций к 2021 г. Казахстан достиг показателя в 34,23 млрд долл. Основная форма инвестирования со стороны Китая – предоставление кредитов. Большинство кредитов связанные, низкопроцентные (1,5–3%), долгосрочные (до 20 лет) и предусматривающие льготный период³¹, в Казахстане главным образом используются для развития минерально-ресурсной базы, часть объектов которой затем передаются в концессии китайским компаниям либо выкупаются ими (табл. 2.3.1.1).

Таблица 2.3.1.1. Основные китайские компании-инвесторы в Казахстане 2005–2021 гг.

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2005, Китайская национальная нефтегазовая компания (CNPC)	4200	67	ПетроКазахстан Инк.	Энергетика
2006, Международная китайская инвестиционная корпорация по управлению имуществом	1910	*	Nations Energy Company Ltd.	Энергетика

Год, инвестор, КНП	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2007, CNPC	1310	*	*	Энергетика
2008, Xin Jiang Guang Hui Industry Investment Group	250	49	ООО Тарбагай Мунай	Энергетика
2008, China National Building Material Co., Ltd (CNBM)	170	*	Vicat Group, Казкоммерц Инвест	Недвижимость
2009, CNPC	2600	*	АО НК «КазМунай-Газ»	Энергетика
2009, China Investment Corporation (CIC)	940	11	АО «Разведка Добыча "Казмунай-Газ"»	Энергетика
2010, Китайская нефтяная и химическая корпорация (Sinopec Corp.)	1260	*	ТОО «Казахстан Петрокумикал Индастриз Инк»	Химия
2010, Gezhouba, Xinjiang International Economic Coop.	730	*	Kazakhstan Natural Gas	Энергетика
2010, Jinchuan Group	120	49	ТОО «Корпорация "Казхмфс"»	Металлы
2011, Sinopec Corp.	850	*	Marubeni Corporation (Япония)	Энергетика
2012, China Three Gorges	360	*	*	Энергетика
2012, China National Machinery Industry (Sinomach)	190	*	*	Энергетика
2012, CNPC	1550	50	АО НК «КазМунай-Газ»	Энергетика
2013, CNPC	5300	8	АО НК «КазМунай-Газ»	Энергетика

Год, инвестор, КНП	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2014, CITIC	550	*	Kazakhstan Potash Corporation	Химия
2014, Geo-Jade Petroleum Corporation	530	95	АО «Матен Петролеум», РК	Энергетика
2014, Sinopec Corp.	1090	50	Caspian Investment Resources Ltd.	Энергетика
2014, China Nonferrous Metal Mining (Group) Co / (CNMC)	490	*	ТОО «Корпорация "Казахмыс"»	Металлы
2014, CNMC	560	*	ТОО «Казахмыс Актогай»	Металлы
2015, China National Chemical Engineering	1870	*	ТОО Kazakhstan Petrochemical Ind. Inc.	Химия
2015, Geo-Jade Petroleum Corporation	350	100	АО «КоЖаН» (KOZN)	Энергетика
2015, Geo-Jade Petroleum Corporation	120	100	Caspian Nature Resources	Энергетика
2015, China General Nuclear Power Corporation (CGN)	130	49	*	Энергетика
2015, China Railway Engineering Corporation (CRECG)	150	*	*	Металлы
2016, Power Construction Corp. (Power China)	340	*	*	Энергетика
2016, China Energy Engineering Corporation	180	70	Kazakhstan Darnak Co., Ltd	Недвижимость
2017, CITIC	110	60	Halyk Bank	Финансы
2017, China North Industries (Norinco)	710	*	*	Металлы
2017, CITIC	940	*	*	Транспорт

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2017, CRECG	1170	*	*	Транспорт
2017, China General Technology (Genertec)	170	*	*	Транспорт
2018, PowerChina	160	*	*	Энергетика
2018, Qifeng New Material Co Ltd.	160	100	*	Другое
2018, Shanghai Saffron Water Service Co. Ltd.	100	*	*	Коммуникации
2019, Sinomach	240	*	*	С/х
2019, CNBM	230	*	ТОО «Sas-Tobe Technologies»	Химия
2019, PowerChina	140	*	*	Энергетика
2019, Genertec	560	51	АО «Группа компаний Аллюр»	Транспорт
2019, CITIC	680	*	*	Транспорт
2020, China State Construction Engineering Corp. Ltd.	320	*	*	Транспорт
2021, CGN	440	49	АО «НАК "Казатом-пром"»	Энергетика

* Данные отсутствуют.

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

В структуре инвестиций китайских компаний в экономику Казахстана к 2021 г. инвестиции в транспортные проекты составляют только около 5% от общего объема, что в денежном выражении равно 1,56 млрд долл. Основная доля приходится на инвестиции в энергетические проекты – 25,77 млрд долл. или 75% от общего объема инвестиций (рис. 2.3.1.1). В других секторах показатели более скромные: недвижимость – 2,45 млрд долл., руды и металлургия – 2,03 млрд долл., химический кластер – 1,81 млрд долл., транспортная сфера – 1,56 млрд долл., сельское хозяйство – 0,24 млрд долл. Инвестиционные поступления в финансовую сфе-

ру и коммуникации составили соответственно 0,11 млрд долл. и 0,10 млрд долл.

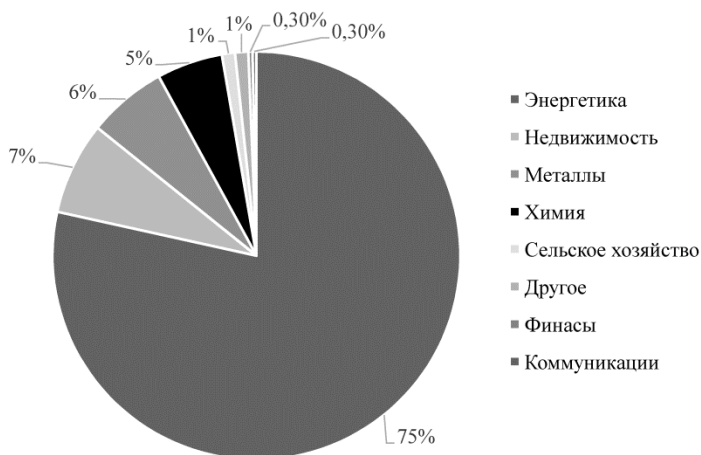


Рис. 2.3.1.1. Структура китайских инвестиций в Казахстане по секторам экономики (%).

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Взаимосвязь транспортной инфраструктуры – одно из ключевых направлений экономического сотрудничества между Китаем и странами «Пояса и пути». Общий объем китайских инвестиций и контрактов в Казахстане в рамках инициативы ОПОП (2013–2020 гг.) составил 18,69 млрд долл. Более половины этой суммы, 9,53 млрд долл., было направлено в сектор энергетики, 3,81 млрд долл. – в транспортный сектор, 2,65 млрд долл. – в химическую промышленность и 1,91 млрд долл. – в металлургию³².

Страны Центральной Азии сформулировали свои собственные планы развития транспортной инфраструктуры, которые соответствуют китайской инициативе развития системы дорог «Один пояс – один путь». Например, Казахстан сформулировал «Стратегический план развития Казахстана до 2020 года»³³, в котором запланированы инвестиции 20 млрд долл. США в сферу транспортной инфраструктуры.

Инициатива ОПОП согласуется также с государственной программой «Нурлы Жол» («Светлый путь»)^{34,35} – крупной инфраструктурной программой, разработанной для устранения существующих инфраструктурных ограничений и узких мест в логистике, которая позволит Казахстану стать трансконтинентальным транспортным коридором. Программа финансируется Национальным фондом Казахстана, дополняется соглашениями о партнерстве с международными финансовыми институтами и продвигается на принципах углубления политической координации при реализации стратегии развития, которые были ратифицированы согласно Плану сотрудничества по сопряжению строительства Экономического пояса Шелкового пути и экономической политики «Нурлы Жол» в 2016 г.³⁶

В соответствии с программой «Нурлы Жол» Казахстан вложил в транспортную инфраструктуру около 30 млрд долл. за последние десять лет. Введено в эксплуатацию и отремонтировано более 5 тыс. км железных дорог, введено в эксплуатацию около 24 тыс. км автомобильных дорог³⁷. За последние 10 лет Китай инвестировал в ремонт автомобильных дорог Казахстана более 129 млн долл. Формирование совместной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках этих проектов позволило Казахстану не только более эффективно реализовать свой транзитный потенциал, но и получить выход к Тихому океану³⁸.

В соответствии со стратегией «Казахстан 2050»³⁹ по расширению присутствия страны в ключевых логистических центрах других стран, в порту Ляньюньган на восточном побережье Китая был создан терминал, связанный с Казахстаном и рядом крупных китайских портов автомобильными и железнодорожными коридорами. В настоящее время китайский транзит через Казахстан невелик, поскольку основная часть импорта из Китая в Европейский союз идет по южному морскому пути. Расчеты показывают, что только 1% грузов из Китая в Европу перевозится по наземному маршруту, что составляет около 7 млрд долл. (из общего объема около 697 млрд долл.)⁴⁰.

За последние 5 лет в Казахстане в рамках сотрудничества «Один пояс – один путь» были введены в эксплуатацию несколько крупных инфраструктурных объектов, в т. ч. китайско-казах-

станская база логистического сотрудничества Ляньюньган⁴¹; сухой порт Хоргос – Восточные ворота⁴²; каспийский северный терминал порта Актау⁴³; железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран⁴⁴ протяженностью 900 км; международный транспортный коридор «Шуанси роуд»⁴⁵ и др.

В структуре трансграничной и трансконтинентальной торговли была сформирована СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота»⁴⁶, где в качестве инфраструктурной транспортно-логистической единицы был построен сухой порт Хоргос, вписанный в структуру автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай»⁴⁷ через железную дорогу «Жетыген – Коргас»⁴⁸. Однако количество грузов, следующих транзитом через Хоргос, невелико, и рентабельность проекта – для Казахстана или Китая – остается неясной⁴⁹. 15 мая 2017 г. компании *China COSCO Shipping Group Co., Ltd.*⁵⁰ и *Lianyungang Port Holding Group Co., Ltd.*⁵¹ совместно приобрели 49% акций сухого порта Хоргос – Восточные ворота, принадлежавших Казахстанской национальной железнодорожной компании⁵².

Дорога Хоргос – Алматы по Новоевразийскому сухопутному мостовому коридору была недавно модернизирована. Эта дорога соединяет Хоргос – основной пункт пересечения границы между Казахстаном и Китаем – с Алматы – одним из основных экономических центров Центральной Азии. В рамках проекта 305 км дороги между Хоргосом и Алматы было модернизировано с её расширением с двухполосной до четырехполосной. Этим участком завершено улучшение коридора между Урумчи (Китай) и Яйсаном (Казахстан)⁵³.

В программе «Нурлы Жол» зафиксирован целевой показатель увеличения объема транзитных грузов по территории Республики Казахстан, в т. ч. железнодорожным и автомобильным видами транспорта, на 18,1 млн т⁵⁴. Объем перевозок грузов всеми видами транспорта составил 3,96 млрд т, или 94,3% от 2019 г., когда было перевезено 4,2 млрд т. Одним из растущих направлений грузоперевозок являются маршруты в Китай и из Китая. В январе–августе 2020 г. перевозка грузов через казахстанско-китайские пограничные переходы достигла 14,2 млн т, что на 30% больше, чем в аналогичном периоде 2019 г.⁵⁵ Китай продвигает железнодорожное сообщение между Китаем и Казахстаном в Алашанькоу⁵⁶ на севе-

ро-западе Китая, которое открылось 30 лет назад. К 2016 г. через город на пути в Европу прошло 1,22 тыс. поездов⁵⁷.

Для контейнеров, перевозимых как через Алашанькоу, так и через Хоргос по железной дороге через Центральную Азию, Китай предоставляет огромные субсидии – иногда до 40% от стоимости – для снижения транспортных расходов, так что железнодорожные перевозки столь же конкурентоспособны, как и гораздо более дешевая альтернатива – судоходство^{58,59}. Хотя наземные перевозки сокращают время доставки контейнеров вдвое по сравнению с морскими маршрутами, железнодорожные перевозки в настоящее время экономически невыгодны без субсидий правительства Китая.

2.3.2. Узбекистан

Китайские инвестиции и контракты в Узбекистане за период с 2007 по 2020 г. составили в целом 6,94 млрд долл. (табл. 2.3.2.1). Источники в Узбекистане утверждают, что китайские ПИИ за последние три года составили 3,9 млрд долл.⁶⁰, и правительство ожидает повышения ежегодных инвестиций со стороны КНР до 5 млрд долл. к 2025 г.⁶¹

Таблица 2.3.2.1. Основные китайские компании-инвесторы в Узбекистане к 2021 гг.

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2007, Международная китайская инвестиционная компания по управлению имуществом (CITIC)	110	*	*	Химия
2007, Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)	880	*	*	Энегетика
2010, Baiyin Nonferrous Group Co. Ltd., CITIC, Chang Xin Asset Management Co., Ltd.	190	60	Компания «Oxus Gold plc.»	Металлы
2010, Jinsheng Trading Co., Ltd.	100	100	*	Другое

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2012, CNPC	2040	*	*	Энегетика
2012, Harbin Electric	230	*	*	Энегетика
2013, China Railway Engineering Corporation (M) Sdn Bhd	460	*	*	Транс-порт
2014, China Poly Group Corporation	180	*	АО «Ўзбек-химпром» («Ўзкимен-саноат»)	С/х
2014, China National Machinery Industry (Sinomach), China National Chemical Engineering	480	*	АО «Ўзбек-химпром» («Ўзкимен-саноат»)	Химия
2016, China Singyes Solar Technologies Holdings Ltd.	150	*	*	Энегетика
2017, Power Construction Corp. (Power China)	110	*	*	Энегетика
2017, China National Petroleum Corp. (CNPC)	190	50	АО «Ўзбек-нефтегаз»	Энегетика
2017, Mingyuan Silu Industry Co., Ltd.	110	100	*	Недвижи-мость
2017, China National Building Material Co., Ltd. (CNBM)	160	*	*	Недвижи-мость
2018, Jiangsu Hengyuan Machine Manufacturing Co., Ltd.	200	100	*	Недвижи-мость
2019, Anhui Conch Cement Co., Ltd.	140	*	*	Недвижи-мость
2019, Huaxin Cement Co., Ltd.	150	100	*	Недвижи-мость
2019, China Minmetals Corp.	110	*	*	Недвижи-мость
2020, China Energy Engineering Corp.	530	*	ACWA Group	Энегетика
2020, Power Construction Corp. (Power China) led Unit	120	*	*	Энегетика
2020, China State Construction Engineering	200	*	*	Недвижи-мость

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
Corp., Ltd.				
2020, China Railway Construction Corporation (CRCC)	100	*	*	Транс- порт

*Данные отсутствуют.

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Китайские инвестиции в транспортный сектор Узбекистана к 2021 г. составили 8% от общего объема, или 560 млн долл. Энергетика, так же, как и в других республиках ЦА, находится на первом месте по инвестициям с показателем 4250 млн долл., 1070 млн долл. было вложено в недвижимость, 590 млн долл. – в химические отрасли и 190 млн долл. – в металлургию, 180 млн долл. – сельское хозяйство, 100 млн долл. в другие секторы экономики (рис. 2.3.2.1).

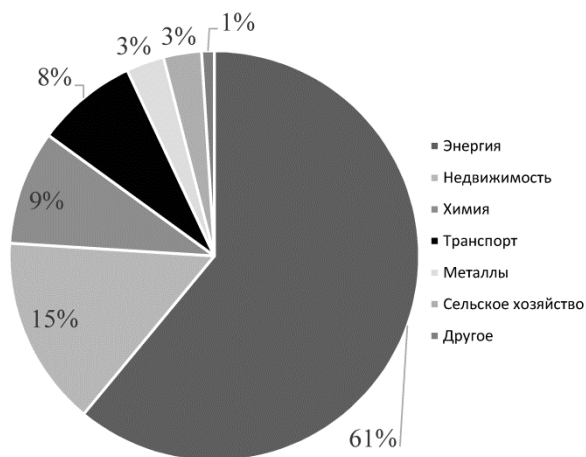


Рис. 2.3.2.1. Структура китайских инвестиций в Узбекистан по секторам экономики (%).

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

С 2016 г., с приходом нового руководства республики, в Узбекистане существенно активизировалась внешнеэкономическая деятельность, в т.ч. транспортное направление. Принятая в 2015 г. Программа развития дорожно-транспортной инфраструктуры Узбекистана на 2015–2019 гг.⁶² была дополнена в 2017 г. постановлением «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 гг.»⁶³, направленным на обеспечение ключевой роли Узбекистана в развитии транзитных перевозок посредством участия в формировании транзитного коридора Азербайджан – Грузия – Турция – страны ЕС. Транспорт в Узбекистане переживает революцию, при этом во всех основных транспортных секторах осуществляются значительные инвестиции. В последние годы делались инвестиции в модернизацию и обновление основных транзитных маршрутов, в т.ч. Ташкент – Ош, Ташкент – Термез, Самарканд – Бухара – Алат, Кунград – Бейнеу, Самарканд – Бухара – Алат и Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу. Кроме того, реконструкция автомагистрали А-380 «Гузар – Бухара – Нукус» до границы с Казахстаном, финансируемая Азиатским банком развития (АБР), обеспечивает важный транзитный коридор между Афганистаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Казахстаном, и Российской Федерацией⁶⁴. Вклад китайских инвесторов в эти проекты достаточно скромный.

В мае 2017 г. был подписан «Меморандум о взаимопонимании по укреплению сотрудничества в инфраструктурном строительстве между Министерством торговли Китайской Народной Республики и Государственной инвестиционной комиссией Республики Узбекистан»⁶⁵ и «Соглашение о международных автомобильных перевозках между правительствами Китая и Узбекистана»⁶⁶ для совместного создания системы транспортной сети Китай – Центральная Азия.

Дорога Ангрен – Пап является одним из самых сложных инфраструктурных проектов, которые были реализованы за последние годы в постсоветских странах. Строительство железной дороги началось в 2013 г. Проект стоимостью почти 2 млрд долл. был выполнен с привлечением китайских подрядчиков. Дорога, общая длина которой составляет 123 км, в т.ч. тоннель –

19,1 км, связывает Андижанскую, Наманганскую и Ферганскую области Узбекистана, не проходя по территориям других государств. Ранее, чтобы доставить груз или людей из Ташкента в Ферганскую область, узбекские составы должны были проследовать транзитом через Таджикистан (по маршруту Бекабад – Худжанд – Канибадам – Коканд)⁶⁷. Этот путь – один из элементов планируемого транзитного коридора Китай – Киргизия – Узбекистан – Европа.

В 2013–2016 гг. китайская группа компаний по строительству ж/д тоннелей *China Railway Tunnel Group Co., Ltd.* построила 19-км Камчикский тоннель^{68,69} – ключевой и сложный проект на участке железной дороги Ангрен – Пап (маршрут Андижан – Пап – Ангрен – Ташкент экономического коридора Китай – Центральная Азия – Западная Азия). Туннель протяженностью 19,2 км проходит через сложную геологическую среду. Стоимость проекта составила 1,46 млрд долл.⁷⁰ В этот же период китайскими подрядчиками проведена электрификация этого железнодорожного пути. В октябре 2020 г. было открыто регулярное железнодорожное сообщение между провинцией Хэбэй и Ташкентом.

Перечень перспективных проектов узбекско-китайского сотрудничества в транспортной сфере включает дальнейшее развитие транспортного коридора Узбекистан – Кыргызстан – Китай, строительство железных дорог, создание логистических центров на маршруте Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар и строительство Камчикского автомобильного тоннеля⁷¹. Узбекистан играет важную роль в транзите газа из Туркменистана в Китай. В дополнение к действующему газопроводу через Казахстан есть планы строительства нового отрезка газопровода из Туркменистана в Китай протяженностью 210 км – нитки D.

2.3.3. Туркменистан

Согласно официальным данным, китайские инвестиции в Туркменистан к 2021 г. составили 6,8 млрд долл. По имеющимся данным, дифференциации в структуре инвестиций не наблюдается – все средства были направлены в энергетическую и смежные

сферы (табл. 2.3.3.1). Собственником всех инвестиционных проектов является Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)⁷².

Таблица 2.3.3.1. Основные китайские компании-инвесторы в Туркменистане к 2021 г.

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сектор
2007, Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)	150	100	Энергетика
2009, CNPC	3130	100	Энергетика
2012, CNPC	2920	100	Энергетика
2014, CNPC	600	100	Энергетика

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Наиболее впечатляющими образцами сотрудничества Туркменистана и КНР в транспортной сфере является газотранспортные проекты. Газопровод Туркменистан – Китай – один из крупнейших инфраструктурных проектов в Центральной Азии, наглядный пример инвестиционно-кредитного сотрудничества с КНР. Трубопровод состоит из трех параллельных ниток «А», «В» и «С» протяженностью 1833 км каждая. Газопровод Средняя Азия – Китай начинается в Гедаyme на границе Туркменистана и Узбекистана и заканчивается в Хоргосе в районе Синьцзян в Китае. Стоимость газопровода, по разным источникам: ветки А и В – от 6,5 млрд до 11 млрд долл.^{73,74}, ветка С – 15,7 млрд долл.⁷⁵ 188 км трубопровода находятся в Туркменистане. Линии А (пуск в 2009 г.) и В (пуск в 2010 г.) принадлежат и управляются *China National Petroleum Corporation (CNPC)*. Проект выполнила компания *CNPC Exploration and Development*⁷⁶, дочерняя компания *CNPC*⁷⁷. Линия С (пуск в 2014 г.) принадлежит *CNPC* на 52%, *Baosteel*⁷⁸ (16%), *China NCSSF*⁷⁹ (16%) и *China Urban Infrastructure Fund* (16%)⁸⁰. Туркменский участок газопровода был построен АО «Стройтрансгаз», среди других подрядчиков – *China Petroleum Pipeline Bureau (CPP)*⁸¹, *China Petroleum Engineering and Construction Corporation*

(CPECC)⁸² и *Zeromax*. В настоящее время все три линии газопровода работают на 100% своей мощности. С момента сдачи газопровода в эксплуатацию существенная часть туркменского газа поставляется в КНР в счет погашения кредита на строительство газопровода.

Несмотря на масштабность китайского присутствия в нефтегазовой отрасли Туркменистана, оно пока сфокусировано фактически только на газовом сегменте: освоении газовых месторождений, добыче газа, строительстве газоперерабатывающих мощностей и газотранспортной системы в китайском направлении.

В то же время китайское присутствие в других сегментах туркменской экономики, по официальным данным, остается несущественным. Озвучиваются единичные проекты. Например, компания *Huawei*⁸³ в 2012–2014 гг. на участке железной дороги Ашхабад – Берекет – Туркменбаши протяженностью более 1,2 тыс. км⁸⁴ предоставила услуги по модернизации связи.

Также Туркменистан является важным звеном для Китая в реализации транспортного проекта Нового Шелкового пути на предложенных им принципах. Развиваются контейнерные перевозки по частично действующему железнодорожному транспортному коридору Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран, позволяющему сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном⁸⁵. Компании из КНР активно инвестируют в транспортный сектор экономики. 90% транспортных мощностей железнодорожных магистралей обеспечивается локомотивами, произведенными в Китае⁸⁶.

2.3.4. Кыргызстан

Объем китайских инвестиций составляет 33% от общего объема прямых вложений в Кыргызстан⁸⁷. В 2019 г. в Кыргызстане действовало около 400 китайских компаний и 170 китайско-кыргызских совместных предприятий⁸⁸. Китайские инвестиции и контракты в Кыргызстане оцениваются в 4,73 млрд долл. Основная форма инвестирования со стороны Китая – связанные кредиты, часть объектов по проектам затем выкупаются китайскими компаниями долями или полностью (*табл. 2.3.4.1*).

**Таблица 2.3.4.1. Основные китайские компании-инвесторы
в Кыргызстане к 2021 г.**

Год, инвестор, КНП	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Сторона сделки	Сектор
2011, Tebian Electric Apparatus Co., Ltd (TBEA)	390	*	ОАО «Национальная электрическая сеть Кыргызстана» (НЭГК)	Энергетика
2014, Shanxi Goal and Chemical Industry Group Co., Ltd	430	100	*	Энергетика
2014, Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC)	1400	*	*	Энергетика
2014, TBEA	390	*	*	Энергетика
2014, Jiangsu Rongsheng Heavy Industries Co., Ltd	280	60	New Continental Oil & Gas Co., Ltd	Энергетика
2014, Beijing Urban Construction Group (BUCG)	990	*	*	Транспорт
2014, China National Machinery Industry (Sinomach)	300	*	*	Транспорт
2015, Zijin Mining Group Co., Ltd.	150	60	ОАО «Кыргыз Алтын»	Металлы
2015, China Communication Construction Group (CCCC)	400	*	*	Транспорт

* Данные отсутствуют.

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

В структуре инвестиций китайских компаний в экономику Кыргызстана к 2021 г. инвестиции в транспортные проекты составили около 36% от общего объема, или в денежном выражении 1,69 млрд долл. Основная доля приходится на инвестиции в энер-

гетические проекты – 2,85 млрд долл., в металлургию инвестировано 150 млн долл. (рис. 2.3.4.1).

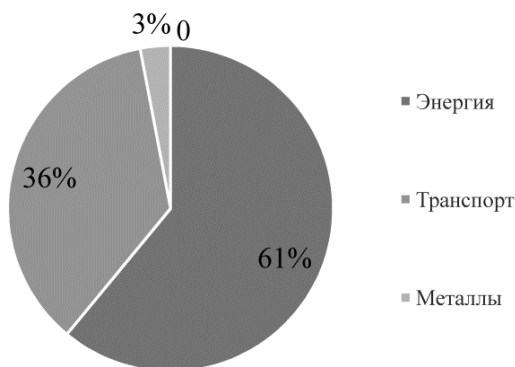


Рис. 2.3.4.1. Структура китайских инвестиций в Кыргызстане по секторам экономики (%).

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aci.org/china-global-investment-tracker/>

Из-за растущих политических волнений и эскалации вызовов для ведения деятельности китайские инвестиции в Кыргызстан в последние годы существенно снизились⁸⁹.

Китай проявляет определенную активность в формировании современной логистической и транспортной инфраструктуры в Кыргызстане. К 2019 г. Китай предоставил Кыргызстану кредитов на сумму около 1,69 млрд долл. на транспортные проекты. Пекин уже реализовал такие крупные инфраструктурные проекты, как реконструкция автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар⁹⁰, связывающей Кыргызстан с Китаем (общая сумма инвестиций – 600 млн долл.) и строительство автодороги Север – Юг⁹¹ – основные международные автотранспортные (транзитные) коридоры в направлении Китая. За счет китайских инвестиций ведется строительство крупнейших инфраструктурных проектов, не имеющих аналогов в истории Кыргызстана: туннеля и двух эстакадных мостов.

Автодорога Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар⁹² – главная из двух основных трасс, связывающих Кыргызстан с Китаем. Есть

перспектива выхода в Пакистан и порты Индийского океана через Каракумское шоссе.

Автомагистраль Бишкек – Жалалабад – Ош (Север – Юг) является приоритетом для Кыргызстана, т. к. она способна улучшить транспортное сообщение между двумя основными регионами – Бишкеком и Ошем – и стать частью более протяженного транзитного коридора из Таджикистана в Россию через Кыргызстан и Казахстан⁹³. Одним из подрядчиков является *China Road and Bridge Corporation*. Стоимость проекта оценена в 850 млн долл. В финансировании участвуют три банка: Эксим-банк Китая, Евразийский банк развития и Азиатский банк развития⁹⁴.

Проект строительства железной дороги по маршруту Китай – Кыргызстан – Узбекистан в перспективе позволил бы реализовать транзитный потенциал республики, а также соединить Кыргызстан со странами Юго-Восточной и Западной Азии. Но на сегодняшний день проект до сих пор не согласован.

Трубопроводный транспорт потенциально выгоден для Кыргызстана: прямые поставки туркменского природного газа в страну, транзитные и налоговые отчисления в бюджет страны, новые рабочие места. В 2019 г. начались подготовительные работы по прокладке газопровода через Алайский и Чон-Алайский районы Ошской области. Прокладкой киргизской ветки магистрального газопровода Центральная Азия – Китай занимается *SINO-Pipeline International Company Limited*⁹⁵.

В Кыргызстане крупные инвестиции вызывают протесты, которые заканчиваются сворачиванием проектов. Перспективный проект в транспортно-логистической сфере (соглашение между «Нур Строй Монтаж» и компанией *One Lead One (HK) Trading Limited* о строительстве торгово-логистического центра стоимостью 280 млн долл. был отменен в году⁹⁶.

2.3.5. Таджикистан

По официальным данным, общий объем китайских инвестиций в Таджикистане с момента обретения независимости и по настоящее время составил 2,32 млрд долл. (табл. 2.3.5.1). По этому по-

казателю Таджикистан замыкает пятерку государств ЦА. Основная форма инвестирования со стороны Китая – связанные кредиты, часть объектов по проектам затем выкупаются китайскими компаниями. В Таджикистане практикуется возврат долгов Китаю недрами и суверенными территориями.

Таблица 2.3.5.1. Основные китайские компании-инвесторы в Таджикистане к 2021 гг.

Год, инвестор, КНР	Сумма, млн долл.	Размер доли, %	Страна сделки	Сектор
2006, Tebian Electric Apparatus Co., Ltd (TBEA)	400	*	*	Энергетика
2006, China Communication Construction Group (CCCC)	300	*	*	Транспорт
2009, CCCC	260	*	*	Транспорт
2012, TBEA	350	*	*	Энергетика
2012, China National Building Material Co., Ltd. (CNBM)	300	*	ГУП «Таджикская алюминиевая компания» (TALCO)	Недвижимость
2016, Power Construction Corp. (PowerChina)	170	*	*	Энергетика
2019, China National Machinery Industry (Sinomach)	540	*	ГУП «Таджикская алюминиевая компания» (TALCO)	Металлы

* Данные отсутствуют.

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

Транспортный сектор в структуре китайских инвестиций в Таджикистан достиг к 2021 г. 560 млн долл., что составило 24% от общего объема (рис. 2.3.5.1). Лидирующую позицию занимает энергетика – 920 млн долл. Metallургия и сектор недвижимости занимают третье и четвертое место с объемом инвестиций 540 млн долл. и 300 млн долл. соответственно.

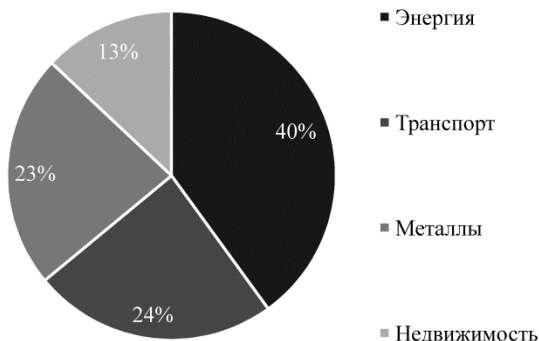


Рис. 2.3.5.1. Структура китайских инвестиций в Таджикистан по секторам экономики (%).

Источник: составлено автором по данным *The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation*. URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

В «Специальном плане развития национальных транспортных объектов Таджикистана до 2025 года» указывается, что республика находится «на пути самой короткой торговой магистрали, связывающей Восток (в том числе Народную Республику Китай с её высоким темпом развития экономики) с Западом (страны Европы и другие государства бассейна Средиземноморья)»⁹⁷. Предполагается, что за этот период 9,92 млрд долл. будут инвестированы в автомобильные, железные дороги, авиацию и другие области. Китайские компании использовали льготные кредиты правительства Китая для строительства Хатлонского тоннеля, железнодорожного тоннеля Яван – Вахдат и другой транспортной инфраструктуры в Таджикистане.

Транспортная инфраструктура Таджикистана относительно слабая и больше опирается на автомобильный транспорт, чем на железные дороги, из-за гористого рельефа местности в стране. Китайские государственные компании или их дочерние предприятия выиграли большинство международных тендеров. Ряд таджикско-китайских совместных предприятий получили субподряды на дорожные строительные работы. В таджикско-китайских совместных предприятиях китайский партнер обычно берет на себя большую долю капитальных инвестиций, а таджикская сторона

организует получение разрешения на землю и утверждение сделки регулирующим органом. Часто таджикское правительство предлагает китайским инвесторам налоговые льготы или бесплатные земли⁹⁸.

Китайскими компаниями были реализованы на территории Таджикистана многочисленные крупномасштабные инфраструктурные проекты, связанные со строительством автомобильных дорог, туннелей, линий электропередач, подстанций. В частности, компания *China Road and Bridge Corporation (CRBC)* реконструировала дорогу Душанбе – Чанак (410 км) с использованием китайского кредита в размере около 300 млн долл., автодорогу Душанбе – Вахдат – Дангара – Куляб, центральную протокольную дорогу столицы Таджикистана, автодорогу Душанбе – Турсунзаде до границы Узбекистана. Эта же компания проложила автомобильные тоннели Шахристон, Дусти (Майхура), Хатлон (Чормагзак) и Озоди (Шар-Шар), а также тоннели и мосты на железной дороге Душанбе – Вахдат – Яван – Курган-Тюбе⁹⁹.

Железнодорожная корпорация *China Railway Group Limited*¹⁰⁰ завершила реализацию проекта по реконструкции автодороги Канибадам-Патар. Национальная нефтегазовая корпорация Китая (CNPC) совместно с Таджиктрансгазом (СП «Trans-Tajik Gas Pipeline Company Ltd.») занимается строительством четвертой ветки (ветка D) газопровода Центральная Азия – Китай¹⁰¹.

Компания *China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro)*¹⁰² за счет предоставленных Азиатском банком развития 177 млн долл. реконструировала автодорогу Душанбе – Рашт – Джиргаталь – граница Кыргызстана. Другая китайская компания – «Цзянчань Бейсинг» – реконструировала 113-км автодорогу Айни – Пенджикент – граница с Узбекистаном (на средства гранта АБР – 100 млн долл., кредита фонда ОПЕК – 14 млн долл. и бюджета правительства Таджикистана – 1,3 млн долл.)¹⁰³.

В настоящее время компания *China Road and Bridge Corporation (CRBC)*¹⁰⁴ занимается предварительными работами по строительству участка дороги Калаи Хумб – Вандж – Рушан (Горный Бадахшан) протяженностью 92,3 км. Для реконструкции данного участка Китай предоставил безвозмездную помощь в размере 230 млн. долл.¹⁰⁵

На строительство Хатлонского тоннеля Таджикистан получил средства от КНР в виде кредита. Генеральный подрядчик проекта – китайская *CRBC*¹⁰⁶. Общая стоимость проекта – 68 млн долл. Тоннель был официально сдан в эксплуатацию в ноябре 2013 г. Строительство тоннеля было частью крупного проекта по реконструкции автомобильной дороги Душанбе – Вахдат – Дангара.

Железнодорожный проект «Вахдат – Яван» (Вая)¹⁰⁷ – первый проект, реализованный компанией *China Railway Construction* в Таджикистане. Длина железной дороги Вая составляет 48,65 км, а общий объем инвестиций – 72 млн долл. Строительство началось 15 мая 2015 г. Основные работы включают 3 тоннеля и 5 мостов. 7 марта 2016 г. был успешно завершён тоннель № 1 железнодорожного проекта «Вахдат – Яван». Туннель № 1 имеет общую длину 2 км, это самый длинный из трех туннелей проекта, последний проход. 24 августа 2016 г. таджикская железная дорога Вахдат – Яван (сокращенно Вайская железная дорога) была официально открыта для движения.

В настоящее время реализуются первая и вторая фазы проекта «Реконструкция автодороги Душанбе – Бохтар». Подрядчиком проекта на первом этапе является китайская компания «Синьцзян Бейсин», а международным консультантом – немецкая компания «КОКС». Первый этап предполагает реконструкцию 33-км участка дороги со строительством моста через реку Кофарниган. Дорога Душанбе – Бохтар – одна из самых загруженных в республике: по ней проезжают около 10 тыс. машин в сутки. Она является частью Евро-Азиатской сети автомобильных дорог, соединяющих страны Центральной Азии с Китаем. Эта автодорога станет связующим звеном международных транзитных коридоров ТРАСЕКА (Т23), маршрутов Европейского соглашения о международных магистралях (Е123) и Азиатских шоссейных дорог (АН7). На реконструкцию этого участка выделено 96,3 млн. долл. Бюджет второго этапа проекта (протяженностью 39,6 км со строительством моста через реку Вахш) составляет 107,5 млн долл. Первый этап реконструкция автодороги Душанбе – Бохтар общей протяженностью 82 км Должен был завершиться в 2022 г.¹⁰⁸

В октябре 2021 г. Таджикистан получил грант от КНР в размере 125 млн долл. на модернизацию ключевой автомагистрали 80-км

участка шоссе вдоль афганской границы в горах Памира от Калаи-Хумба до Ванджа – единственной дороги, соединяющей таджикскую столицу с Китаем. Проект обсуждался с 2015 г. с предварительными размерами вложений с китайской стороны 204 млн долл.¹⁰⁹ В сложных геологических условиях здесь планируется построить двухполосную дорогу третьей технической категории, два тоннеля протяженностью 5,2 км, галереи общей протяженностью 490 м, 15 мостов (634 м) и другие объекты¹¹⁰. Конечная цель – реконструировать всю автомагистраль до перевала Кульма, который находится на высоте более 4300 м над уровнем моря на границе между Мургабским районом Таджикистана и Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китая. Грант, по сути, – субсидия китайским компаниям, т. к. именно они являются подрядчиками, предоставляют строительные материалы и рабочую силу. И в конечном итоге именно китайские грузовые компании получают большую выгоду от завершения транспамирского маршрута.

Страны Центральной Азии с готовностью отзываются на подписание соглашений о транспортном сотрудничестве, но эффективность этих соглашений неоднозначна, т. к. не единичны случаи, когда соседи создают друг другу преграды, иногда намеренно не выполняя положений международных и региональных транспортных соглашений.

В соответствии с политикой «Один пояс – один путь», увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру в Центральной Азии способствует реализации региональных соединений между сетями дорог, а также является важной мерой для содействия «глобальному выходу» китайских предприятий в регионе. Однако из-за огромного привлеченного капитала и длительного периода окупаемости инвестиций в транспортную инфраструктуру в сочетании со сложной инвестиционной средой в Центральной Азии китайские компании сталкиваются с многочисленными рисками при инвестировании в транспортную инфраструктуру в Центральной Азии.

Говоря о китайских инвестициях, необходимо учитывать, что кредиты часто предоставляются непрозрачным образом, чаще всего это связанные кредиты: они выделяются при условии, что осваивать их будут китайские корпорации с применением китайской

рабочей силы и китайских материалов, с китайским постпроектным обслуживанием. Возврат инвестиций (как один из вариантов) может быть предложен в форме эксплуатации построенных в рамках инвестиционного проекта транспортного маршрута или инфраструктуры безвозмездно на определенный срок до окупаемости объектов или долгосрочной льготной аренды. Пекинская модель экономического развития региона подпитывает коррупцию. Инвестиционные усилия Китая в Центральной Азии в основном направлены на поддержку его стратегии выхода, поиск возможностей работы для китайских компаний и граждан за рубежом и на установление связи Китая с рынками в Европе. Неясно, могут ли усилия Китая привести к широкому росту уровня жизни или созданию рабочих мест для жителей Центральной Азии.

2.4. Социально-политические проблемы стран ЦА в контексте инициативы «Один пояс – один путь»

Наращивание китайского экономического присутствия в Центральной Азии (ЦА) нацелено на дальнейшее экономическое доминирование в регионе путем формирования преобладающего положения в транспортной, топливно-энергетической и других отраслях экономики; доступа к энергоресурсам и участия в создании инфраструктуры в нефтегазовом секторе; контроля над стратегическими отраслями промышленности; получения максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; усиления влияния в политической жизни государства; создания благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона; диверсификации поставщиков, способов транспортировки и вариантов закупки углеводородов с перспективой расширения своих центральноазиатских сухопутных магистралей до Северного Ирана и дальше – до Ближнего Востока¹¹¹.

При этом государства Центральной Азии стремятся к сохранению баланса сил в регионе и, играя на противоречиях основных внешнеполитических игроков (США, Китай, Россия, Европейский союз, Индия, арабский мир, Иран, Турция), пытаются получить максимальную выгоду. По их мнению, это поможет обеспечению

стабильности существующих политических режимов и правящих элит с учетом предстоящих транзитов власти, привлечению инвестиций в обрабатывающую промышленность, транспорт и инфраструктуру без выполнения политических требований со стороны инвесторов¹¹².

По мнению известного аналитика А. А. Казанцева, после распада СССР «слишком быстрый уход России породил в Центральной Азии неупорядоченность и нестабильность»¹¹³. Результатом стало возникновение множества дестабилизирующих факторов, таких как прогрессирующая разобщенность стран региона, обусловленная превалированием политических амбиций правящих элит, преследующих узкие националистические интересы в межгосударственных отношениях; зависимость стран региона от внешних субсидий, несогласованность в вопросах внешней политики, борьба за региональное лидерство; столкновение национальных, экономических интересов (газ и нефть Каспия, вода и гидроэнергетические ресурсы, земля Ферганской долины – спорные вопросы пограничного размежевания Таджикистан – Кыргызстан – Узбекистан, Казахстан – Узбекистан, Таджикистан – Узбекистан); трудноразрешимые историко-территориальные конфликты (Таджикистан – Узбекистан); демографические проблемы – высокий уровень рождаемости в ЦА, большая плотность населения (численность населения около 60 млн чел.^{*}), как следствие – безработица (от 2,3% в Таджикистане до 9,3% в Узбекистане) с избытком рабочей силы (более 5 млн чел. трудовых мигрантов); нехватка жизнеобеспечивающих ресурсов, земли и воды; нехватка квалифицированной рабочей силы, специалистов в секторах здравоохранения, образования, промышленности, транспорта и коммунальных услуг; дефицит коммунальных услуг; низкое качество человеческого капитала; острая нехватка различных видов инфраструктуры, таких как объекты электроснабжения и внутреннего газоснабжения (Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан), что является одними из важнейших препятствий для развития крупномасштабного промышленного производства; высокий уровень кор-

^{*} Рассчитано по «Классификатору стран мира». <http://www.mir-geo.ru/> (дата обращения: 12.11.2022).

рупции, колоссальная теневая экономика (до 60% активного населения заняты в теневом секторе)¹¹⁴.

За последние 20 лет государства ЦА предпринимают попытки для повышения качества жизни населения. В Казахстане также наблюдается существенный экономический рост. Но по-прежнему экономики региона зависят либо от экспорта минеральных ресурсов (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), либо от экспорта рабочей силы (Таджикистан и Кыргызстан).

Доставшиеся в наследство от СССР транспортная сеть, инфраструктура, ЖКХ и промышленность существенно амортизировались (местами на 90%) и нуждаются в модернизации, расширении или полной замене¹¹⁵. Китайская инициатива «Один пояс – один путь» (ОПОП) рассматривается государствами ЦА как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ОПОП.

За прошедший с момента активизации ОПОП в 2013 г. период уже можно подвести некоторые промежуточные итоги. Двадцать шесть маршрутов появилось при содействии Китая в Центральной Азии за последние два года. Их общая протяженность уже приближается к половине длины экватора – 20 тыс. км¹¹⁶.

Ключевым звеном в реализации сухопутной части ОПОП, благодаря своему географическому положению, стал Казахстан. Председатель КНР Си Цзиньпин в своем выступлении на Форуме международного сотрудничества «Один пояс – один путь» назвал Казахстан «чемпионом» по трансконтинентальному транзиту грузов¹¹⁷. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» («Светлый путь»)*,¹¹⁸ и строительству Экономического пояса Шелкового пути¹¹⁹ за пять лет – появление платных дорог, новые рабочие места, рост внутренних и международных грузоперевозок¹²⁰.

Сотрудничество Киргизии с Поднебесной в последние годы растет: нефтегазовая отрасль, участок газопровода Центральная Азия – Китай, гидроэнергетика, золотодобыча, дорожное строительство¹²¹. В проекте железной дороги Китай – Кыргызстан –

* «Нұрлы жол» – государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденная в апреле 2015 г. (*прим. авт.*).

Узбекистан, обсуждаемом с середины 1990-х гг., явных выгод Кыргызстану не просматривается. Предлагаемый маршрут фактически разрезает Киргизию надвое, не решая проблему связанности севера и юга, а лишь усугубляя её. Также предлагаемая Китаем ширина колеи не используется на территории ЦА. Объем накопленных китайских инвестиций в Кыргызстан за 2005–2018 гг. составил 4,73 млрд долл. США. В Киргизии исчерпан лимит по внешнему долгу, к тому же КНР уже стала крупнейшим кредитором Кыргызстана (1,7 млрд долл. – более 40% внешнего долга)¹²². Участие КНР в экономике Кыргызстана по некоторым показателям характеризуется экспертами как избыточное. На сегодняшний день вопрос эффективности сотрудничества с КНР остается открытым. Опыт китайских проектов говорит о том, что китайские специалисты сами обслуживают свои объекты. Основной доход могут составить лишь средства за транзит и землепользование¹²³. Взаимовыгодное участие Киргизии в ОПОП руководству страны видится через национальную программу «Таза коом» («Чистое общество»), что, по их мнению, поможет государству перейти из разряда стран с экономикой, основанной на низкоквалифицированном труде и использовании природных ресурсов, в инновационную, основанную на цифровых технологиях, инновациях и знаниях.

В настоящее время Узбекистан и КНР активно наращивают сотрудничество по реализации различных программ в рамках концепции «Один пояс – один путь». Подписаны соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном и Кыргызстаном. В феврале 2018 г. автодорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан была введена в постоянную эксплуатацию. Ведутся работы по строительству железной дороги по этому же маршруту, что позволит Китаю и странам Центральной Азии получить выход к иранским портам Персидского залива¹²⁴. Надо признать, что активную экономическую деятельность на территории Узбекистана Китай начал задолго до объявления инициативы «Один пояс – один путь». В 2019 г. в стране была зарегистрирована 531 новая китайская компания, в результате чего их общее количество достигло 1652 (российских – 1828). Общий объем китайских инвестиций в экономику Узбекистана превышает 8 млрд долл. (2018 г.)¹²⁵.

В 2014 г. Душанбе и Пекин подписали меморандум «О продвижении создания Экономического пояса Шелкового пути». К настоящему времени завершены проекты по строительству автомобильной дороги Таджикистан – Узбекистан, туннеля «Хатлон», железной дороги Вахдат – Яван, которые были реализованы за счет китайской стороны; стабильно продвигается строительство таджикского участка газопровода Китай – Центральная Азия; завершен китайский проект тепловой электростанции в Душанбе¹²⁶.

Еще до провозглашения инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» взаимоотношения Китая с Таджикистаном развивались весьма интенсивно и охватывали транспортную сферу, энергетику, горнорудную отрасль, сельскохозяйственную сферу, торговлю и т. д. Объем двусторонней торговли между Китаем и Таджикистаном вырос почти в 300 раз с начала установления дипломатических отношений (1992), достигнув 885 млн долл. За последние 10 лет на китайские деньги были построены автомагистрали, имеющие государственное значение, например магистраль Душанбе – Куляб-Хорог – Кульма – Кашгар и Душанбе – Джиргаталь – Сары-Таш. Первая соединила упомянутые города с северо-западом Китая, а вторая пошла напрямик в Киргизию, обеспечив наземное сообщение между странами¹²⁷. При этом один из ключевых проектов Китая, а именно строительство высокоскоростной железной дороги Экономического пояса Шелкового пути (Урумчи – Инин – Алматы – Бишкек – Ташкент – Самарканд – Ашхабад – Тегеран), по предварительным данным, пройдет без участия Душанбе. По данным за 2018 г., долг Таджикистана перед КНР составил 1,2 млрд долл. (48% от общего объема внешнего долга и 2/3 всех кредитов, предоставленных КНР странам ЦА), 80% золоторудных месторождений страны разрабатываются китайскими компаниями. По словам китайской стороны: «Пекин четко соблюдает принцип «занял – плати» – акциями, дорогами и всем, чем угодно, в том числе рудниками. Еще одно железное правило: все, что будет делаться Пекином в Таджикистане и других странах, делается китайскими специалистами, китайскими рабочими, на китайской технике и из китайских же строительных материалов»¹²⁸. По мнению таджикского политолога Парвиза Муллоджонова,

«для Таджикистана на данном этапе необходимым является создание промышленности, что будет способствовать занятости увеличивающегося населения, в то время как Китай, будучи страной-экспортером, не заинтересован в этом»¹²⁹.

Наблюдается стремительный рост масштабов проектно-инвестиционной деятельности китайских компаний в нефтегазовой отрасли Туркменистана, освоение нефтегазовых месторождений как на суше, так и на шельфе Каспийского моря¹³⁰. Китай – крупнейший импортер туркменского природного газа с 2009 г. В настоящее время Китай покупает почти 80% экспортируемого газа Туркменистана. Первая ветка газопровода из Туркменистана в Китай была запущена в 2009 г., чуть позже заработали еще две. Все они пересекают Узбекистан и Казахстан, которые тоже закачивают в трубы свой газ. За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м³ природного газа (2019 г. – 33,2 млрд м³ газа)¹³¹. В последние годы Туркмения переживает серьезные экономические трудности, которые, как считают эксперты, могут привести к тяжелым социально-политическим последствиям. Пик экономического кризиса пришелся на 2014–2016 гг. и в решающей степени был связан с сокращением доходов от продажи газа, что было обусловлено снижением мировых цен на углеводороды и сокращением объема экспортных поставок туркменского газа. Одним из важнейших инструментов, фиксирующих зависимость Туркмении от Китая, служит сформировавшаяся кредитная зависимость: оценки находятся в пределах 12 млрд долл. Значительная часть поставляемого газа и часть прибыли от его продажи идет на погашение китайских кредитов, полученных Ашхабадом на разработку и обустройство нефтегазовых месторождений, а также строительство газопроводов¹³². Но это не относится к ОПОП.

Что касается проекта ОПОП, Туркменистан в ЦА – самый активный сторонник китайского проекта «как новой модели регионального сотрудничества». В частности, уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран, позволяющего сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном¹³³.

Очевидно, что в реализации инициативы «Пояс и путь» Китай действует решительно, продуманно и напористо, без альтруизма,

соблюдая исключительно собственные интересы – и экономические, и геополитические. Есть риск того, что страны Центральной Азии рассматриваются, в первую очередь, в качестве обслуживающих инфраструктуру этого транзитного коридора.

Многие инвестиционные сделки не приносят пользы широкому населению, часть вложенных денег теряется из-за коррупции и административной дисфункции, а проекты оцениваются в основном по их прибыльности, а не по соответствию стандартам устойчивого развития. Более того, большая часть средств, вложенных Китаем в Центральную Азию, никогда не покидает китайскую систему: кредит, предоставленный китайским банком правительствам Центральной Азии, реинвестируется в китайскую компанию, получившую контракт, которая доставляет китайское оборудование и китайскую рабочую силу в Центральную Азию для реализации проекта. Есть также проблемы с окружающей средой, поскольку Китай экспортирует в регион загрязняющие отрасли¹³⁴.

Почти за 10 лет со времени презентации инициативы «Один пояс – один путь» в 2013 г. в ЦА странами-участницами накоплен определенный опыт. Анализ экспертных оценок политологов и экономистов из Центральной Азии довольно разнообразен¹³⁵. Есть мнение, что «“Пояс и путь” одновременно и средство для открытия рынков, экспорта избыточных мощностей, создания рабочих мест, сокращения регионального неравенства, содействия политической стабильности и безопасности посредством процветания, а также, в конечном итоге, восстановления сфер влияния Китая до их исторических максимумов». При этом «с местными сообществами не консультируются по проектам, которые их затрагивают, а реформы институтов и систем управления не успевают за притоком инвестиций»¹³⁶.

Сафовудин Джабаров из Таджикского национального университета (Душанбе) применяет термин «хищническое кредитование», которое относится к «двусторонней кредитной сделке между двумя странами, которая, кроме погашения основной суммы и процентов, подталкивает страну-заёмщицу делать заявления, которые носят обещающий характер и/или делать экономические/политические уступки в пользу страны-кредитора или её агента/компании/представителя».

Марек Йошек (Назарбаев Университет, Астана) и Дженни Жениш Кызы (*J-Invest-Consulting*, Бишкек) провели тематический опрос в Казахстане и Кыргызстане. Мнения образованного класса о китайских иностранных инвестициях следующие. Иностранные инвестиции полезны для их страны – 96% опрошенных; китайские инвестиции нарушают геополитический баланс сил – 30–40%; китайские инвестиции представляют собой угрозу независимости для их страны – 59% казахстанских респондентов и 44% кыргызстанских. Согласны с негативным воздействием: притока китайских иммигрантов – около 80% (позволили бы китайским рабочим физически присутствовать в их стране – 6%); загрязнения окружающей среды и экологического ущерба – 70%; китайской практики управления – 65% в Казахстане, 52% в Кыргызстане¹³⁷.

Кемель Токтомушев из Университета Центральной Азии (Бишкек) указывает на то, что «китайские методы инвестирования часто не соответствуют нормам ответственного развития и усугубляют проблемы политической подотчетности и экономического управления в Центральной Азии... Особый и непрозрачный режим иностранных инвестиций Китая и его местные социальные практики (такие как «гуанси»– кумовство)... может не только поставить под угрозу результаты и репутацию инициативы, но также настроить против себя национальные сообщества и подпитывать растущую синофобию в Центральной Азии»¹³⁸.

Исследователь из Казахского национального университета им. аль-Фараби Гаухар Нурша в результате исследований пришла к выводу, что «институты Конфуция не являются подлинными инструментами “мягкой силы”, т. к. они были созданы правительством и строго им контролируются. Они, скорее, представляют собой инструменты общественной дипломатии и пропаганды, нежели эффективные средства создания позитивного имиджа и влияния на местных руководящих лиц»¹³⁹.

Азад Гарибов (Хазарский университет, Баку) пишет о негативном восприятии китайских трудовых мигрантов местным населением, росте паникерских настроений в отношении Китая и резкого роста числа инцидентов против китайских мигрантов, народных бунтах и протестах (в Кыргызстане, Таджикистане, Казахстане). «Узбекские и туркменские власти ужесточили контроль над

миграцией и ввели жесткие ограничения на число китайских рабочих на местных рабочих местах. Дополнительным фактором является неспособность китайских компаний эффективно решать проблемы местных жителей и применять тактики корпоративной социальной ответственности для управления проблемными отношениями с местными работниками»¹⁴⁰.

Ряд западных специалистов также занимаются исследованиями влияния китайской инициативы на социально-экономическую обстановку в ЦА¹⁴¹. В частности, Сара Лэйн (Королевский Объединенный институт оборонных исследований, Лондон) пишет о том, что Китай не заинтересован в становлении промышленного производства в ЦА во избежание создания конкурентной среды для развития Синцзяна, где Китай развивает свою горнодобывающую, энергетическую, пищевую и текстильную отрасли, а это ключевые отрасли экономик стран Центральной Азии. «Поддержка Китая часто поступает “пакетами”», сочетающими помощь, льготные кредиты, торговые соглашения и инвестиционные сделки; эти пакеты часто включают определенные виды требований Китая»¹⁴².

Хао Тянь (Университет Джорджтауна, Вашингтон) также отмечает механизм распределения и получения иностранной помощи Китая, известный как «связанная помощь» – деньги из Китая поступают как часть комплексного договора, связанного с интересами китайских фирм, предусматривают, что не менее половины материалов, оборудования, технологии и услуг, закупаемых по контракту, должны поступать из Китая.

По мнению Пауло Дуарте из Автономного Университета Лиссабона, «Пояс и путь» выражает желание Китая секьюритизировать свой доступ к энергии и минеральным ресурсам. Кроме того, «инициатива нацелена на достижение военных, политических и культурных целей через увеличение влияния Китая на региональном и глобальном уровнях»¹⁴³.

Большинство критических замечаний и вопросов к инициативе «Один пояс – один путь» сводятся к следующим моментам: у проекта недостаточно концептуального основания; все сделки приносят больше выгод Китаю, чем его партнерам; перспектива попадания стран-участниц в долговую кабалу Китая; проблемы, порожденные коррупцией; отсутствие критериев оценки эффективности

реализации проектов; экономика не может существовать без политики.

Китайские планы сталкиваются с серьезными проблемами. Политическая чувствительность высока. В то время как элиты Центральной Азии приветствуют приток средств, китайские инвесторы часто сталкиваются с подозрениями и ксенофобией. Китай, вкладывая огромные ресурсы в проекты ЦА, заинтересован в стабильности Центрально-Азиатского региона. Но проблемы, существовавшие в регионе и до активной экономической деятельности Китая (к ним относятся хрупкие авторитарные режимы, а также политические системы и поведение, поддерживающие высокий уровень коррупции и неравенства, риски терроризма и экстремизма, межэтническая напряженность, ксенофобия), с активным приходом Китая в регион обрастают новыми вызовами.

Надежды на то, что экономическое развитие облегчит эти проблемы, пока не оправдываются. Ситуация с пандемией *COVID-19* и предопределенный ею кризис существенно скажутся на экономике и социальной сфере не только государств ЦА, но и всей мировой системы. Многие проекты отложатся или отменятся. Но, несмотря на это, активная деятельность Китая в Центральной Азии хоть и замедлится, но останется долгосрочным явлением.

¹ Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 46.

² Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: <https://ria.ru/20180916/1528567677.html> (дата обращения: 28.09.2022).

³ Китай обещает нарастить инвестиции в Центральную Азию. URL: <https://russian.eurasianet.org/китай-обещает-нарастить-инвестиции-в-центральную-азию> (дата обращения: 28.09.2022).

⁴ Там же.

⁵ Там же.

⁶ Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017 г. // Акчабар. URL: <https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazahstana-428-mlrd-za25-let/> (дата обращения: 26.10.2022).

⁷ Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: <https://www.fergananews.com/news/24880> (дата обращения: 26.10.2022).

⁸ Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 06.10.2022).

⁹ Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html> (дата обращения: 26.10.2022).

¹⁰ Инвестиции в Россию через глобальный проект Китая сократились до нуля. URL: <https://rbc.ru/economics/25/07/2022/62ddbdc29a7947a5bbaa421b> (дата обращения: 18.11.2022).

¹¹ Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 06.10.2022); Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html> (дата обращения: 26.10.2022).

¹² Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 06.10.2022).

¹³ Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ. URL: <https://gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php> (дата обращения: 15.10.2022); Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennyye_territorii_kitaju/1-10-16037 (дата обращения: 15.10.2022).

¹⁴ Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: <http://ponarseurasia.org/node/8015> (дата обращения: 15.10.2022).

¹⁵ Дадабаева З. А., Кузьмина Е. М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия / Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. С. 29.

¹⁶ Семенова Н. К. Энергетическая стратегия Китая: угрозы и риски безопасности в Центральной Азии // Вестник НГУ. Выпуск 4: Востоковедение. Издательство СО РАН. Новосибирск. 2013. С. 124–132.

¹⁷ Подберезкина О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. МГИМО(У) МИД. М.: 2015. С. 84.

¹⁸ Сазонов С. Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Круг, 2012. С. 178.

¹⁹ Салицкий А. И., Семенова Н. К. Расширение стратегических горизонтов Китая: «Один пояс и один путь» // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016. № 4. С. 151–160.

²⁰ 徐 飞. 中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策 (Сюй Фэй. Десять вызовов и стратегических мер противодействия высокоскоростной железной дороге Китая, «выходящей на мировой уровень»). URL: <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0818/c40531-28646334.html> (дата обращения: 20.10.2022).

²¹ Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия. URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (дата обращения: 21.10.2022).

²² Колзина А. Н., Миндубаева А. А. «Полярный шелковый путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР. Вестник Удмуртского университета, 2020. Т. 4, вып. 2. С. 186–195.

²³ Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. P. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения: 20.10.2022).

²⁴ Harry Taliga Initiative “One Way – One Way” in Central Asia. Desk research. P. 19. URL: https://ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf (дата обращения: 20.10.2022).

²⁵ 王辉, 贾文娟. 国外媒体看“一带一路” (2017) (Ван Хуэй и Цзя Вэньцзюань. Зарубежные СМИ следят за «Инициативой пояса и пути»). URL: https://books.google.ru/books?id=y0cEEAAQBAJ&pg=PA256&lpg=PA256&dq=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&source=bl&ots=1qOq9yxcoH&sig=ACfU3U2R9GHqVqmCieDRULabTA0TF5Ee7g&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwitoezT2_fzAhXStYsKHWtWAX4Q6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&f=false (дата обращения: 21.10.2022).

²⁶ Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. P. 44. URL: https://www.eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения: 22.10.2022).

²⁷ Национальный Банк Казахстана. Статистика. <https://www.nationalbank.kz/ru/page/statistika> (дата обращения: 21.10.2022).

²⁸ Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 20.10.2022).

²⁹ Там же.

³⁰ Объем валового притока иностранных инвестиций в Казахстан достиг \$350 млрд. URL: https://forbes.kz/news/2020/04/08/newsid_222885; Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 23.10.2022).

³¹ Глинкина С. П., Тураева М. О., Яковлев А. А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2016. С. 16.

³² Harry Taliga Initiative “One Way – One Way” in Central Asia. Desk research. URL: https://ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf P. 11. Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 23.10.2022).

³³ О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922_; Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 24.10.2022).

³⁴ Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf; Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 24.10.2022).

³⁵ Удербаяева Б.А. Китайская инициатива «Пояс, путь» и казахстанский проект «Нурлы жол» (Светлый путь): политические и правовые аспекты взаимодействия. Вестник Кыргызской государственной юридической академии, 2019 г. № 3. С. 6–12.

³⁶ О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518/info> Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 24.10.2022).

³⁷ 走进哈萨克斯坦的“光明之路” (Войти в Казахстан по «Светлому пути»). URL: http://shanghaibiz.sh-etc.net/article/dwtz/dwtzhwsc/202107/1517013_1.html Какие страны инвестируют в Казахстан? (кит.). URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 24.10.2022).

³⁸ В порту Ляньюньган (Китай) началось строительство казахстанского логистического терминала. URL: <https://portnews.ru/news/180627/> (дата обращения: 24.10.2022).

³⁹ Стратегия «Казахстан-2050». https://akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения: 24.10.2022).

⁻⁴⁰ Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan. URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf (дата обращения: 24.10.2022).

⁴¹ 中哈（连云港）物流合作基地（База логистического сотрудничества Китай – Казахстан (Ляньюньган)). URL: <https://baike.baidu.com/item/中哈（连云港）物流合作基地/16855606> (дата обращения: 24.10.2022).

⁴² СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». URL: <http://www.sezhorgos.kz/> (дата обращения: 24.10.2022).

⁴³ Актауский Морской Северный Терминал. URL: <http://www.amnt.kz/> (дата обращения: 24.10.2022).

⁴⁴ 伊朗-土库曼斯坦-哈萨克斯坦铁路线开通 (Открытие железнодорожной линии Иран – Туркменистан – Казахстан) (中.). URL: <https://trt.net.tr/chinese/guo->

ji/2014/12/04/yi-lang-tu-ku-man-si-tan-ha-sa-ke-si-tan-tie-lu-xian-kai-tong-137091 (дата обращения: 24.10.2022).

⁴⁵ “双西公路”全线贯通 中国至欧洲实现全程高速 (Шоссе Шуанси проходит через Китай в Европу и достигает максимальной скорости) (кит.). URL: http://xinhuanet.com/local/2018-09/27/c_1123493261.htm (дата обращения: 21.10.2022).

⁴⁶ СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». <http://www.sezkhorgos.kz/> (дата обращения: 24.10.2022) (кит.).

⁴⁷ 西欧-中国西部国际公路 (Международная автомагистраль Западная Европа – Западный Китай) (кит.). URL: <https://baike.baidu.com/item/西欧-中国西部国际公路/17489146> (дата обращения: 24.10.2022).

⁴⁸ «Жетыген-Коргас» – восточные ворота на азиатский континент. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31108999.html (дата обращения: 25.10.2022).

⁴⁹ *Andrew Higgins*. China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan. New York Times. January 1, 2018. URL: https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html?_r=0 (дата обращения: 24.10.2022).

⁵⁰ China COSCO Shipping Corporation Limited. URL: <http://en.coscoshipping.com/col/col6914/index.html> (дата обращения: 24.10.2021).

⁵¹ Lianyungang Port Holding Group Corporation Limited. URL: <http://lygport.com.cn/html/index.aspx> (дата обращения: 24.10.2022).

⁵² 郭 辉. 中国参与哈萨克斯坦经济特区投资的. 主要障碍和合作对策 (*Го Хуэй*. Участие Китая в инвестициях в специальную экономическую зону Казахстана. Основные препятствия и совместные контрмеры) (кит.). URL: <http://www.oijj-oys.org/UploadFile/Issue/jq5sgp1k.pdf> (дата обращения: 25.10.2022).

⁵³ Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (дата обращения: 25.10.2022).

⁵⁴ Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ». <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1500001030> (дата обращения: 02.08.2023).

⁵⁵ Транзит контейнеров в 2020 году вырос на 32%. URL: <https://kursiv.kz/news/otraslevyye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32> (дата обращения: 24.10.2022).

⁵⁶ “一带一路”上的口岸明珠-阿拉山口 (Жемчужина «Пояса и пути» – порт Алашанькоу) (кит.). URL: <http://www.alsk.gov.cn/info/1012/33189.htm> (дата обращения: 24.10.2022).

⁵⁷ *Trefor Moss*. China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe. Wall Street Journal. May 11, 2017. URL: <https://www.wsj.com/articles/china-now-has-a-rail-link-into-the-heart-of-europe-1494519829> (дата обращения: 25.10.2022).

⁵⁸ *Jing Yang*. Silk Road Subsidies Undermine Rail Link. South China Morning Post. December 8, 2014. URL: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link> (дата обращения: 25.10.2022).

⁵⁹ *Paul Stronski, Nicole Ng*. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> (дата обращения: 25.10.2022).

⁶⁰ Год испытаний. Как Узбекистан и Китай выстраивают торгово-экономические отношения во время пандемии. URL: <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/god-ispytaniy-kak-uzbekistan-i-kitay-vystraivayut-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-vo-vremya-pande/> (дата обращения: 24.10.2022).

⁶¹ Узбекистан намерен довести ежегодный объем привлекаемых китайских инвестиций до \$5 млрд. URL: <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-nameren-dovesti-ezhagodnyy-obem-privlekaemykh-kitay-skikh-investitsiy-do-5-mlrd-/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁶² О Программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015–2019 годы от 06.03.2015 г. № ПП-2313. URL: <https://toshvil.uz/upload/medialibrary/2b3/2b3b1075287d4cc83681534f98218ccb.pdf> (дата обращения: 26.10.2022).

⁶³ О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 гг. от 02.12.2017 г. № ПП-3422. URL: <https://lex.uz/docs/3436207> (дата обращения: 26.10.2022).

⁶⁴ Uzbekistan. Environmental Performance Reviews. URL: https://www.unece.org/DAM/env/epr/epr_studies/ECE.CEP.188.Eng.pdf (дата обращения: 25.10.2022).

⁶⁵ 商务部部长与乌兹别克斯坦国家投资委员会主席阿赫梅德哈扎耶夫签署水电、基础设施和中小企业领域合作文件 (Министр торговли и председатель Государственной инвестиционной комиссии Узбекистана Ахмед Хазаев подписали документ о сотрудничестве в области гидроэнергетики, инфраструктуры и малого и среднего бизнеса). URL: http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/12/content_5193256.htm (дата обращения: 25.10.2022).

⁶⁶ 中华人民共和国政府和乌兹别克斯坦共和国政府国际道路运输协定 (Соглашение о международных автомобильных перевозках между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Республики Узбекистан). URL: <http://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20210712/1626077979652.pdf> (дата обращения: 25.10.2022).

⁶⁷ Железная дорога Ангрэн – Пап: чего ждать Киргизии и Таджикистану? URL: <https://regnum.ru/news/polit/2091030.html> (дата обращения: 25.10.2022)

⁶⁸ 卡姆奇克隧道贯通将中乌交通基础设施合作推进一大步 (Завершение строительства туннеля Камчик будет способствовать развитию сотрудничества Китая и Узбекистана в области транспортной инфраструктуры). URL: <https://imsilkroad.com/news/p/422.html> (дата обращения: 25.10.2022).

⁶⁹ 谢亚宏. “中国技术”打通中亚最长隧道. (*Се Яхун. «Китайские технологии» открывают самый длинный туннель в Центральной Азии*). URL: <http://scitech.people.com.cn/GB/n1/2016/0229/c1007-28157498.html> (дата обращения: 26.10.2022).

⁷⁰ 中国-中亚-西亚经济走廊 (Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия). URL: <https://baike.baidu.com/item/中国-中亚-西亚经济走廊/24618319> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷¹ *Dadabaev T., Djalilova N.* Connectivity, energy, and transportation in Uzbekistan's strategy vis-à-vis Russia, China, South Korea, and Japan. *Asia Europe Journal*. 2021. Vol. 19. Pp. 105–127. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-020-00589-w> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷² 中国石油天然气集团有限公司 (Китайская национальная нефтегазовая корпорация). URL: <http://www.cnpc.com.cn/cnpc/index.shtml> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷³ Туркменистан: китайская долговая ловушка разомкнута. URL: <https://russian.eurasianet.org/туркменистан-китайская-долговая-ловушка-разомкнута> (дата обращения: 27.10.2022).

⁷⁴ Central Asia-China Gas Pipeline Financing (3666KM). URL: <https://ijglobal.com/data/transaction/18941/central-asia-china-gas-pipeline-financing-3666km> (дата обращения: 27.10.2022).

⁷⁵ Chinese west-east pipeline secures funding. URL: <http://www.oilandgastechology.net/pipeline-news/chinese-west-east-pipeline-secures-funding> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷⁶ CNPC Exploration & Development Co Ltd. URL: <https://www.bloomberg.com/profile/company/CNPCEXZ:CH> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷⁷ Central Asia-China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: <https://hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁷⁸ Baosteel Group Corporation. URL: https://www.baosteel.com/group_en/ (дата обращения: 25.10.2022).

⁷⁹ National Council for Social Security Fund. URL: http://www.ssf.gov.cn/Eng_Introduction/201206/t20120620_5603.html (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁰ Central Asia – China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: <https://hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁸¹ China Petroleum Pipeline Bureau. URL: <https://www.cccme.cn/shop/cccme12620/introduction.aspx> (дата обращения: 27.10.2022).

⁸² China Petroleum Engineering and Construction Corporation. URL: <http://cpec.cnpc.com.cn/cpecen/>

⁸³ Huawei Technologies Co. Ltd. <https://huawei.com/en/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁴ 华为助力土库曼斯坦铁路打造钢铁“丝绸之路” (Huawei помогает Туркменской железной дороге построить стальной «Шелковый путь»). URL: <https://www.e.huawei.com/cn/case-studies/cn/2017/201705021506> (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁵ Туркменистан и Китай довели объём товарооборота до 10 миллиардов долларов. URL: <https://sng.today/ashkhabad/6044-turkmenistan-i-kitay-doveli-obem-tovarooborota-do-10-milliardov-dollarov.html> (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁶ Туркменистан и Китай сообщают о возрождении Великого Шелкового пути. URL: <https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 21.10.2022).

⁸⁷ 33 процента прямых инвестиций в Кыргызстан привлекают из Китая. URL: https://24.kg/ekonomika/143108_33protsenta_pryamyih_investitsiy_vkyrgyzstan_pri_vlekayut_izkitaya/ (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁸ Кузьмина Е. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: <https://eurasia.expert/investitsii-i-seryu-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁸⁹ Kyrgyzstan: Authorities wake up to business climate blues. URL: <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-authorities-wake-up-to-business-climate-blues> (дата обращения: 28.10.2022).

⁹⁰ Бишкек – Нарын – Торугарт. URL: <http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁹¹ Кузьмина Е. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: <https://eurasia.expert/investitsii-i-seryu-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁹² Бишкек – Нарын – Торугарт. URL: <http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/> (дата обращения: 25.10.2022).

⁹³ Кыргызстан – страна на пересечении сухопутных транспортных маршрутов древнего Шелкового пути. URL: <https://www.iru.org/ru/Ресурсы/Новости/kyrgyzstan-strana-na-peresechenii-sukhoputnykh-transportnykh-marshrutov-drevnego-shelkovogo-puti> (дата обращения: 25.10.2022).

⁹⁴ Карта – Финансирование строительства альтернативной дороги Север–Юг в Кыргызстане. URL: <https://stanradar.com/news/full/10085-karta-finansirovanie-stroitelstva-alternativnoj-dorogi-severjug-v-kyrgyzstane.html> (дата обращения: 28.10.2022).

⁹⁵ SINO-Pipeline International Company Limited. URL: <http://spi.cnpc.com.cn/spien/> (дата обращения: 28.10.2022).

⁹⁶ 曾获中国投资 吉尔吉斯斯坦取消中企合作项目 (Получив китайские инвестиции, Кыргызстан отменяет проекты сотрудничества с китайскими предприятиями). URL: <https://zaobao.com.sg/realtime/china/story20200226-1032186> (дата обращения: 28.10.2022).

⁹⁷ Постановление правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года № 165. Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года. URL: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=81534 (дата обращения: 25.10.2022).

⁹⁸ Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies, 2018. P. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Re

port-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения: 25.10.2022).

⁹⁹ China Railway Group Ltd. URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения: 25.10.2022).

¹⁰⁰ China Railway Group Limited. URL: <https://asia.nikkei.com/Companies/China-Railway-Group-Ltd>. (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰¹ China National Petroleum Corporation. URL: <https://www.cnpc.com.cn/ru/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰² China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro). URL: <https://www.hydropower.org/our-members/powerchina> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰³ Журналистам показали отремонтированную дорогу Айни–Пенджикент. URL: <https://tj.sputniknews.ru/20151019/1017162651.html> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰⁴ China Road and Bridge Corporation (CRBC). URL: <https://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html> (дата обращения: 25.10.2022).

¹⁰⁵ Ресурсы и объекты: насколько Китай углубился в Таджикистан? URL: https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения: 25.10.2022).

¹⁰⁶ China Road and Bridge Corporation. URL: <https://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰⁷ 路瓦亚铁路 (Железная дорога «Вахдат – Яван»). URL: <https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰⁸ *Шодиев Х.* Строительство автодороги Душанбе–Бохтар застопорилось. Китайские рабочие не приехали, местные не справляются. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20200716/sroki-sdachi-1-i-fazi-avtodorogi-dushanbe-bohtar-privdetsya-otlozhit-kitaiskie-spetsialisti-zaderzhivayutsya> (дата обращения: 28.10.2022).

¹⁰⁹ Tajikistan accepts \$125m from China for road, less than expected. URL: <https://eurasianet.org/tajikistan-accepts-125m-from-china-for-road-less-than-expected> (дата обращения: 28.10.2022).

¹¹⁰ Эмомали Рахмон пообещал: реконструкция автодороги Калаи Хумб – Вандж начнется до конца года. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/power/20200820/emomali-rahmon-rekonstruktsiya-avtodorogi-kalai-humb-vandzh-nachnetsya-do-kontsa-etogo-goda> (дата обращения: 28.10.2022).

¹¹¹ *Семенова Н. К.* Социально-политические проблемы стран – транзитеров в контексте реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь» // Страны Азии и Африки: экономические, социальные, политические, этноконфессиональные проблемы. Памяти З. И. Левина / Институт востоковедения РАН. М.: ИВ РАН, 2019. С. 56–60.

¹¹² *Семенова Н. К.* Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С. 74.

http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml (дата обращения: 12.11.2022).

¹²⁸ *Панфилова В.* Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения: 12.11.2022).

¹²⁹ «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: <https://rus.ozodi.org/a/29898007.html> (дата обращения: 28.10.2022).

¹³⁰ *Семенова Н. К.* Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. С. 139–140.

¹³¹ За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м3 природного газа. URL: <https://neftegaz.ru/news/Trading/502267-za-10-let-iz-turkmenistana-v-kitay-postavleno-252-1-mlrd-m3-prirodnogo-gaza/> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³² *Лаумулин М. Т.* Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: <https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218> (дата обращения: 15.11.2022).

¹³³ Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL: <https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁴ Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁵ China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C. 2018. Pp. 21, 34, 67, 77, 135, 143, 153.

¹³⁶ *Панкратенко И. Н.* Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁷ China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018. P. 34.

¹³⁸ Ibidem. P. 67.

¹³⁹ Ibid. P. 77.

¹⁴⁰ Ibid. P. 135.

¹⁴¹ Ibid. Pp. 2, 11, 21.

¹⁴² Ibid. P. 143.

¹⁴³ Ibid. P. 153.

Глава 3

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ КИТАЯ И ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

3.1. Китайские транспортно-инвестиционные императивы в западных и центральноазиатских проекциях

В середине 1990-х гг. Китай объявил о начале реализации глобальной стратегии внешнеэкономического наступления и «великого возрождения нации Китая» под девизом «идти вовне» – новом направлении реализации своих национальных интересов. Цель стратегии – превратить КНР к 2020–2030 гг. в самую экономически мощную державу мира. Стратегия выдвинула ряд тезисов, одним из которых был «использовать преимущества двух рынков (внутреннего и внешнего) и двух источников сырья (внутреннего и внешнего)». За счет этого Китай планировал получить более широкие возможности «для совершенствования экономической структуры и оптимизации размещения ресурсов»¹. Пекин не следовал пассивной «интеграции в мировую экономику», а проводил дифференцированную политику «выхода в мир», в результате которой КНР не только стала крупным игроком в имеющихся глобальных институтах, но и фактически организовала собственную подсистему в международном разделении труда².

Китайская инициатива «Пояса и пути» (ИПП) является активным выражением национальных интересов Китая, концепцией дальнейшего национального развития. В рамках ИПП объявлено о пяти приоритетах внешнеэкономического сотрудничества: координация национальных экономических стратегий; повышение связности национальных инфраструктурных систем; снятие препятствий для торговли и инвестиций; финансовая кооперация; гуманитарные связи. Предложенная в документе детализация этих приоритетов свидетельствует об учете баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров (с точки зрения китайской стороны) и акцентирует внимание на сотрудничестве в

области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате³. Си Цзиньпин, говоря о курсе «в отношении сопредельных стран», указал, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения», в стратегические задачи которой вписана концепция Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП)⁴. В отдельном разделе концепции присутствует тезис о том, что Китай не только по-прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить её новый вариант – «модели открытости по всем азимутам»⁵.

Китайская инициатива ЭПШП рассматривается государствами Центральной Азии (ЦА) как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ЭПШП. Существует определенная взаимодополняемость экономических интересов стран региона и Китая. Страны ЦА надеются, что китайские инвестиции решат проблемы с разработкой местных месторождений нефти и газа и будут способствовать развитию экономики и промышленности. В национальных стратегиях развития государств ЦА выражается стремление стран региона войти в число транзитных государств⁶, стать цифровым хабом на Великом шелковом пути^{7,8,9}, перейти к цифровой экономике¹⁰. Китаю же нужны новые рынки сбыта для своей продукции, новые источники импорта энергоресурсов, надежные транспортные коридоры для выхода на рынки стран СНГ и Европы. «Прямое сообщение между центральными и западными регионами Китая с Центральной и Южной Азией позволит получить прямой доступ китайских товаров на рынки регионов и снизит транспортные издержки»¹¹.

Китай предлагает государствам ЦА сотрудничество в основном в двустороннем формате. Государство-партнер, соглашаясь с условиями этого сотрудничества, принимая инвестиции и льготные кредиты, привязанные к определенным условиям, берет на себя обязательства и ответственность в соответствии с двусторонними договоренностями. Большинство инвестиционных сделок не связаны с социальной сферой стран-реципиентов и, соответственно, не приносят пользы широкому населению. К тому же «часть вложенных денег теряется из-за коррупции и административной дис-

функции, а проекты оцениваются в основном по их прибыльности, а не по соответствию стандартам устойчивого развития»¹². При оценке завершенных и текущих центральноазиатских проектов с участием китайской стороны наблюдается недостаточный учет странами-реципиентами экономической целесообразности и потенциальных рисков выполнения тех или иных проектов на своих территориях. Пекин предлагает заемщикам непрозрачные условия кредитов на основе соглашений о неразглашении условий сделки. В связи с этим данные о размерах задолженностей стран-реципиентов Китая могут быть существенно больше официальных.

Практическое воплощение любых концепций объективно подстраивается под реальные условия. При анализе реализации ЭПШП не наблюдается существенных оснований для констатации значительного отступления Китая от заявленных приоритетов. Обзор действий Пекина не выявляет каких-либо отклонений от имеющихся шаблонов и особенностей ведения дел китайской стороной. Незнание этих особенностей, во-первых, может привести государства/партнеров к результатам, противоположным ожидаемым, и, во-вторых, не освобождает от исполнения взятых на себя обязательств.

Приоритеты современного независимого развития любого государства в значительной степени зависят от того, насколько четко сформулированы и соблюдаются его национальные интересы, а также от ясного понимания путей и средств реализации этих интересов¹³.

Основными категориями в теории международных отношений являются «национальный интерес» (англ. *national interest* – объективно значимые цели и задачи национального государства как целого) и «баланс сил» (англ. *balance of power* – равнодействующая столкновения национальных интересов, эффективное средство сохранения мира как результат действия национальных правительств или как порядок в международных отношениях, не зависящий от политиков)¹⁴. Национальные интересы государства как совокупность причинно-обусловленных потребностей и неотъемлемых ценностей исторически сложившейся, «объединенной социокультурными связями и организованной в государство соци-

альной общности основаны на своеобразии географического положения государства и вытекающих из этого особенностей его экономического, политического и культурного развития, в т. ч. на особенностях человеческой природы»¹⁵ и не могут существовать независимо от сознания их носителей.

Понятие «национальный интерес» вошло в научный оборот сравнительно недавно. В 1935 г. оно было включено в Оксфордскую энциклопедию социальных наук, а приоритет его разработки принадлежит американским ученым – теологу Р. Нибуру и исторiku Ч. Бирду¹⁶. В наиболее развернутой форме концепция национального интереса была сформулирована в книге Г. Моргентау «В защиту национального интереса»¹⁷.

Национальные интересы государств включаются в общие положения о развитии экономики, внутренней социальной политики, международных связей, информационной и экологической жизни общества и, как правило, отражены в Конституции – основном законе государства, соответствующих концепциях, доктринах, стратегиях, законах и др. Фундаментальные национальные интересы – независимость, суверенитет, территориальная целостность – имеют первостепенное значение. В работе «Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие» эксперты из Узбекистана акцентируют внимание на том, что в государствах бывшего СССР, «переживающих переходный период своего развития, наблюдается усиление взаимовлияния общественных и национальных интересов» (общественный интерес регулируется и связан с системой законов, определяющих внутригосударственную политику)¹⁸. Как показывает практика, в государствах с развивающимся типом гражданского общества и ограниченным ресурсным потенциалом национальные интересы могут быть трансформированы в интересы государственно-бюрократической элиты.

Что касается достижения баланса межгосударственных интересов, процесс их согласования должен начинаться с учета влияния четырех уровней экономики: микроэкономики, макроэкономики, транснациональной и мировой экономик. При современном уровне глобализации взаимосвязь этих уровней настолько велика, что её существенное разбалансирование ведет к потере значения дос-

тигнутого. Даже при соизмеримом уровне экономического развития и национальных ресурсов субъектов международного сотрудничества уравнивание взаимных интересов часто бывает затруднительно. При взаимодействии разновеликих экономик этот процесс может существенно усложняться и осложняться для государств с менее значимым субъектным статусом. В этой связи опасения некоторых стран – участниц ЭПШП по поводу утраты собственного экономического суверенитета имеют не только основания, но и фактическое подтверждение.

По мнению экспертов из стран ЦА, в реализации двусторонних проектов в рамках китайской инициативы ЭПШП в регионе, очевидно, доминируют интересы Китая, который стремится получить наибольшую выгоду от сотрудничества с соседями. Есть мнение, что это объективный закон рынка и вполне объяснимое явление. Реализуя свои проекты, вкладывая огромный объем инвестиций в строительство, в развитие инфраструктуры, дорог и пр., привлекая свою рабочую силу, Китай исходит, прежде всего, из своих интересов. Этот тезис касается любых территорий, и ЦА не является исключением из правил. Инвестиционная политика Китая в регионе ничем не отличается от инвестиционной политики в других странах и регионах мира, будь то Африка, Латинская Америка или Ближний Восток. Она всегда базируется на жестком отстаивании национальных, экономических интересов КНР¹⁹.

Китай задекларировал 1 млрд долл. США вложений в реализацию инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП). На научно-экспертном форуме «Примаковские чтения» в июне 2020 г. было отмечено, что в рамках реализации китайской инициативы страны-участницы попадают в достаточно серьезную финансовую зависимость от КНР. Так, из 68 стран-реципиентов на начало 2019 г. 23 государства находились в зоне высокого кредитного риска, а 8 государств (Пакистан, Монголия, Лаос, Джибути, Мальдивы, Черногория, Таджикистан и Киргизия) были не состоянии обслуживать свои долговые обязательства. Также было высказано опасение о возможности оказания политического воздействия КНР на эти государства²⁰.

Как уже было сказано выше, национальные интересы государства не могут существовать независимо от сознания их носителей.

Проведенный контент-анализ документов национального развития и безопасности позволил выявить особенности и стремления государств Центральной Азии, касающиеся темы нашего исследования, а также факторы, препятствующие осуществлению этих стремлений.

3.2. Кыргызстан – Китай. Пределы и возможности безопасных адаптаций

В принятой в 2018 г. Национальной стратегии развития Кыргызской Республики (КР) на 2018–2040 гг. выражено стремление к 2040 г. превратить Кыргызстан в цифровой хаб на Великом шелковом пути, что «позволит соединить информационно-коммуникационные пространства Центральной Азии, ЕАЭС, Ближнего Востока, Китая и Европы»²¹. Акцентируется внимание на необходимости поиска «разумного баланса между привлечением внешних заимствований и использованием собственных ресурсов для развития. Политика заимствований будет выстроена так, чтобы не допустить чрезмерной зависимости ни от одной страны мира»²². В Концепции внешней политики Кыргызской Республики (2007 г., раздел 2) указывалось, что «проблемы внешнего долга, его реструктуризация, полное или частичное списание имеют большое значение в международной активности республики. Механизм обмена внешнего долга на устойчивое развитие является одним из действенных инструментов снижения внешней задолженности»²³. В новую редакцию этого документа от 2019 г. подобные формулировки не включены²⁴, при том что проблема внешнего долга в республике усугубляется. Участие КНР в экономике Кыргызстана по некоторым показателям характеризуется экспертами как избыточное. На сегодняшний день вопрос эффективности сотрудничества с КНР остается открытым²⁵.

В Концепции национальной безопасности Кыргызской Республики указываются причины внутренней экономической дестабилизации в республике: ограниченность стратегических ресурсов; низкоэффективная система государственного управления, унаследованная от Советского Союза; один из самых раздутых госаппаратов в мире, на который расходуется значительная часть бюджета

та страны; уровень теневой экономики от 40 до 60% ВВП; критически высокий уровень коррупции, «создающий благоприятные условия для принятия должностными лицами политических, организационно-управленческих решений в угоду интересам ряда внутренних и внешних сил, вопреки национальным интересам и безопасности республики», «коррупция в Кыргызстане стала одной из составляющих в системе государственного управления»²⁶.

В 2021 г. ВВП Кыргызстана составил 723 млрд киргизских сомов или 8,543 млрд долл. США (1,605 млрд долл. в 2002 г.), среднегодовой темп роста – 9,97%²⁷. ВВП на душу населения в Кыргызстане увеличился с 322 долл. в 2002 г. до 1276 долл. в 2021 г. при среднегодовом темпе роста 8,31%. Государственный долг Кыргызстана увеличился с 81 млрд сомов в 2002 г. до 442 млрд сомов в 2021 г., увеличиваясь в среднем на 9,90% в год. Эта сумма составляет 61,1% от ВВП (56% в 2020 г.). У Кыргызстана 23 внешних кредитора, самыми крупными из них, на которые приходится 85,4% всего внешнего долга, являются пять кредиторов – Экспортно-импортный банк Китая (1,81 млрд долл.), Азиатский банк развития (0,645 млрд долл.), Международная ассоциация развития (0,634 млрд долл.), Международный валютный фонд (0,326 млрд долл.) и Японское агентство международного сотрудничества (0,190 млрд долл.)²⁸.

Отношение общих резервов Киргизии, включая золото, к общей внешней задолженности по итогам 2020 г. составило 32,3% (26,6% в 2018 г., 40,9 % в 2007 г.)²⁹, долг Китаю, по разным оценкам, составляет 43,5–46% от внешнего долга³⁰, баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2006 г. с динамикой 350%³¹. Очевидно, что лимит по внешнему долгу в республике превысил критическую отметку. Самое большое сокращение внешнего долга произошло в 2018 г. благодаря списанию Россией всей задолженности Киргизии на сумму 240 млн долл.³² Вследствие негативного влияния коронавирусной инфекции на макроэкономическую ситуацию в Кыргызстане в 2019–2020 гг. ВВП Киргизии снижался³³, в 2021 г. рост ВВП составил 3,6%. Снижение было обусловлено в основном уменьшением внешнего спроса на сырьевой экспорт, снижением денежных переводов от трудовых мигрантов, приостановлением поступлений от туристического

сектора, а так же снижением торгово-экономической активности с Китаем – товарооборот Китая с Кыргызстаном за указанный период упал почти на 12%³⁴. Спровоцированный пандемией *COVID-19* экономический кризис в Киргизии осложнил ситуацию с долговой нагрузкой.

В связи с этим руководство КР неоднократно обращало внимание руководства КНР на важность оказания содействия в вопросе облегчения нагрузки внешнего долга на бюджет страны³⁵. Официальной реакции КНР на просьбы о смягчении долговой нагрузки для РК пока не прозвучало. К слову, Пекин уже получил множество заявок на долговые послабления со стороны стран, присоединившихся к инициативе «Пояс и путь». Вероятнее всего, Китай пойдет на приостановление выплат процентов по кредитам, о намерении списания долгов пока не сообщается. На обращение руководства РК о помощи ответили международные донорские организации. Они намеревались предоставить более 335,6 млн долл. МВФ уже выделил почти 120,9 млн долл. Планируют выделить: Азиатский банк развития – 120 млн долл.; Евросоюз – 30,8 млн долл.; Всемирный банк – 21,2 млн долл.; Исламский банк развития – 24 млн долл.; банк развития *Kreditanstalt für Wiederaufbau* – 30,4 млн долл. Почти 2/3 помощи предоставляется в виде кредитов, а это еще больше усиливает долговую нагрузку.

Справедливости ради необходимо отметить, что случаи списания долгов Китаем имели место. Долги были списаны: Афганистану в 2002 г., с 2000 по 2009 г. – 35 африканским государствам на общую сумму 2,85 млрд долл., в 2007 г. – 49 самым неразвитым и бедным странам Азии, Карибского бассейна и Тихого океана³⁶. В 2016 г. были списаны долги Монголии по кредитам 1958–1960 гг. и 1991–1994 гг. в сумме около 19 млн долл.³⁷

Как было сказано выше, «Пекин четко соблюдает принцип «заял – плати» – акциями, дорогами и всем чем угодно...»³⁸. Этот тезис подтверждается фактами. Например, Шри-Ланка и Пакистан в счет частичного погашения долгов по кредитам передали Китаю в долгосрочную аренду глубоководные порты (отстроенные на китайские же кредиты) на стратегических торговых маршрутах. В 2016 г. Китай простил Камбодже долг в 90 млн долл. в обмен на заключение 31 соглашения. Условия сделок не афишируются. Ки-

тай выдает займы по рыночным ставкам и порой требует обеспечения в виде природных ресурсов – нефтью обеспечены кредиты Венесуэле, Анголе и Эквадору, газом – Туркмении. В счет погашения займов и кредитов КНР развивает военное присутствие – действует военная база в Джибути, планируется открытие военноморских баз в южной части Тихого океана. В 2018 г. в обмен на погашение кредита на строительство ТЭЦ «Душанбе-2» Таджикистан передал Китаю золоторудные месторождения Восточный Дуоба и Верхний Кумарг и месторождение серебра «Якчилва»³⁹. Китайцы будут пользоваться месторождениями до тех пор, пока Таджикистан не вернет 331 млн долл.⁴⁰

3.3. Таджикско-китайская долговая модель. Между банкротством и развитием

На этом фоне торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Таджикистаном, согласно сообщению спикера министерства коммерции КНР Гао Фэна, «переживают лучший период развития в истории, эффективные результаты межгосударственного торгово-экономического взаимодействия очевидны... зарегистрировано более 300 предприятий на китайском капитале», объем инвестиций КНР в Таджикистан превысил 2,03 млрд долл. (апрель 2019 г.)⁴¹, Китай стал крупнейшим источником инвестиций для Таджикистана. Официальные лица Таджикистана подтверждают «успешное стратегическое партнерство» двух стран⁴².

В национальных программах развития Республики Таджикистан отмечена зависимость благосостояния государства от участия в евразийских транспортных проектах. Так, в Национальной стратегии развития республики до 2030 г. высшей целью долгосрочного развития Таджикистана названо повышение уровня жизни населения страны на основе обеспечения устойчивого экономического развития. Одно из направлений достижения этой цели на ближайшие 15 лет – выход из коммуникационного тупика и превращение страны в транзитную страну⁴³. За последние 10 лет на китайские деньги были построены автомагистрали, имеющие государственное значение, например магистраль Душанбе – Куляб – Хорог – Кульма – Кашгар и Душанбе – Джиргаталь – Сары-

Таш. Первая соединила упомянутые города с северо-западом Китая, а вторая пошла напрямик в Киргизию, обеспечив наземное сообщение между странами. При этом один из ключевых проектов Китая, а именно строительство высокоскоростной железной дороги Экономического пояса Шелкового пути Урумчи – Инин – Алматы – Бишкек – Ташкент – Самарканд – Ашхабад – Тегеран, по предварительным данным, пройдет без участия Душанбе⁴⁴.

В 2021 г. ВВП Таджикистана составил 8,746 млрд долл. (1,221 млрд долл. в 2002 г.), среднегодовой темп роста с 2002 г. составил 11,81%⁴⁵. ВВП на душу населения в Таджикистане увеличился со 190 долл. в 2002 г. до 897 долл. в 2021 г. при среднегодовом темпе роста 9,40%⁴⁶.

По данным Минфина Таджикистана, общая сумма внешнего долга на 1 января 2022 г. составила более 3,2 млрд долл., из которых около 1,1 млрд долл. – долг Китаю (35% внешнего долга Таджикистана)⁴⁷. По другим данным, долг Таджикистана государственному Экспортно-импортному банку Китая (Эксимбанк) составляет 1,98 млрд долл., т. е. 60% от всего внешнего долга⁴⁸ (48% в 2019 г.)⁴⁹. Отношение общих резервов, включая золото, к общей внешней задолженности на конец 2020 г. составляет 32,9% (21,5% в 2018 г.), баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2002 г. (снижение на 338% к 2017 г.)⁵⁰.

Большая часть обязательств Таджикистана – это госдолг по связанным кредитам. Средства идут на инфраструктурные проекты, необходимые для развития экономики республики. В обмен на финансовую помощь Таджикистан обязан импортировать товары, предоставлять контроль над месторождениями, выполнять другие, часто невыгодные, условия соглашений.

Согласно Закону Республики Таджикистан о национальной безопасности национальными интересами Республики Таджикистан являются: «...незыблемость... государственной независимости... территориальной целостности, неприкосновенности государственной границы и неотчуждаемости территории страны» (Гл. 1, Ст. 5)⁵¹. При этом за годы независимости Таджикистан передал КНР за долги 1,5 тыс. кв. км своей территории (около 1% от общей площади государства) в Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО). Эти земли не только богаты месторождениями

драгоценных камней, урана и других полезных ископаемых, но и имеют важное стратегическое значение. Здесь проходит единственная транспортная артерия Памира – Памирский тракт, а также берут истоки крупные водные артерии – Памир и Мургаб (истоки Аму-Дарьи)⁵². Также сообщается, что при строительстве стратегических объектов, разработке месторождений, запуске производства Китай практикует использование в качестве рабочей силы собственные войска. Сообщается, что в 2016 г. между правительствами Таджикистана и Китая было подписано соглашение о строительстве семи пограничных застав и тренировочных центров на таджикско-афганской границе. На китайские гранты уже построена первая база в Мургабском районе Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана, три комендатуры, пять пограничных застав и постов, учебный центр⁵³.

Кризисные явления в экономике республики усугубляются влиянием пандемии *COVID-19*. Влияние кризисных факторов проявляется: в значительном сокращении денежных переводов трудовых мигрантов из России⁵⁴; в резком сокращении импорта и экспорта; в увеличении бюджетного дефицита и снижении налоговых доходов; в снижении притока иностранных инвестиций; в падении доходов в туристической индустрии и в сфере транспортных и иных услуг; в росте цен на товары потребления. Страна нуждается в дополнительных внешних займах. Сообщалось, что для реализации антикризисного плана правительства Республики Таджикистан Евросоюз планировал предоставить дополнительную финансовую помощь в размере 48 млн. евро в виде гранта и кредит на сумму 30 млн. евро от Европейского инвестиционного банка⁵⁵. Азиатский банк развития (АБР) утвердил грант в размере 50 млн долл., чтобы помочь правительству Таджикистана смягчить неблагоприятные экономические и социальные последствия российского вторжения на Украину⁵⁶. С тех пор как Таджикистан присоединился к АБР в 1998 г., банк стал крупнейшим многосторонним партнером страны по развитию, предоставив более 2,5 млрд долл. помощи, в т. ч. более 1,8 млрд долл. в виде грантов. Стратегия странового партнерства АБР для Таджикистана на 2021–2025 гг. сосредоточена на трех стратегических приоритетах: структурные реформы для улучшения распределения и мобилиза-

ции ресурсов, повышение производительности труда за счет развития человеческого капитала и повышение уровня жизни путем инвестирования в экономику, связанную с землей.

Исходя из вышеизложенного, велика вероятность нарастания сложностей с обеспечением экономической независимости и территориальной целостности Таджикистана.

3.4. Китайско-туркменские приоритеты углеводородной и транспортной безопасности

Туркменистан, став самостоятельным участником мирового сообщества, разработал и целенаправленно претворяет в жизнь собственную модель поведения в международном сотрудничестве, ориентированного на многовариантность отношений и целесообразность в построении долгосрочного партнерства. Согласно Конституции Туркменистана, постоянный нейтралитет Туркменистана является неизменным основополагающим принципом формирования его внутренней и внешней политики, он придерживается принципа «...отказа от участия в военных блоках и союзах» (Ст. 9 Конституции Туркмении)⁵⁷. Существенной особенностью Туркменистана является информационная закрытость страны. Согласно Экономической стратегии Туркменистана, в ряду стратегических целей – переход к цифровой экономике⁵⁸. Туркменистан уделяет особое внимание структурному преобразованию своей экономики и развитию транспортно-транзитных коридоров⁵⁹. В президентской программе по социально-экономическому развитию страны на 2019–2025 гг. Туркменистан определен как «трансконтинентальный экономический мост взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем»⁶⁰.

Туркменистан в ЦА является самым активным сторонником китайского проекта ОПОП «как новой модели регионального сотрудничества»⁶¹. По данным Министерства иностранных дел Туркменистана, республика «выступает в качестве одного из крупнейших международных транзитных центров железнодорожных перевозок по линиям Север–Юг, Запад–Восток. Туркменистан превращается в крупнейший международный транзитно-транспортный и телекоммуникационный коридор мирового значе-

ния»⁶². Как указано выше, уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран, позволяющего сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном⁶³; компании из КНР активно инвестируют в транспортный сектор; 90% транспортных мощностей железнодорожных магистралей обеспечивается локомотивами, произведенными в Китае⁶⁴.

Основу закрытого бюджета Туркменистана составляет экспорт газа, более 90% которого идет в Китай⁶⁵. Закрытость страны, недоступность данных и непрозрачность кредитной истории вынуждают оперировать косвенными показателями. В прежние годы МВФ и Всемирный банк публиковали экономические данные о Туркменистане, согласно которым ВВП был равен 45 млрд долл. (2019 г.). Эти данные эксперты получали от властей страны. С 2021 г. обе организации перестали публиковать получаемую информацию из-за сомнений в её надежности⁶⁶. Данные из официальных источников у экспертов вызывают сомнения т. к. содержат очевидные нестыковки, указывающие, например, на четырехкратное завышение ВВП в официальных данных⁶⁷: «номинальный ВВП страны равен лишь 12,3 млрд долл., то есть почти вчетверо меньше, чем заявлялось ранее». Другие источники указывают, что в 2021 г. ВВП Туркменистана составил 62,2 млрд долл. (14,7 млрд долл. в 2002 г.) при среднегодовом темпе роста 8,86%⁶⁸. ВВП на душу населения в Туркменистане увеличился с 3,178 тыс. долл. в 2002 г. до 10,111 тыс. долл. в 2021 г. при среднегодовом темпе роста 7,26%⁶⁹.

Также в правительственных источниках указывается, что на данный момент весь внешний долг Туркменистана составляет 1,35 млрд долл., или 11% ВВП⁷⁰. По другим данным, валовой внешний долг Туркменистана вырос за 10 лет на 500%⁷¹ и составил 30,3% ВВП (2019 г.)⁷². Долг Китаю, по оценочным данным, – 6,7 млрд долл. (35% от внешнего долга)⁷³, золотовалютные резервы – около 30% от внешнего долга, баланс счета текущих операций с 2009 г. находится в основном в состоянии дефицита (отрицательная динамика – 485% к 2019 г.)⁷⁴.

Туркмения занимает четвертое место по запасам газа. По официальным данным, на территории страны уже открыто более

190 нефтяных и газовых месторождений, а запасы углеводородов глубоководных месторождений на Каспии составляют до 12 млрд т нефти и свыше 6 трлн м³ природного газа⁷⁵. При этом республика испытывает большие сложности с монетизацией своего «сырьевого капитала». Большая часть кредитов пошла на разработку газовых месторождений («Галкыныш» и др.), газом Туркменистан и оплачивает свои долги.

Туркменистан видит выход из данного сложного положения в строительстве альтернативных газопроводов, включая трансафганский ТАПИ и газопровод в Европу через Каспийское море. Но ни один из этих проектов, скорее всего, не будет реализован в ближайшем будущем по целому ряду финансовых, политических и прочих причин, включая безопасность^{76,77,78}.

В соответствие с инициативой ОПОП Туркменистан является ключевым источником углеводородов на долгосрочную перспективу, а также важным транспортно-транзитным узлом для Пекина, через который Китай планирует выйти на рынки Персидского залива. Этим, вероятно, объясняется ревностное отношение китайской стороны к попыткам, предпринимаемым Ашхабадом, по диверсификации экспортных путей и привлечению других инвесторов⁷⁹. Китай также озабочен безопасностью своих инвестиций в Туркмении в связи с сообщениями о попытках внутренней дестабилизации, вызванных многолетней внутренней социально-экономической деградацией и нестабильной ситуацией в соседнем Афганистане. Китайские аналитики отмечают, что «в последнее время туркменская политика нейтралитета демонстрирует свои слабые стороны», а именно – туркменская «слабая армия не способна защитить свои южные границы»⁸⁰. Таким образом, Китай предлагает свою помощь Туркменистану в вопросе обеспечения безопасности. После того как в 2015 г. китайский парламент принял закон о борьбе с терроризмом, который разрешил армии участвовать в антитеррористических операциях за рубежом, национально-освободительная армия Китая (НОАК) участвует в охране своих зарубежных проектов. Например, территория Айнакского меднорудного месторождения Афганистана, куда, по предварительным планам, придет туркменский газ по трубопроводу Туркмения – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), полностью контролируется и

охраняется китайскими военными. Сообщается, что Китай планирует создать военную базу на севере Афганистана⁸¹.

3.5. Узбекистанский сегмент китайской региональной транспортной и углеводородной стратегии

После ухода из жизни первого президента Узбекистана Ислама Каримова национальный стиль Узбекистана, отличавшийся «сдержанностью во внешней политике»⁸², стал меняться. Новое руководство Узбекистана, пришедшее к власти в результате «самых открытых в истории современного Узбекистана» выборов (2016 г.)^{83,84} объявило о начале «институциональных и структурных реформ, направленных на сокращение присутствия государства в экономике»⁸⁵. Основными из них, по мнению узбекских экспертов⁸⁶, являются: унификация обменных курсов, либерализация валютного рынка, введение конвертации по текущим операциям⁸⁷, устранение ряда административных барьеров на пути трансграничного движения товаров и людей и снижение таможенных платежей, реформа банковского сектора и денежного обращения, радикальная налоговая реформа.

Однако, по оценкам экспертов, намеченные реформы в большинстве пока существуют только в виде деклараций, «руководство страны все еще находится под сильным влиянием философии и практики импортозамещения и протекционизма, а также традиции «ручного управления» экономикой»⁸⁸, оставшейся от прежнего руководства республики, критикуемого за «авторитарность»⁸⁹, «коррупцию»⁹⁰ и «нарушение прав человека»⁹¹. При этом есть мнение, что именно закрытый авторитарный стиль прежней администрации позволил избежать «цветной революции» во время выборов 2016 г. Внутренняя ситуация в республике сохраняет свое содержание с присущими характерными особенностями⁹², формировавшимися с момента обретения независимости республики в 1991 г. В Республике Узбекистан сохраняются факторы, которые негативно влияют на эффективность системы исполнительной власти, среди которых «высокий уровень коррупции, отсутствие комплексной системы контроля достижения целей, низкая результативность парламентского контроля, излишний контроль СМИ, отсутствие развитой

системы подготовки управленческих кадров, что приводит к снижению результативности гос. проектов и неэффективному использованию денежных средств»⁹³.

Наблюдается существенная активизация внешней политики нового руководства республики по принципу многовекторности⁹⁴: развитие сотрудничества не только с ведущими мировыми державами, но также с негосударственными международными структурами. А именно, летом 2020 г. прошли встречи в формате «Центральная Азия – США» (C5+1), ВТО – Узбекистан, КНР – Узбекистан и др. При этом в своей внешнеполитической деятельности Узбекистан продолжает следовать курсу, установленному И. Каримовым в 2012 г.⁹⁵, закрепляя два главных принципа – военного нейтралитета и более активного взаимодействия с государствами Центральной Азией⁹⁶. По оценкам экспертов, эта тенденция сохранится в краткосрочной и среднесрочной перспективе⁹⁷.

Новая Военная доктрина Узбекистана, принятая 9 января 2018 г., закрепила военный нейтралитет, впервые заявленный в нынешней концепции. Аналогичным образом доктрина запрещает вступление в военные блоки, размещение иностранных военных баз и отправку войск для участия в конфликтах за рубежом (Гл. 3)⁹⁸.

Учитывая грандиозный масштаб планируемых преобразований в республике, своевременным представляется принятие новой редакции Концепции национальной безопасности Узбекистана⁹⁹, анонсированной в 2018 г. Действующий закон «О Концепции национальной безопасности Республики Узбекистан» был принят в 1997 г. Разработка новой редакции закона предусмотрена проектом Государственной программы Узбекистана на 2018 г.¹⁰⁰ и должна отразить новые подходы в реагировании на внешние и внутренние угрозы дестабилизации ситуации в стране. По имеющимся данным, национальные интересы Республики Узбекистан в транспортной сфере и угрозы им включены в проект новой редакции Концепции национальной безопасности¹⁰¹. По состоянию на декабрь 2020 г. сообщений о принятии новой Концепции в официальных источниках не обнаружено.

К приоритетным направлениям развития и либерализации экономики, согласно Стратегии действий по дальнейшему развитию

Республики Узбекистан, относится «укрепление макроэкономической стабильности и сохранение высоких темпов роста экономики» посредством продолжения «проведения взвешенной политики внешних заимствований, эффективного использования привлеченных иностранных инвестиций и кредитов», сокращения «роли государства в регулировании социально-экономического развития страны, децентрализации и демократизации системы государственного управления»¹⁰².

Узбекистан придает стратегическое значение развитию транспортной отрасли, принимает меры, направленные на развитие транспортной инфраструктуры на национальном и региональном уровнях, а также по её интеграции в международную транспортную систему. Тем самым Узбекистан стремится стать общерегиональным транспортным хабом и повысить свой региональный политический статус. Имеющиеся на настоящий момент транспортные коммуникации¹⁰³ недостаточны для поддержания устойчивого экономического развития республики. Одним из важнейших направлений развития и источником новых инвестиционных поступлений руководство республики считает транзитный потенциал своей территории.

Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев особое внимание уделяет необходимости «формирования надежных транспортных, в том числе транзитных, коридоров для поставок внешнеторговых грузов Узбекистана на крупнейшие рынки мира и региона»¹⁰⁴. Впервые в истории независимого Узбекистана в 2019 г. создан единый орган в сфере транспорта – Министерство транспорта Республики Узбекистан¹⁰⁵, активно ведется реализация «Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 гг.»¹⁰⁶. В настоящее время разрабатывается «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года»¹⁰⁷. Несмотря на ряд позитивных сдвигов в создании и совершенствовании транспортной системы Узбекистана, имеется ряд проблем, снижающих её общую эффективность¹⁰⁸.

Согласно приоритетным направлениям развития и либерализации экономики Узбекистана в реализации намеченных реформ ос-

новная ставка делается на «проведение взвешенной политики внешних заимствований»¹⁰⁹. В этом контексте очень привлекательным для Узбекистана кажется инициатива «Экономический пояс Шелкового пути», в рамках которой предоставляется возможность получения кредитов и привлечения инвестиций.

В соответствии с указом президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-499611, для расширения и углубления сотрудничества с международными и зарубежными государственными финансовыми институтами, ведущими иностранными компаниями и банками, повышения эффективности использования привлекаемых иностранных инвестиций в республике был образован Государственный комитет Республики Узбекистан по инвестициям¹¹⁰. Среди основных направлений его деятельности были указаны координация работы по формированию и проведению единой государственной инвестиционной политики, в т. ч. привлечение иностранных инвестиций, а также улучшение инвестиционного климата в республике на основе совершенствования законодательно-правовой базы. Пристальное внимание будет уделяться привлечению прямых инвестиций, кредитов и средств финансово-технического содействия для реализации инвестиционных проектов в рамках отраслевых инвестиционных программ, комплексных программ социально-экономического развития территорий, программ развития производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфраструктуры, а также системного мониторинга за ходом их реализации¹¹¹.

Руководство республики надеется на создание по пути ЭПШП «интегрированных промышленных технопарков, научно-инновационных кластеров и свободных экономических зон». «Мы рассчитываем на реализацию в нашем регионе, где сосредоточены богатейшие природные, производственные и человеческие ресурсы, крупных проектов в сфере транспорта, торговли, инвестиций, энергетики и высоких технологий», – сказал Президент Узбекистана. Вторым ключевым вопросом, по его словам, является разработка комплексной программы действий по сотрудничеству в создании транспортно-логистических маршрутов, связывающих Центральную Азию через Китай и Россию с рынками Южной, Юго-Восточной Азии и европейских стран¹¹².

В 2021 г. Узбекистан и КНР продолжили наращивать сотрудничество по реализации различных программ в рамках концепции «Один пояс – один путь»¹¹³. Были подписаны соглашения о международных автомобильных перевозках с Казахстаном и Кыргызстаном. В феврале 2018 г. автодорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» была введена в постоянную эксплуатацию. Ведутся работы по строительству железной дороги по этому же маршруту, что позволит Китаю и странам Центральной Азии получить выход к иранским портам Персидского залива¹¹⁴. В числе крупнейших проектов КНР также железная дорога Ангрэн – Пап с тоннелем на перевале Камчик, который обошелся в 455 млн долл. Страны реализуют более 50 совместных проектов.

В 2017 г. в Ташкенте была создана Ассоциация китайских промышленных и коммерческих предприятий. В 2019 г. в стране была зарегистрирована 531 новая китайская компания, в результате чего их общее количество достигло 1652 (российских – 1828). Общий объем китайских инвестиций в экономику Узбекистана превышает 8 млрд долл. (2018 г.)¹¹⁵. В 2019 г. Узбекистан и Китай подписали соглашение о создании совместного инвестфонда на 1 млрд долл. В экспертной среде высказывается мнение, что в последнее время продвигаются транспортные проекты, противоречащие интересам Узбекистана¹¹⁶. Неопределенность геополитического положения соседнего Афганистана препятствует реализации перспективных, по мнению Ташкента, транспортных трансафганских проектов. Например, экспертная оценка проекта строительства железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар очень неоднозначна.

Официальные источники Узбекистана и приближенные к ним эксперты транслируют исключительную перспективность проекта, который превратит Центральную Азию в «ключевое звено в трансконтинентальном экономическом пространстве между Южной Азией, АТР, СНГ, Европой и Ближним Востоком». «Успешной реализации проекта железной дороги на современном этапе будет способствовать его широкая внешняя поддержка, причем не только со стороны заинтересованных стран региона, но и США»¹¹⁷. Очевидно, что регион остается под пристальным вниманием Запада. Стимулируя афганское транспортное направление,

США перенаправляют вектор развития транспортных потоков ЦА в своих интересах, привлекая Узбекистан льготным финансированием, перспективой превращения в «ключевое звено в трансконтинентальном экономическом пространстве», тем самым еще более отдаляя его от интеграции с ЕАЭС. Активные инициативы руководства республики по организации новых интеграционных процессов при поддержке США являются косвенным подтверждением этому^{118,119}.

При этом экономические показатели республики не успевают за существенным увеличением объема инвестиций и кредитов. Согласно статистическим данным *World Development Indicators (WDI)*¹²⁰ в 2021 г. ВВП Узбекистана составил 69,2 млрд долл. (57,92 млрд долл. в 2019 г., 12,11 млрд долл. в 2002 г.). В период 2016–2019 гг. падение показателя ВВП составило 71,22%¹²¹. ВВП на душу населения – 2,002 тыс. долл. (1,742 тыс. долл. в 2019 г., 2,576 тыс. долл. в 2016 г.). В 2020 г. общие резервы Узбекистана составили 108,5% от внешнего долга (199,8% в 2014 г.)¹²². Баланс счета текущих операций сохраняет отрицательное значение – 3,2 млрд долл. (0,3 млрд долл. в 2016 г.). Внешний долг Узбекистана на 2020 г. составлял 29,3 млрд долл. (+340,69% к 2016 г., что составляло 50,58% от ВВП на тот момент)¹²³, тогда же долг Узбекистана¹²⁴ перед Китаем превысил 3 млрд долл. (+53% к 2019 г.)¹²⁵. Официальная статистика Узбекистана на конец 2021 г. показывает уровень госдолга в 26,3 млрд долл. (38% от ВВП)¹²⁶. Основными кредиторами Узбекистана на конец 2021 г. были Азиатский банк развития (5,2 млрд долл.) и Всемирный банк (4,3 млрд долл.), на которых приходится 36,1% всего госдолга. Следом идут Государственный банк развития Китая (2,2 млрд долл.) и Эксимбанк Китая (2 млрд долл., или 16,7% в структуре долга)¹²⁷.

В Центральном банке Узбекистана отметили, что тенденция увеличения внешнего госдолга сохранится, так как страна продолжает активно привлекать инвесторов и кредиторов для развития своей экономики¹²⁸. Рейтинговое агентство *Fitch Ratings Inc.* указывает на сильную зависимость РУ от сырьевого сектора, высокую инфляцию и структурные недостатки в плане низкого ВВП на душу населения и низких уровней институциональной среды и ка-

чества управления, а также высокий уровень коррупции. Сильные фискальный и внешний балансы сглаживают риски, связанные со значительным дефицитом счета текущих операций и продолжающееся увеличение показателя долга у государства. В связи с неопределенностью в отношении продолжительности глобальной пандемии, а также с возможным ужесточением фискальной политики существуют риски увеличения дефицита бюджета и снижения налоговых поступлений^{129,130}. Продолжительное увеличение дефицита счета текущих операций, обусловленного быстрым ростом кредитования, потенциальное сокращение валютных резервов и быстрое увеличение внешних обязательств являются факторами риска для устойчивого экономического развития.

В поисках путей преодоления кризисных явлений в экономике Узбекистан поставил целью превратить свою территорию в ключевой региональный логистический центр, при этом делает ставку на внешние заимствования. Осуществление подобных планов сопровождается значительными внутренними и внешними рисками, т. к. Узбекистан становится объектом столкновения региональных интересов США и КНР.

3.6. Казахстанско-китайская повестка: сжатие и переформатирование

В Стратегии развития Республики Казахстан (РК) до 2050 г.¹³¹ в разделе «Политика управления государственным и внешним долгом» были поставлены следующие цели: постоянно контролировать уровень государственного долга и долга «квазигосударственного сектора экономики страны», «сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов за пределами Казахстана, тщательно просчитывая свои выгоды», развивать транзитный потенциал, создавать инфраструктуру, подчиняясь закону рентабельности. В закон РК «О национальной безопасности Республики Казахстан» к основным национальным интересам Республики Казахстан отнесено в том числе устойчивое функционирование субъектов топливно-энергетического комплекса, транспортной и производственных отраслей (Ст. 5, п. 11), обеспечение экономической

безопасности, включая транспортную безопасность... формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а также устойчивое развитие и обеспечение конкурентоспособности транзитного потенциала (Ст. 22)¹³².

В транспортной стратегии Республики Казахстан прописан переход инфраструктурной системы на качественно новый уровень функционирования; осуществление финансирования инфраструктуры на принципах полной самокупаемости; существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний за счет транзитных перевозок¹³³.

Драйвером экономического и инфраструктурного развития Казахстана стала государственная программа «Нұрлы жол» («Светлый путь»)¹³⁴, которая предусматривает интеграцию макрорегионов страны путем выстраивания эффективной инфраструктуры. Выполнение проекта шло в тесном сопряжении с инициативой «Экономический пояс Шелкового пути»¹³⁵. Председатель КНР Си Цзиньпин в своем выступлении на Форуме международного сотрудничества «Один пояс – один путь» в 2021 г. назвал Казахстан «чемпионом» по транзиту трансконтинентальных перевозок¹³⁶. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительству ЭПШП за пять лет – появление платных дорог, новые рабочие места, рост внутренних и международных грузоперевозок. Сообщается, что по итогам реализации Госпрограммы построено и реконструировано порядка 3 тыс. км автодорог республиканского значения, в том числе: Западная Европа – Западный Китай – 527 км, Центр – Юг – 324 км, Центр – Восток – 795 км, Капшагай – Талдыкорган – 160 км, Астана – Петропавловск – граница РФ – 177 км, Уральск – Каменка – 100 км, Актобе – Атырау – Астрахань – 42 км, Талдыкорган – Усть-Каменогорск – 20 км, Калбатау – Майкапшагай – 18 км, Бейнеу – Актау – 382 км, Жетыбай – Жанаозен – 73 км, Бейнеу – Акжигит – 85 км, Щучинск – Зеренда – 80 км, Таскескен – Бахты – 80 км, Юго-Западный обход Астаны – 34 км, Обход Сатпаева – 15 км, Павлодар – Омск – 59 км, мост через р. Тобол – 3 км. Отремонтировано около 10 тыс. км автодорог республиканского значения и 15 тыс. км дорог местного значения. По итогам завершения программы доля автодорог республиканского значения в хорошем и

удовлетворительном состоянии доведена до 88% и дорог местного значения – до 71%¹³⁷.

Сообщается, что иностранные инвестиции на одного жителя республики превышают средние показатели по миру и в два раза выше, чем в развивающихся странах. При этом доля инвестиций в горнодобывающую отрасль Казахстана составила 34% от всего объема плюс 23% на геологоразведку¹³⁸.

Казахстан, в силу своего наиболее раннего включения в инициативу ОПОП, на сегодняшний день наиболее «освоен» всевозможными китайскими проектами во всех экономических сферах¹³⁹. По сообщениям экспертов «в Казахстане постепенно осознали, что при всех плюсах китайской инициативы искать в нем панацею для выхода из экономического кризиса не стоит... большого общественного ажиотажа вокруг проекта уже не заметно»¹⁴⁰. Сквозные трансказахстанские трассы имеют небольшую загруженность и не оказывают существенного влияния на экономику республики.

Экономические показатели подтверждают, что расчет на существенные поступления от транзита пока не оправдывается. По итогам 2021 г. ВВП Казахстана был на уровне 197,11 млрд долл. (181,67 млрд долл. в 2019 г., рост 2021 г. к 2019 г. – около 8%; 236,64 млрд долл. в 2016 г., снижение 2019 г. к 2016 г. составило 76,77%)¹⁴¹, показатель ВВП на душу населения составил 10,306 тыс. долл. (9,750 тыс. долл. в 2019 г., 13,879 тыс. долл. в 2013 г.), международные резервы, включая золото, были на уровне 34,377 млрд долл. (28,96 млрд долл. в 2019 г.), баланс счета текущих операций имеет отрицательное значение -5,7 млрд долл. (-6,5 млрд долл. в 2019 г.; 2 млрд долл. в 2013 г., падение 2019 г. к 2013 г. составило 2800%). Совокупный внешний долг по состоянию на 1 июля 2022 г. – 164,2 млрд долл.¹⁴² (162,6 млрд долл. в 2019 г., что равнялось 94% ВВП), долг Китаю – около 9 млрд долл.¹⁴³ (12,18 млрд долл. в 2019 г.)¹⁴⁴. Наибольшая задолженность приходится на Нидерланды – 44,8 млрд долл.¹⁴⁵

С момента объявления о начале реализации инициативы ОПОП в 2013 г. ситуация в мире решительно изменилась. Российско-украинский раскол, включая проведение Россией СВО на Украине, мощное антироссийское санкционное давление, заморозив-

шие основные транспортные проекты, связанные с Восточной Европой, оказали существенное влияние на дальнейшие планы Китая. Эксперты указывают, что «Южная Азия и Средиземное море как цели китайского товарного пояса сейчас более значимы, чем выход на Европу»¹⁴⁶.

¹ 郑宝银 “走出去”战略《国际贸易问题》2005年 第2期 (Чжэн Баоинь. Стратегия выхода на глобальный уровень) // Гоцзи Маоин Вэньти. 2005. Вып. 2.

² Салицкий А. И., Семенова Н. К. Шелковое наступление Китая. URL: http://www.perspektivy.info/oikumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (дата обращения: 03.05.2022).

³ Там же.

⁴ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21-st Century Maritime Silk Road. Beijing: Foreign Languages Press. 2015.

⁵ Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С. 55.

⁶ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С. 5. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf> (дата обращения: 07.09.2022).

⁷ Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyrgyzskoy-24732.html> (дата обращения: 17.05.2022).

⁸ Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: <https://lex.uz/docs/3107042> (дата обращения: 28.10.2022).

⁹ Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н. А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения: 17.05.2022).

¹⁰ Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/> (дата обращения: 17.05.2022).

¹¹ Ордобаев А. Транспортные коридоры Южной Азии и Кавказа. Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан – Лидера Нации. Астана. 48 с.

¹² Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries> (дата обращения: 17.05.2022).

¹³ Саидов А. Х., Кашиная Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права. № 12. 2005. С. 119.

¹⁴ Мельвиль А. Ю. и др. Категории политической науки. М.: МГИМО(У) МИД, РОССПЭН. 2002. С. 595, 598.

¹⁵ Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права. № 12. 2005. С. 119.

¹⁶ Niebuhr R. His Religious, Social and Political Thought / Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Bretall. N. Y., 1956.

¹⁷ Morgenthau H. 1951. In Defense of the National interest: A Critical Examination of American Foreign Policy. New York: Alfred A. Knopf. 283 p.

¹⁸ Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права. № 12. 2005. С. 121.

¹⁹ Семенова Н. К. Экономический пояс Шелкового Пути: национальные интересы и проблемы стран-транзитеров // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: материалы XI международной научно-практической конференции (Благовещенск, 11–12 мая 2021 г.). Вып. 11. Ч. 3 / Отв. ред. Д. В. Буюров. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2021. С. 298–302.

²⁰ Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: <https://youtu.be/sPKy9UD4xIM> (дата обращения: 30.05.2022).

²¹ Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. Бишкек, 2018. С. 12.

²² Там же. С.11.

²³ Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://text-books.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyrgyzskoy-24732.html> (дата обращения: 17.05.2022).

²⁴ Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: <https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-konceptcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki> (дата обращения: 20.05.2022).

²⁵ Семенова Н. К. Центральнoазиатский контекст инициативы «Один пояс – один путь»: национальные интересы и вызовы // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2020. С. 206–210.

²⁶ Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: <https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontseptsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyrgyzskoy-respubliki.html> (дата обращения: 15.05.2022).

²⁷ Kyrgyzstan - Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Kyrgyzstan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP> (дата обращения: 17.05.2022).

²⁸ Как Кыргызстан пытается избежать «долговой ловушки». URL: <https://cabar.asia/ru/kak-kyrgyzstan-pytaetsya-izbezhhat-dolgovoj-lovushki> (дата обращения: 17.05.2022).

²⁹ Kyrgyzstan – Total reserves in % of total external debt. URL: <https://knoema.com/atlas/Kyrgyzstan/topics/Economy/Balance-of-Payments-Reserves/Total-reserves-percent-of-total-external-debt> (дата обращения: 17.05.2022).

³⁰ Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html> (дата обращения: 17.05.2022).

³¹ World Development Indicators (WDI). URL: <https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/Экономика> (дата обращения: 17.05.2022).

³² Денисенко Д. Кыргызстан сократил долги перед 12 внешними кредиторами, в том числе Эксимбанком Китая. URL: <https://economist.kg/2018/11/19/kyrgyzstan-sokratil-dolgi-pered-12-vneshnimi-kreditorami-v-tom-chisle-eksimbankom-kitaya/> (дата обращения: 17.05.2022).

³³ Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С. 14. URL: https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview_04_2020_RU_web.pdf (дата обращения: 17.05.2022).

³⁴ Антикризисные меры стран Центральной Азии по борьбе с пандемией. Обзор отчета ОЭСР. URL: <https://stanradar.com/news/full/39332-antikrizisnye-mery-stran-tsentralnoj-azii-po-borbe-s-pandemiej-obzor-otcheta-oesr.html> (дата обращения: 20.05.2022).

³⁵ Кыргызстан просит Китай облегчить условия выплаты внешнего долга. URL: <https://economist.kg/2020/05/29/kyrgyzstan-prosit-kitaj-oblegchit-usloviya-vyplaty-vneshnego-dolga/> (дата обращения: 17.05.2022); Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html> (дата обращения: 17.05.2022).

³⁶ Чем грозит долг перед Китаем – о судьбах стран, бравших кредиты у КНР. URL: <https://stanradar.com/news/full/29641-chem-grozit-dolg-pered-kitaem-o-sudbah-stran-bravshih-kredity-u-kr.html> (дата обращения: 20.05.2022).

³⁷ Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: <http://asiarussia.ru/news/13002/> (дата обращения: 28.10.2022).

³⁸ Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения: 17.05.2022).

³⁹ Малаев М. Пришел, увидел, купил // Журнал «Огонёк», № 39, 07.10.2019. С. 19.

⁴⁰ Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html> (дата обращения: 17.05.2022).

⁴¹ Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил \$2 млрд. URL: <https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/> (дата обращения: 27.05.2022).

⁴² В Душанбе опровергли слухи о китайской экспансии в Таджикистане. URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20180202/1024629831/dushanbe-china-sluhi-ekspansiya-tajikistan.html> (дата обращения: 17.05.2022).

⁴³ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С. 5. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf> (дата обращения: 26.04.2022). Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018–2040 годы. Бишкек. 2018. С. 11. URL: <https://mineconom.gov.kg/storage/directs/documents/209/15421950795bec078718fff.pdf> (дата обращения: 26.04.2022).

⁴⁴ Семенова Н. К. Центральноеазиатский контекст инициативы «Один пояс – один путь»: национальные интересы и вызовы // Большая Евразия: Развитие, бе-

зопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2020. С. 206–210.

⁴⁵ Tajikistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Tajikistan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP> (дата обращения: 28.04.2022).

⁴⁶ Tajikistan – Gross domestic product per capita in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Tajikistan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP-per-capita> (дата обращения: 28.04.2022).

⁴⁷ Минфин: Долг Таджикистана перед Китаем превышает \$1 млрд. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20220202/minfin-dolg-tadzhikistana-pered-kitaem-sostavlyayet-bolee-1-mlrd> (дата обращения: 26.10.2022).

⁴⁸ Таджикистан: как дорого обойдутся полученные от Китая кредиты? URL: <https://russian.eurasianet.org/таджикистан-как-дорого-обойдутся-полученные-от-китая-кредиты-0> (дата обращения: 26.10.2022).

⁴⁹ Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: <https://rus.ozodi.org/a/30090194.html> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁰ Таджикистан. Экономика. URL: <https://knoema.com/atlas/Tajikistan/topics/Economy> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵¹ Закон Республики Таджикистан о безопасности (Закон РТ от 15.03.2016 г., № 1283). URL: http://vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf (дата обращения: 26.04.2022).

⁵² Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда. URL: <https://nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵³ Умаров Т. На пути к Pax Sinica. URL: <https://www.ipg-journal.io/regiony/azija/statja/show/na-puti-k-pax-sinica-1035/> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁴ По неофициальным данным, в России трудятся более 1,5 млн граждан Таджикистана. Объем переводов от них составляет 35–37% ВВП республики и 77% доходов населения. За 9 месяцев 2019 г. таджикскими трудовыми мигрантами из России на родину переведено 2,5 млрд долл., это больше госбюджета страны, который за январь – ноябрь составил 2,1 млрд долл. // Объем переводов трудовых мигрантов в Таджикистан превышает госбюджет. URL: https://easily.com/ru/news/2019/12/19/obem-perevodov-trudovyh-migrantov-v-tadzhikistan-prevyshaet-gosbyudzet?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_%20referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁵ Европейский Союз (ЕС) сообщил о выделении дополнительных средств РТ на сумму 78 миллионов евро. URL: <https://medt.tj/ru/news/novosti-ministerstva-ekonomiki/1545-itti-odi-avrupo-dar-avob-ba-darkhosti-ukumati-um-urii-to-ikiston-vo-basta-ba-udo-namudani-78-mln-evro-mabla-ii-ilovag-khabar-dod> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁶ \$50 Million ADB Grant to Support Food Security, Social Protection, and Business in Tajikistan. URL: <https://www.adb.org/news/50-million-adb-grant-support-food-security-social-protection-and-business-tajikistan> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁷ Конституция Туркменистана (новая редакция). URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808> (дата обращения: 28.10.2022).

⁵⁸ Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/> (дата обращения: 26.04.2022).

⁵⁹ Добровольный национальный обзор Туркменистана. Цели в области устойчивого развития. Ашхабад, 2019. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_Turkmenistan.pdf (дата обращения: 26.04.2022).

⁶⁰ Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL: <https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozrozhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html> (дата обращения: 26.04.2022).

⁶¹ Семенова Н. К. Центральнoазиатский контекст инициативы «Один пояс - один путь»: национальные интересы и вызовы // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. Сотрудничества / отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2020. С. 206–210.

⁶² Экономика. Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/4> (дата обращения: 26.04.2022).

⁶³ Туркменистан и Китай сообщают о возрождении Великого Шелкового пути. URL: <https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 26.04.2022).

⁶⁴ Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР Сунь Вэйдун: Китай высоко оценивает достижения Туркменистана за годы независимого развития. URL: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=12597> (дата обращения: 26.04.2022).

⁶⁵ Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», № 39, 07.10.2019. С. 19.

⁶⁶ Глава Внешэкономбанка назвал объем внешнего долга Туркменистана. Он не соответствует заявляемому ВВП страны. URL: <https://www.hronikatm.com/2021/09/gdp-shenanigans/#:~:text=Согласно%20опубликованной%20на%20совещании%20диаграмме,-%20до%20%240%2C86%20млрд.> (дата обращения: 26.04.2022).

⁶⁷ Там же.

⁶⁸ Turkmenistan - Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).

⁶⁹ Turkmenistan - Gross domestic product per capita in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).

⁷⁰ Глава Внешэкономбанка назвал объем внешнего долга Туркменистана. Он не соответствует заявляемому ВВП страны. URL: <https://www.hronikatm.com/2021/09/gdp-shenanigans/#:~:text=Согласно%20опубликованной%20на%20совещании%20диаграмме,-%20до%20%240%2C86%20млрд> (дата обращения: 26.04.2022).

⁷¹ Туркменистан. Экономика. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan-to-pics/Economy> (дата обращения: 26.04.2022).

⁷² Персонал МВФ завершает визит в Туркменистан в рамках консультаций по Статье IV. URL: <https://www.imf.org/ru/News/Articles/2019/04/10/pr19112-turkmenistan-imf-staff-completes-2019-article-iv-mission> (дата обращения: 26.04.2022).

⁷³ Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: <https://p.dw.com/p/3LIEY> (дата обращения: 28.04.2022).

⁷⁴ Туркменистан. Экономика. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan/topics/Economy> (дата обращения: 28.04.2022).

⁷⁵ Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/02/08/12172645.shtml> (дата обращения: 28.04.2022).

⁷⁶ Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL: <https://eurasia.expert/kitay-riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszipina-v-tsentralnoy-azii/> (дата обращения: 28.04.2022).

⁷⁷ Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк». № 39. 07.10.2019. С. 19.

⁷⁸ Изимов Р. Китай и Туркменистан: региональное измерение. URL: <https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitay-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/> (дата обращения: 28.04.2022).

⁷⁹ 土库曼斯坦提议日本参与土阿巴印天然气管道建设 (Туркменистан предлагает Японии участвовать в строительстве газопровода Туркменистан-Индия) (кит.). URL: <http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html> (дата обращения: 28.04.2022).

⁸⁰ 中亚国家正积极融入中国的“一带一路”建设 (Центральноазиатские страны активно интегрируются в китайскую концепцию «Один пояс – один путь») (кит.). URL: <http://world.people.com.cn/n1/2016/0718/c1002-28563324.html> (дата обращения: 28.04.2022).

⁸¹ Куприянов А. Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: <https://iz.ru/697205/aleksei-kupriyanov/kitaestan> (дата обращения: 28.04.2022).

⁸² Каримов И. А. Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палая, 1996. 509 с.

⁸³ Феруза Джани. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: <https://www.fergananews.com/articles/9142> (дата обращения: 28.04.2022).

⁸⁴ ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁸⁵ Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл. 3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁸⁶ Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁸⁷ О первоочередных мерах по либерализации валютной политики. Указ Президента Республики Узбекистан, от 02.09.2017 № УП-5177 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 36. С. 945.

⁸⁸ Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁸⁹ Joshua Norman. The world's enduring dictators: Islam Karimov, Uzbekistan. URL: <https://www.cbsnews.com/news/the-worlds-enduring-dictators-islam-karimov-uzbekistan/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹⁰ Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL: <https://lenta.ru/news/2012/02/14/corruption/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹¹ Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания. Заключительные замечания по четвертому периодическому докладу Узбекистана. URL: <http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2fPPRiCAqhKb7yhsjut9aDww3A3fMqDEftLPyp5lJaUZCJrImW8%2fDI2g7uqZABCXqS6O15T0kG9IvdDmfA2M5lSgzFVxuNoTA8N67Vrk%2b1RB4yH8OvkEclg3/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹² Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. С. 81–85.

⁹³ Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: <https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹⁴ Каких успехов добивается Узбекистан во внешней политике во главе с Шавкатом Мирзиёевым. URL: <http://xs.uz/ru/post/kakikh-uspekhnov-dobivaetsya-uzbekistan-vo-vneshnej-politike-vo-glave-s-shavkatom-mirziyoevym/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹⁵ Об утверждении Концепции внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан от 10 сентября 2012 года ЗРУ-330. URL: <https://www.lex.uz/acts/39322/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹⁶ Началась делимитация границы с Кыргызстаном, был взят курс на улучшение отношений с Таджикистаном // Корреспондент Sputnik Узбекистан выяснил у экспертов прогнозы внешней и внутренней политики Шавката Мирзиёева на посту президента республики. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20161206/4319972/chtou-spel-mirziyev-za-3-mesyaca.html/> (дата обращения: 08.10.2022).

⁹⁷ Бекмурзаев Н. Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: https://cabar.asia/ru/chtou-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3 (дата обращения: 28.10.2022).

⁹⁸ Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: <https://www.lex.uz/docs/3495906/> (дата обращения: 10.10.2022).

⁹⁹ Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiiyu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁰ Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: <https://lex.uz/docs/3107042> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰¹ *Зоҳидов А. А.* Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент. 2018. С. 11.

¹⁰² Приоритетные направления развития и либерализации экономики // О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан. Гл. 3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰³ Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁴ Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» // President.uz. URL: <http://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 25.07.2022).

¹⁰⁵ О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта. Указ Президента Республики Узбекистан 1 февраля 2019 г., № УП-5647. Ташкент. URL: <https://lex.uz/docs/4194115> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁶ Комплексная программа по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы. Приложение № 1 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года № ПП-3422/. URL: <https://lex.uz/docs/3436207> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁷ Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года. URL: https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883 (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁸ *Эргашев Б.* Транспортная Стратегия Узбекистана и становление институтов для реализации единой транспортной политики. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finsansy/42040-transportnaya-strategiya-uzbekistana-i-stanovlenie-institutov-dlya-realizacii-edinoj-transportnoy-politiki.html> (дата обращения: 10.10.2022).

¹⁰⁹ Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл. 3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042> (дата обращения: 10.10.2022).

¹¹⁰ Об образовании Государственного комитета Республики Узбекистан по инвестициям. Указ президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-4996 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 14. С. 215.

¹¹¹ *Зиядуллаев Н. С., Зиядуллаев У. С.* Национальные приоритеты Республики Узбекистан в условиях интеграции в мирохозяйственные связи // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. Т. 14, № 9. С. 1731– 1744. URL: <https://doi.org/10.24891/ni.14.9.1731> (дата обращения: 10.10.2021).

¹¹² Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/> (дата обращения: 10.10.2021).

¹¹³ Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь». С.47–51. URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf (дата обращения: 10.10.2021).

¹¹⁴ Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути»? URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=21344> (дата обращения: 10.10.2022).

¹¹⁵ Один пояс, один путь: мегавозможности – мегапроект. URL: <http://isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmozhnosti-megaproekt> (дата обращения: 10.10.2022).

¹¹⁶ Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения: 10.10.2022).

¹¹⁷ Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyu-sprut.html> (дата обращения: 10.10.2022).

¹¹⁸ Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: <https://uz.sputniknews.ru/society/20180920/9480342.html> (дата обращения: 05.11.2022).

¹¹⁹ Многовекторность Узбекистана может выйти боком. URL: https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra (дата обращения: 05.11.2022).

¹²⁰ Узбекистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas atlas/Узбекистан/> (дата обращения: 28.10.2022).

¹²¹ Uzbekistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Uzbekistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).

¹²² Uzbekistan – Total reserves in % of total external debt. URL: <https://knoema.com/atlas/Uzbekistan/topics/Economy/Balance-of-Payments-Reserves/Total-reserves-percent-of-total-external-debt> (дата обращения: 26.10.2022).

¹²³ Uzbekistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Uzbekistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).

¹²⁴ Внешний долг Узбекистана вырос на \$700 млн. URL: <https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln> (дата обращения: 05.11.2022).

¹²⁵ Долг Узбекистана перед КНР превысит \$3 млрд. URL: <https://regnum.ru/news/2766751.html> (дата обращения: 05.11.2022).

¹²⁶ «У нас нет политических условий». Посол Китая – о китайских кредитах. URL: <https://gazeta.uz/ru/2022/05/19/china-credits/> (дата обращения: 05.11.2022).

¹²⁷ Там же.

¹²⁸ Экономика на разогreve: внешний долг Узбекистана как возможность и угроза. URL: <https://uz.sputniknews.ru/economy/20190403/11140440/Ekonomika-na-razogreve-vneshniy-dolg-Uzbekistana-kak-vozmozhnost-i-ugroza.html> (дата обращения: 05.11.2022).

¹²⁹ Fitch подтвердило рейтинги Узбекистана на уровне «BB-», прогноз «Стабильный». URL: <https://fitchratings.com/research/ru/sovereigns/fitch-affirms-uzbekistan-at-bb-outlook-stable-13-10-2020> (дата обращения: 05.11.2022).

¹³⁰ Риски налоговой системы. URL: https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text/141297_riski_nalogovo_y_reformy (дата обращения: 05.11.2022).

¹³¹ Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs (дата обращения: 12.11.2022).

¹³² О национальной безопасности Республики Казахстан. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 года № 527-IV // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³³ О проекте Указа Президента Республики Казахстан «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁴ Проекты «Нұрлы жол». URL: <https://www.europe-china.kz/nurly-zhol> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁵ О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁶ Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: <http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁷ Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: <https://www.europe-china.kz/news/12517> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁸ Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html> (дата обращения: 12.11.2022).

¹³⁹ Семенова Н. К. Центральноазиатский контекст инициативы «Один пояс – один путь»: национальные интересы и вызовы // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. М., 2020. С. 206–210.

¹⁴⁰ Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://nuz.uz/svobodnoe-mnenie/1155642-novyj-shelkovyj-put-kitaj-delaet-stavku-na-uzbekistan.html> (дата обращения: 12.11.2022).

¹⁴¹ Kazakhstan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Kazakhstan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).

¹⁴² Внешний долг. Национальный Банк Казахстана. URL: <https://national-bank.kz/ru/news/vneshniy-dolg#:~:text=Объем%20внешнего%20долга%20Республики%20Казахстан,или%20на%200%2C5%20млрд> (дата обращения: 12.11.2022).

¹⁴³ Большой брат – большой долг: зачем Си Цзиньпин едет в Казахстан? URL: <https://liter.kz/bolshoi-brat-bolshoi-dolg-zachem-si-tszipin-edet-v-kazakhstan-1662980135/> (дата обращения: 12.11.2022).

¹⁴⁴ Kazakhstan. Economy. URL: <https://knoema.com/atlas/Kazakhstan> 26.04.2022) (дата обращения: 26.04.2022).

¹⁴⁵ Каким странам Казахстан должен больше всего. URL: <https://lsm.kz/dolg-2020-infografika> (дата обращения: 12.11.2022).

¹⁴⁶ Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://nuz.uz/svobodnoe-mnenie/1155642-novyy-shelkovyy-put-kitaj-delaet-stavku-na-uzbekistan.html> (дата обращения: 12.11.2022).

Глава 4

КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА

4.1. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска

Инициатива «Пояса и пути» (*BRI, Belt and Road Initiative*), которую в нашей литературе именуют «Один пояс – один путь» (ОПОП)*, предложена лидерами пятого поколения китайских руководителей в рамках реализации выдвинутой Пекином на рубеже тысячелетий стратегии внешнеэкономического наступления «идти вовне» (*цзоу чуцзюй*). Цель стратегии – превратить КНР в мощную глобальную державу. Концепция «Пояса и пути» была представлена в 2015 г. Госкомитетом по развитию и реформе КНР совместно с Министерством коммерции и МИД КНР¹.

В 2021 г. при посещении выставки «Путь возрождения» Си Цзиньпин, говоря о курсе «в отношении сопредельных стран», подчеркнул, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения», главной частью которой является ОПОП². В отдельном разделе Концепции Одного пояса³ присутствует тезис о том, что Китай не только по-прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить её новый вариант. Речь идет о «модели открытости по всем азимутам» и направлениям (*цзоань фанвэй кайфан*)⁴. В своей внешнеполитической стратегии КНР опирается на детерминанты глобального уровня⁵, стремясь трансформировать под

* Это, возможно, не лучший перевод: среди вариантов «одного» – «целый», «единый», «полный», даже «общий», поэтому в этом, последнем, смысле мы сохранили в дальнейшем изложении принятое сокращение. Другое дело, что «Один пояс – один путь» (*идай, илу*) выглядел бы еще привлекательнее для стран-партнеров Китая в четкой формулировке «Общий пояс – общий путь» (*гундай, гунлу*) (*прим авт.*).

свои национальные интересы современную архитектуру международных отношений⁶. При этом в официальных документах КНР стало расширенно трактоваться понятие коренных интересов, за которые Китай готов бороться всеми имеющимися у него средствами⁷.

Мировая печать наполнена сообщениями о проблемах реализации инициатив ОПОП. Во многих статьях содержатся обвинения в хищническом использовании ресурсов, загрязнении окружающей среды, кредитном закабалении правительств и местного бизнеса, использовании собственных кадров вместо местных. Китайские действия вызывают все большую критику в самих государствах – партнерах по инициативе ОПОП^{8,9}.

В условиях обострения отношений России с коллективным Западом и проведения СВО на Украине тональность западных и отдельных российских экспертов в оценках степени влияния ОПОП на национальные рынки изменилась. Сюжеты 2015–2021 гг. об антикитайских выступлениях в ряде стран Центральной Азии^{10,11} в настоящее время практически исчезли. Основной упор делается на анализе влияния антироссийских санкций и военных событий на Украине на изменение моделей поведения стран Центральной Азии в отношении России, включая углеводородные и транспортные проекты, а также на появление дополнительных экономических и инвестиционных возможностей для Китая в регионе¹².

За последние четверть века КНР и Россия продвинулись в своих связях от «отношений дружественных государств» до «отношений конструктивного сотрудничества» и, наконец, к отношениям «всеобъемлющего стратегического партнерства». Официальная риторика констатирует, что отношения России и Китая находятся на беспрецедентном уровне доверия и сотрудничества. Но некоторые эксперты указывают на имеющуюся вероятность многовариантности поведения Китая на новом этапе его развития в связи с внутренними (снижение темпов развития и др.) и внешними (разлад с США) негативными факторами. По мнению китайских ученых, «нынешнее состояние китайско-российских отношений лучше всего можно охарактеризовать как “дружественный нейтралитет”». Россия и Китай являются «независимыми стратегическими игроками». Партнерство имеет некоторые характери-

стики альянсных отношений, есть реальная поддержка в стратегических сообществах обеих стран. Однако реальность такова, что «гибкое партнерство» служит интересам обеих сторон гораздо лучше, чем альянс: у такого рода отношений меньше обязательств¹³. К тому же в Китае очень небольшой опыт союзов, и он пока не придерживается блоковой политики. Тем не менее Китай рассматривает Россию в качестве ключевого стратегического партнера в продвижении китайского видения будущего международного порядка^{14,15}. Подобные формулировки, а также «многовариантность» выбора действий с ограничением конкретных обязательств четко отражают китайскую ментальность и практичность.

Подобная многовариантность, помимо прочих, уже очевидных рисков участия России в проекте «Пояс и путь»¹⁶, не позволяет точно просчитать все риски, поэтому возможности их минимизации связаны не столько со стратегией реагирования на те или иные изменения, сколько с созданием фундаментальных балансов для РФ на случай действий Китая по неблагоприятному для России сценарию.

Участие России в ОПОП и обязательно, и неизбежно. Этот исторический, хозяйственный и геополитический шанс необходимо использовать. Имеется ли на сегодняшний день политическая воля и необходимый запас прочности у российской экономики для формирования равноправных отношений в глобальном проекте? Позволит ли потенциал России избежать роли ведомого партнера?

В широком смысле слова потенциал (от лат. *potentia* – сила) – это средства, запасы, источники, имеющиеся в наличии и доступные для мобилизации, приведения в действие, использования для достижения определенной цели, осуществления плана, решения какой-либо задачи; а также возможности отдельных лиц, общества, государства в определенной области¹⁷. На уровне отдельного государства в укрупненном виде можно выделить несколько видов потенциалов: территориальный, демографический, ресурсный, экономический, производственный, научный, культурный, военный, геополитический и т. д. В экономической литературе рассматриваются различные точки зрения на классификацию, взаимозависимость и взаимообусловленность, а также пересечение и взаимопоглощаемость потенциалов. Так, экономический по-

тенциал^{*} (рис. 1.2.1) рассматривается как обобщенная характеристика уровня развития экономики. В понятие экономического потенциала входят экономические ресурсы и экономические результаты.



Рис. 4.1.1. Экономический потенциал – обобщенная характеристика уровня развития экономики.

В свою очередь, экономические ресурсы включают все накопленные на территории государства материальные ценности, науч-

^{*} Экономический потенциал – совокупная способность отраслей народного хозяйства производить промышленную и с.-х. продукцию, осуществлять капитальное строительство, перевозки грузов, оказывать услуги населению в определенный исторический момент. Э. п. определяется количеством трудовых ресурсов и качеством их профессиональной подготовки, объемом производственных мощностей промышленных и строительных организаций, производственными возможностями сельского хозяйства, протяженностью транспортных магистралей и наличием транспортных средств, развитием отраслей непроизводственной сферы, достижениями науки и техники, ресурсами разведанных полезных ископаемых, т. е. элементами, составляющими в совокупности производительные силы общества; зависит от размеров национального богатства страны / Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. 3-е изд. Т. 29. Ч. 3. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978. 672 с.

ные, интеллектуальные, информационные и трудовые ресурсы, в т. ч. предпринимательские способности, а также природные ресурсы. Они характеризуются общим объемом, структурой и качеством. При этом экономические результаты отражаются в объеме, структуре, качестве и техническом уровне производимых товаров и услуг. Обобщенной характеристикой экономических результатов выступают Валовой внутренний продукт (ВВП)^{1*}, Валовой региональный продукт (ВРП)^{**} и их структура, а также физические объемы производства стратегических видов товаров, количественные и качественные показатели внешней торговли и т. п. Как показывают приводимые ниже данные (табл. 4.1.1, рис. 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5), за последние полтора десятилетия соотношение экономических потенциалов России и Китая существенным образом изменилось в пользу последнего, и образовавшийся разрыв продолжает увеличиваться. Это означает, что значение нашей страны для экономического развития КНР снижается, что в конечном итоге может отразиться и на всем комплексе отношений с этой страной, её мотивации к углублению взаимного сотрудничества и учету российских интересов.

**Таблица 4.1.1. Асимметрия экономических потенциалов
Китая и России, 2021 г.**

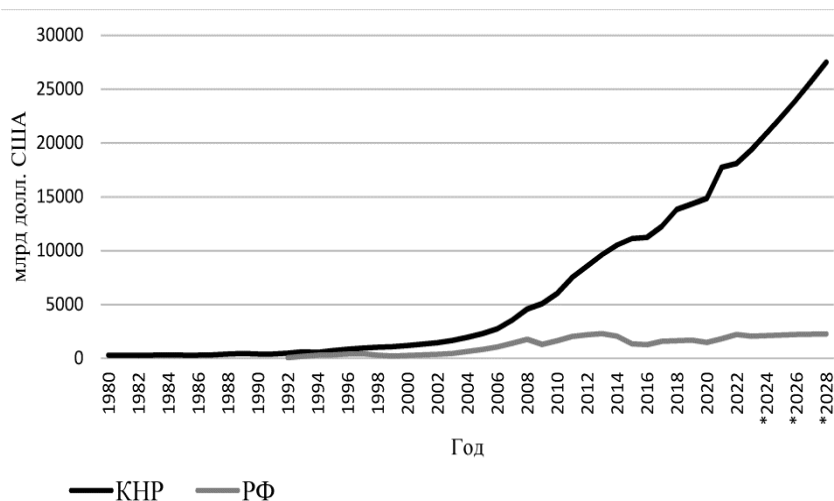
Показатели, 2021 г.	КНР	РФ
Рост реального ВВП, %	8,10	4,70
ВВП, млрд долл. США	17 774,64	1778,53
ВВП по ППС, млрд межд. долл.	27 206,09	4494,22
ВВП на душу населения, долл. США	12 562,00	12 219,00

* ВВП – это сумма добавленной стоимости в валовом исчислении по всем внутренним производителям, плюс любые продуктовые налоги, минус субсидии, не включенные в стоимость продуктов. Этот показатель вычисляется без учета выбытия произведенных активов и без учета истощения природных ресурсов.

** Валовой региональный продукт (ВРП) – показатель, измеряющий валовую добавленную стоимость, исчисляемый путем исключения из суммарной валовой продукции объемов её промежуточного потребления. На национальном уровне ВРП соответствует валовому национальному продукту, который является одним из базовых показателей системы национальных счетов.

Показатели, 2021 г.	КНР	РФ
ВВП на душу населения по ППС, межд. долл.	19 260,00	30 876,00
Баланс текущего счета, млрд долл. США	317,30	122,30
Валовой государственный долг, доля ВВП, %	71,50	17,00
Международные резервы, млрд долл. США	3427,93	632,24
Экспорт, млрд долл. США	3554,30	549,77
Импорт, млрд долл. США	3091,49	379,47

Источник: составлено автором по данным *National Bureau of Statistics of China*. URL: <http://www.stats.gov.cn/>; *The State Council. The People's Republic of China*. URL: <http://english.www.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2022); Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Правительство России. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 26.10.2022). Данные округлены.



* Прогнозное значение.

Рис. 4.1.2. Валовой внутренний продукт КНР и РФ в текущих ценах, 1980–2021 гг. (трлн долл. США).

Источник: составлено автором по данным *National Bureau of Statistics of China*. URL: <http://www.stats.gov.cn/>; *The State Council. The People's Republic of China*. URL: <http://english.www.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2022); Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Правительство России. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 26.10.2022).

В начале 1990-х годов Россия и Китай находились примерно на одном уровне по величине производимого ВВП, однако на сегодняшний день различие уже существенно. Хотя подушевой ВВП Китая сейчас почти вдвое ниже российского, но в последнее время разрыв стремительно сокращается, а в абсолютных величинах ВВП Китая значительно превосходит ВВП России (рис. 4.1.2, 4.1.3).

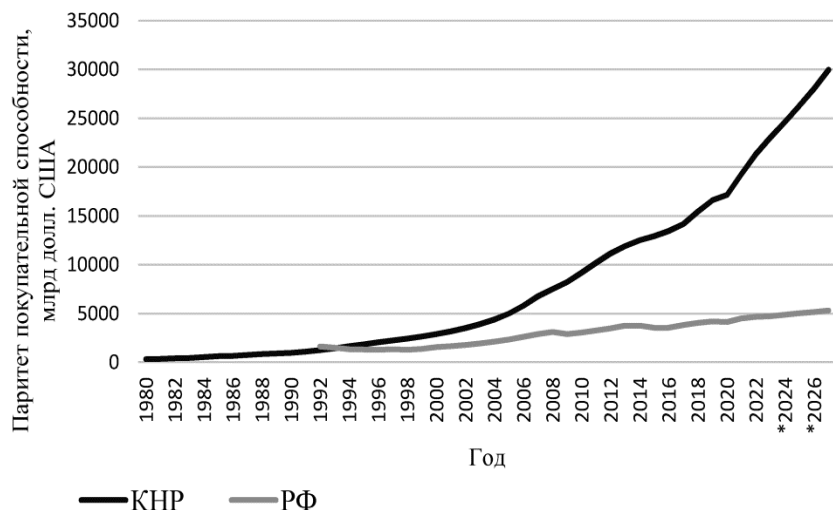


Рис. 4.1.3. Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности^{*1} КНР и РФ, 1980–2021 гг. (трлн долл. США).

Источник: составлено автором по данным *National Bureau of Statistics of China*.

URL: <http://www.stats.gov.cn/>; *The State Council. The People's Republic of China*.

URL: <http://english.www.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2022); Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Правительство России. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 26.10.2022).

^{*} ВВП по паритету покупательной способности (ППС) – это валовой внутренний продукт, преобразованный в международные доллары с использованием паритета покупательной способности. Международный доллар имеет такую же покупательную способность по ВВП, как доллар США имеет в Соединенных Штатах Америки. ВВП – это сумма добавленных стоимостей всеми резидентами страны, плюс любые налоги на продукты и минус субсидии, не учитываемые в стоимости продуктов. Этот показатель вычисляется без учета обесценения произведенных товаров и выбытия или ухудшения природных ресурсов.

Экономика Китая имеет более высокую стабильность по сравнению с российской, показывает более значительный рост благодаря высоким темпам роста объема производства. Всемирный банк понизил прогноз роста китайской экономики в связи с сокращением спроса на китайские товары в странах Европейского союза и Японии, а также в связи с торговыми войнами США и КНР¹⁸. В период экономического кризиса 2008–2009 гг. в экономике Китая не происходило серьезных изменений благодаря высоким темпам роста экономики, в отличие от России, где объем производства в эти годы сильно снизился (рис. 4.1.2, 4.1.3).

Темпы роста экономики Китая имеют тенденцию к замедлению. Например, в III кв. 2019 г. этот показатель упал до 6,3%, на тот момент рекордно низкого с марта 1992 г. значения. Аналитики объясняют такую динамику давлением торговой войны с США, замедлением роста мировой торговли и нарастающим недоверием со стороны потенциальных инвесторов¹⁹. Вместе с тем власти КНР утверждают, что снижение показателей – это вполне нормальное явление, которое связано с переходом от быстрых темпов роста китайской экономики к высококачественному развитию. Но, помимо внутренних рисков, на экономику Китая давят внешние факторы – украинский кризис и глобальное замедление темпов роста из-за повышения ставок центробанками многих стран. Опрошенные *Reuters* экономисты прогнозировали, что темпы роста ВВП Китая по итогам 2022 года замедлятся до 3,2%, что намного ниже официальной цели в 5,5%, это один из худших показателей почти за полвека²⁰.

В 2000-е годы в экономике России отмечался рост ВВП в связи с проведением ряда социально-экономических реформ и благоприятной внешней конъюнктурой. Финансово-экономический кризис 2008–2010 гг. в России был связан с мировым финансовым кризисом. Антикризисные меры правительства потребовали значительных расходов, но имели краткосрочный эффект. В декабре 2014 г., с обвальным падением курса рубля по отношению к доллару США и евро, в России начался валютный и социально-экономический кризис²¹, вызванный стремительным снижением мировых цен на нефть, а также введением западных экономических санкций в связи с событиями на Украине. Многие эксперты дают сдержанные оцен-

ки относительно положительной динамики ВВП РФ²². По оценке Минэкономразвития, в 2019 г. ВВП РФ продолжал демонстрировать слабую динамику²³, рост составил 2,2%. 2020 г. принес падение на 2,7%, а в 2021 г. рост составил 4,7% (рис. 4.1.4).

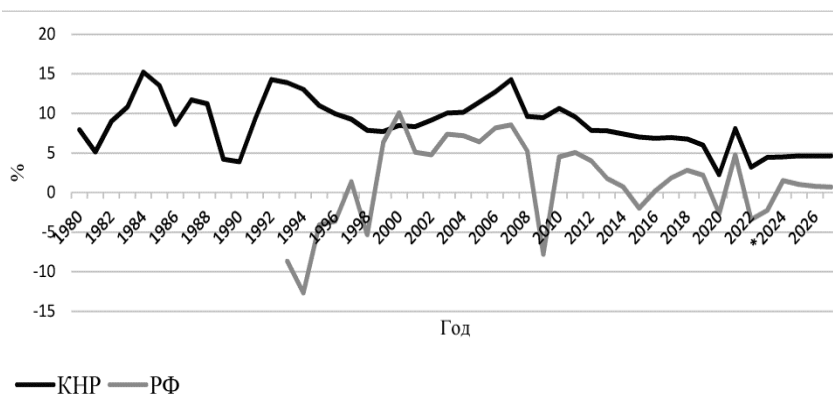


Рис. 4.1.4. Темп прироста валового внутреннего продукта КНР и РФ, 1980–2021 гг. (%).

Источник: составлено автором по данным *National Bureau of Statistics of China*.

URL: <http://www.stats.gov.cn/>; *The State Council. The People's Republic of China*.

URL: <http://english.www.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2022); Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Правительство России. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 26.10.2022).

С другой стороны, за последнее десятилетие показатели дохода в расчете на душу населения в Китае и России выровнялись (рис. 4.1.5), что можно вполне правомерно рассматривать как предпосылку плодотворного сотрудничества в силу схожести структуры потребления населения в обеих странах, его покупательной способности, а также инвестиционных возможностей предприятий, технологической политики, средней квалификации работников, расходов бюджета и т. п. По идее, такое положение могло бы послужить основой по-настоящему массового взаимодействия сторон, в т. ч. малого и среднего бизнеса. Кроме того, выровнялись и уровни заработной платы в обрабатывающей промышленности, что теоретически позволяет выдерживать конкуренцию со стороны Китая.

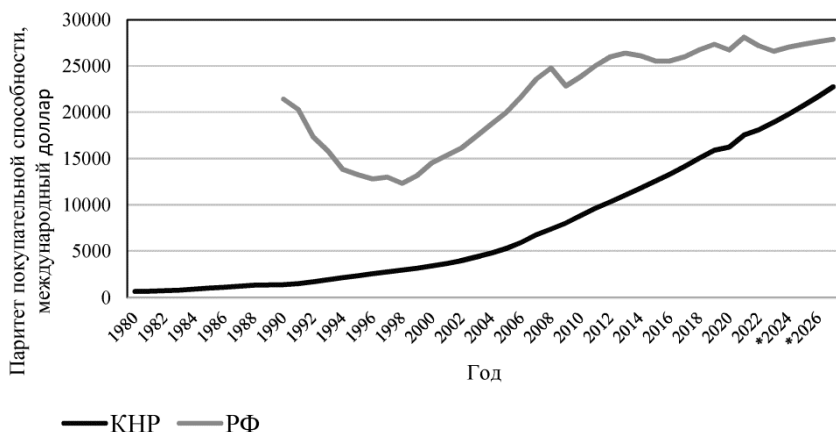


Рис. 4.1.5. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности КНР и РФ (1980–2021 гг.), долл. США.

Источник: составлено автором по данным *National Bureau of Statistics of China*. URL: <http://www.stats.gov.cn/>; *The State Council. The People's Republic of China*. URL: <http://english.www.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2022); Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Правительство России. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 26.10.2022).

По внешней торговле Китай существенно опережает российские показатели (рис. 4.1.6, 4.1.7). Например, по итогам 2018 г. Китай показал рекордные результаты, внешнеторговый товарооборот КНР достиг 4,623 трлн долл. (+12,6% к 2017 г.), составил 11,5% от мирового показателя и находился на первом месте в мире²⁴. Китайский экспорт вырос до 2,4 трлн долл. (+9,08% к 2017 г.), импорт составил около 2 трлн долл. (+16,8% к 2017 г.). Внешнеторговый оборот Китая за 2021 г. впервые превысил отметку в 6 трлн долл., несмотря на то, что эпидемия *COVID-19* продолжает негативно сказываться на глобальной торговле.

Общий объем внешней торговли страны составил 6,05 трлн долл. США, увеличившись на 1,4 трлн долл. в годовом исчислении. Внешний товарооборот Китая в юанях вырос на 21,4% по сравнению с 2020 г. – до 39,1 трлн юаней (5,4 трлн долл. США по текущему курсу), причем объем экспорта увеличился на 21,2% в годовом выражении – до 21,73 трлн юаней (около 3 трлн долл.), а

импорт – на 21,5% в годовом выражении – до 17,37 трлн юаней (2,4 трлн долл.)²⁵ (табл. 4.1.1).

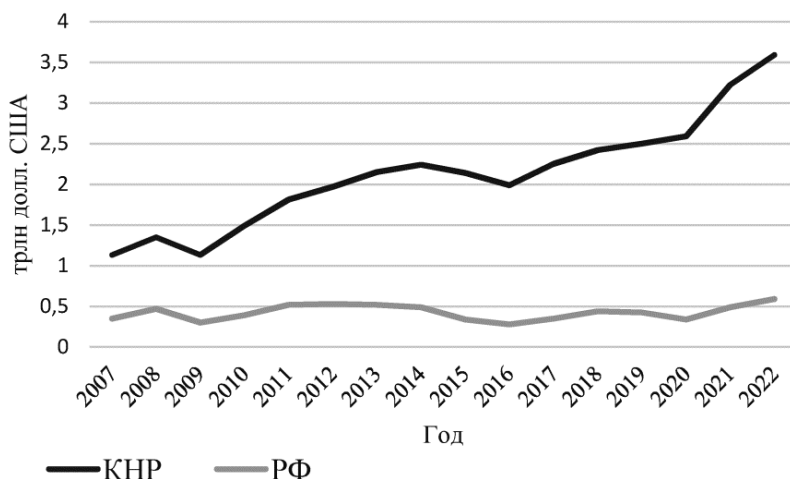


Рис. 4.1.6. Экспорт товаров в текущих ценах КНР и РФ (2007–2022 гг.), трлн долл. США.

Источник: составлено автором по данным *World Economic Outlook database: April 2023 (1)*. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/October/select-subjects?c=924> (дата обращения: 10.08.2023); *International Monetary Fund. Download World Economic Outlook database: April 2023 (2)*. URL: <https://imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/October/select-subjects?c=922>, (дата обращения: 10.08.2023); *Value of export of goods from China from 2012 to 2022 (in billion U.S. dollars)*. URL: <https://statista.com/statistics/263661/export-of-goods-from-china/#:~:text=In%202022%2C%20China%20exported%20approximately,compared%20to%20the%20previous%20year> (дата обращения: 12.08.2023); 2021 年中国国际收支报告 (2021 Нянъ Чжун Го Го Цзи Шоу Чжи Бао Гао). 国家外汇管理局国际收支分析小组 (Го Цзя Вай Хуэй Гуань Ли Цзюй Го Цзи Шоу Чжи Фэнь Си Сяо Цзу). 2022 年 3 月 25 日 (2022 Нянъ 3 Юэ 25 Жи). [Отчет о платежном балансе Китая за 2021 год. Группа анализа платежного баланса Государственного управления иностранной валюты. 25 марта 2022 года]. URL: <https://gov.cn/xinwen/2022-03/25/5681503/files/23d8bc8aaf2347ddb0639de76ea3a11f.pdf> (дата обращения: 12.08.2023); ФТС России частично возобновляет публикацию данных таможенной статистики внешней торговли / Федеральная таможенная служба. 13.03.2023. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/385906> (дата обращения: 12.08.2023); Экспорт и импорт Российской Федерации / Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya (дата обращения: 12.08.2023).

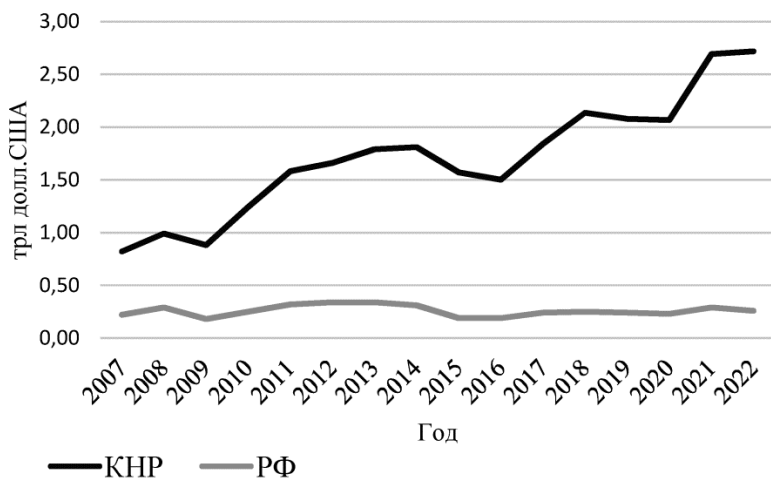


Рис. 4.1.7. Импорт товаров, в текущих ценах (трлн долл. США).

Источник: составлено автором по данным *International Monetary Fund. Download World Economic Outlook database: April 2023 (1)*. URL: <https://imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/October/select-subjects?c=924> (дата обращения: 10.08.2023); *International Monetary Fund. Download World Economic Outlook database: April 2023 (2)*. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2022/October/select-subjects?c=922> (дата обращения: 10.08.2023); *China's foreign trade hit \$4.6 trillion in 2019 / CGTN*, 14.01.2020. URL: <https://news.cgtn.com/news/2020-01-14/China-s-foreign-trade-hit-4-6-tln-in-2019-NdB81VuPba/index.html> (дата обращения: 12.08.2023); *Value of import of goods in China from 2012 to 2022 (in billion U.S. dollars)*. URL: <https://statista.com/statistics/263646/import-of-goods-to-china/> (дата обращения: 12.08.2023); ФТС России частично возобновляет публикацию данных таможенной статистики внешней торговли / Федеральная таможенная служба. 13.03.2023. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/385906> (дата обращения: 12.08.2023); Экспорт и импорт Российской Федерации / Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya (дата обращения: 12.08.2023).

Начиная с 2002 г. разрыв в показателях внешней торговли РФ и КНР показал существенную динамику (рис. 4.1.6, 4.1.7). В 2021 г. товарооборот России составил 785,00 млрд долл., увеличившись на 38,25% по сравнению с 2020 г. Экспорт России составил 491,58 млрд долл., увеличившись на 46,13% по сравнению с 2020 г.; импорт составил 293,42 млрд долл. (+ 26,79% к 2020 г.)²⁶.

Сальдо торгового баланса России в 2021 г. было положительным –198,16 млрд долл. По сравнению с 2020 г. положительное сальдо увеличилось на 88,79%²⁷.

Товарооборот России и Китая в 2021 г. вырос на 35,8%, достигнув рекордной отметки 146,88 млрд долл.²⁸ По данным Главного таможенного управления КНР, российско-китайский оборот торговли товарами за десять месяцев 2022 г. увеличился на 33% по сравнению с тем же периодом предыдущего года – до 153,9 млрд долл., превысив весь прошлогодний объем двусторонней торговли²⁹. Сильный рост российско-китайской торговли в 2022 г. стал одним из главных сюжетов российской экономики после введения жестких санкций Запада начиная с февраля. Россия перенаправила в КНР значительные объемы нефти и угля, которые перестала поставлять в западные страны. Китайские компании в свою очередь резко нарастили экспортные поставки в Россию, воспользовавшись уходом с российского рынка многих западных компаний (добровольно или из-за санкций)³⁰. В июле 2022 г. Китай экспортировал в РФ товаров примерно на 6,7 млрд долл. с ростом на 22,2% в годовом исчислении (за первое полугодие в целом рост китайского экспорта в Россию составил 2,1% в годовом исчислении)³¹.

Экспортно-импортная структура российско-китайской торговли показывает, что Россия продолжает делать ставку на продажу в КНР природных ресурсов, покупая у Пекина готовые изделия. Россия планомерно увеличивает экспорт углеводородов в КНР. В немалой степени такое положение возникло из-за того, что уже в течение нескольких десятилетий Китай последовательно проводит курс на создание и укрепление целостной и высокотехнологичной системы отраслей промышленности, с успехом решая задачи защиты внутреннего рынка и внешней товарной экспансии. Россия же практически отказалась от промышленной политики и соответствующей внешнеэкономической стратегии, что сказывается на всех географических направлениях, включая китайское. Улучшить ситуацию могло бы более тесное сотрудничество представителей промышленности двух стран, в т. ч. в рамках ОПОП и его сопряжения с ЕАЭС, однако без кардинальных перемен в общей хозяйственной политике России серьезных сдвигов вряд ли

можно ожидать. Есть лишь некоторые надежды на частичную модернизацию производственного потенциала РФ с помощью китайских технологий и оборудования (их доля в нашем импорте имеет тенденцию к росту).

До 24 февраля 2022 г. в России и Китае на экспертном уровне шла достаточно долгая дискуссия о необходимости строительства в России высокоскоростной железной дороги «Евразия» из Пекина через Москву в Берлин, которую в итоге большинство российских экспертов оценили как чрезвычайно дорогостоящий и нерентабельный проект. В 2019 г. он был окончательно заморожен российской стороной, что вызвало тогда неудовольствие Китая. Как показали дальнейшие военно-политические события 2022 г., решение это оказалось правильным, Россия сосредоточила внимание на строительстве магистральных автодорог, идущих по европейской части России в сторону Поднебесной, создавая долговременный эффект внутреннего российского развития («сшивания» территорий) и евразийской внешней ориентации на Восток, прежде всего в КНР.

Отражением невысокого предпринимательского тонуса по поводу развития двустороннего сотрудничества до 2022 г. была инвестиционная сфера. Китайские прямые инвестиции, накопленные в экономике России, в 2018–2019 гг. сокращались и составляли на начало 2020 г., по китайским данным, 12,8 млрд долл., по данным российских источников – 3,735 млрд долл.³² Основными сферами китайских капиталовложений являются: энергоресурсы, сельское и лесное хозяйство, строительство и производство стройматериалов, торговля, легкая и текстильная промышленность, производство бытовой электротехники, услуги и др.

С российскими прямыми инвестициями в КНР дело обстоит еще хуже: их накопленный объем к 2020 г., по разным источникам, составлял от 283 млн долл. до 1 млрд долл.³³

Между тем прямые зарубежные инвестиции Китая в другие страны в 2018–2019 гг. увеличивались. Это явление объяснялось спецификой развития китайского хозяйства, в котором сохранялся высокий уровень сбережений и накопления, а национальные промышленные корпорации опирались на мощную внутреннюю научно-производственную базу. Фактически в стране происходил

процесс капиталообразования в реальном секторе, переросший в новом веке национальные рамки. В отличие от западных ТНК, китайские корпорации охотно инвестируют в развивающиеся страны, хозяйства которых представляются им вполне перспективными, поскольку и сам Китай в недалеком прошлом был относительно бедной и неразвитой страной.

Отмеченная выше асимметрия экономических потенциалов России и Китая содержит не только риски, но и возможности для России, имеющей теперь партнера, сопоставимого с западными странами, в качестве источника модернизации производительных сил. Здесь важно определиться с собственными потребностями, тщательно изучать на глазах меняющийся Китай, не впадая в излишний оптимизм по поводу намерений Поднебесной. Экономическая асимметрия двух моделей сохранится на ближайшую и среднесрочную перспективу. Для равенства в партнерстве Россия должна компенсировать свое экономическое отставание от Китая сохранением лидерства в военно-стратегических компонентах и развитием инновационно-технологической составляющей собственной экономики. Конечно, у России есть уникальные особенности, связанные с размером территории, мощным оборонным потенциалом, особой ролью в геополитике и международных отношениях.

4.2. РФ – Центральная Азия – КНР: транспортное сотрудничество с элементами конкуренции

Намерение России расширить сотрудничество в области создания транзитных коридоров с Китаем и в транспортной сфере наталкивается на неполное совпадение интересов, проявление скрытой конкуренции, в частности в Центрально-Азиатском регионе. Существует мнение, что геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и выдавливании России из традиционных зон её политического влияния^{34,35}. Для России последствия стремительного транспортного усиления Китая будут

весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам, построенным в основном не на российской территории³⁶.

Регион Центральной Азии имеет геополитическое значение для России в связи с восстановлением её статуса как крупной политической силы в регионе. Поэтому политика западных стран заключается в содействии строительству на территории региона транспортных и инфраструктурных проектов в обход РФ (МТК «ТРАСЕКА», железные дороги и др.)³⁷.

Образование новых независимых государств в ЦА после 1991 г. (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан) привело к необходимости по-новому решать региональные политические и экономические задачи, а также строить новые взаимовыгодные отношения с соседями и Россией. Характер отношений между Россией и Центральной Азией всегда имел важнейшее значение для региона, учитывая его транзитную нагрузку в связях между странами Запада и Востока.

Разделение единой сети железных дорог после распада СССР не только обострило многие экономические проблемы постсоветских государств, но и способствовало возникновению ряда тенденций, которые негативно сказываются на региональном влиянии современной России. Так, большие отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, где в рамках сотрудничества с Китаем построены новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России.

В связи с этим китайская инициатива ЭПШП открывает новые возможности для стран-участниц и, как представляет китайская сторона, предполагает получение прямой выгоды для этих стран. В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай – Центральная Азия – Россия – Европа), центрального (Китай – Центральная и Передняя Азия – Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан).

В процессе реализации проекта предполагается не только создание автодорог, железнодорожных линий, мостов, обслуживаю-

щих логистических центров, инфраструктурных объектов, но и строительство объектов энергетики, промышленности, прокладка коммуникационных линий вдоль трассы и др. В связи с этой задачей КНР делает инвестиции для выполнения транспортных проектов, проходящих по территории Центральной Азии. В период XIII пятилетки (2016–2021 гг.) Китай начал подготовку к запуску ряда важных транспортных проектов, из них выделяются: «Китай – Монголия – Россия», «КНР – Западная Азия» (часть трансъевразийского экономического коридора «Центральный» – Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский залив и Средиземное море), «КНР – Пакистан». В настоящее время все они находятся на этапе подготовки технико-экономических обоснований (ТЭО) либо на этапе строительства.

Энергосистемы, транспортно-энергетические связи должны объединить страны региона для развития торговых путей. Известно, что рост торговли транспортно-коммуникационными услугами в современном мире происходит в 2 раза быстрее, чем рост товарных услуг. Для России, торгующей в настоящее время минеральным сырьем, будущий транзитный ресурс в связях с Европой и Азией может стать важнейшей частью дохода бюджета³⁸.

В начале XXI в. объем товарооборота между странами Европы и АТР составлял около 600 млрд долл. Большая часть грузов доставляется морским путем по Индийскому океану, что удлинит время пути (более 30% мировой торговли). Из 6 млн контейнеров, идущих ежегодно из стран АТР в Европу и обратно, 99% доставляются морем, только 1% – по территории РФ и РК (по Транссибу). 95% грузов из КНР в Европу идет морем; в Россию также 90% импорта из Китая доставляется морем, но не сушей (из Шанхая в порт Роттердам) затем в прибалтийские порты³⁹.

До начала российской СВО Пекин, Москва и Астана большие планы возлагали на реализацию проекта железнодорожно-автомобильного перехода из Китая. Это автобан «Западная Европа – Западный Китай». Современная трасса с видеокамерами, электронными указателями и т. д. Общая протяженность автокоридора (С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Хоргос – Урумчи – Ланьжоу – Ляньюньчан) – 8,5 тыс. км (2,2 тыс. км

по России, 3,4 тыс. км по КНР, 2,5 тыс. км по Казахстану). Реализация проекта позволяла часть грузов из Китая в Европу переориентировать с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней). Стоимость проекта казахстанского участка – около 5,5 млрд. долл. Из них 2/3 составляли займы международных финансовых организаций под гарантию правительства Казахстана⁴⁰. В настоящее время планы грузоперевозок, особенно на российско-европейских участках, существенно корректируются с учетом текущей сложной военно-политической ситуации в регионе.

Кроме военно-политических нестыковок для России и стран Центральной Азии, в железнодорожном транзите сохраняются и технологические нестыковки, связанные с разноколейностью дорог в РФ (1520 мм) и КНР (1435 мм), которая предлагает ввести на постсоветском пространстве «китайский стандарт», что вызывает у экспертов возражения и опасения⁴¹.

На состояние и выполнение экономических проектов стран ЦА в ближайшие годы будет влиять состояние их экономик, а также введение в строй инфраструктурных проектов (энергетических и транспортных) при поддержке со стороны Китая. Сегодня эти проекты связаны непосредственно с реализацией ЭПШП. Китай планирует создание основной части этой инфраструктуры в Казахстане.

Выполнение совместных инфраструктурных проектов по линии России – ЦА – КНР может благоприятно повлиять на экономику региона в целом и национальные экономики стран-участниц: рост предприятий, занятость населения, доходы от транзитных перевозок, модернизация путей, мостов, станций, возведение новых объектов энергетики, расширение сотрудничества стран в сфере торговли и др. МТК окажет влияние на создание промышленных центров по ходу ВШП, могут быть пересмотрены в сторону снижения железнодорожные тарифы до уровня фрахтовых ставок морского транспорта, что привело бы к снижению издержек по перевозкам грузов, времени доставки. Введение в эксплуатацию логистических хабов позволило бы увеличить объем грузоперевозок и пассажиропотоков, сократить время в пути. Все это способствовало бы консолидации районов РФ, КНР, Казахстана и других стран ЦА. Более эффективно смогут развиваться регионы Восточ-

ной Сибири России, Западного Китая, близлежащие к ЭПШП, за счет новых железнодорожных и автомобильных трасс.

Очевидно, что Китай при реализации ЭПШП также ставит задачи развития центральных и западных регионов КНР, на которые приходится 86% всей территории КНР, 58% населения и только 15% ВВП⁴². По мнению китайских экспертов, это способствует «открытости и взаимодействию между восточными, центральными и западными регионами, что подразумевает сдвиг “открытости” вглубь от прибрежных провинций, а также регионов по долине Янцзы к внутренним районам. Этот момент очень важен с учетом программы выравнивания уровней жизни в Китае»⁴³. Другими словами, реализация проектов в рамках «Пояса и пути» направлена не столько вовне, сколько внутрь самой китайской экономики и китайского общества.

Исходя из вышеизложенного, очевидно, что Китай четко придерживается намеченной цели и действует в соответствии с «Концепцией и планом действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»⁴⁴. В документе содержатся принципы, структура, приоритеты и механизмы сотрудничества по строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, но при этом отсутствует описание конкретных проектов, за исключением упоминания Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Фонда Шелкового пути и нескольких мероприятий в сфере гуманитарного сотрудничества⁴⁵.

Очевидно, что в условиях российско-украинского обострения в КНР корректируются планы проекта ЭПШП, включая количество стран, присоединившихся к проекту, планы дорог и переходов, сроки реализации проектов, схемы финансирования, а также объемы контейнерных перевозок. Пока нет точных данных в оценке изменений объемов и видов импорта из Европы для КНР (в основном продукция машиностроения). До 24 февраля 2022 г. объемы товаров из КНР в Европу превышали обратный поток, основные грузопотоки из КНР приходились на морские перевозки (до 90%)⁴⁶.

Россия вместе с другими странами ЕАЭС до 2022 г. предложила более 40 совместных транспортных проектов на сумму 30 млрд

долл. Проекты предполагают софинансирование с КНР. Есть мнение, что каждый доллар, вложенный в Экономический пояс Шелкового пути, даст возврат в размере 20 центов. Но все зависит от проекта, по некоторым из них ожидаемые сроки окупаемости превышают 20 лет⁴⁷.

По мнению российских экспертов, значение Азиатско-Тихоокеанского региона, и Северо-Восточной Азии для нашей страны в свете текущих событий неизбежно возрастает. В этой связи не приходится уповать на геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые якобы способны автоматически компенсировать РФ потери от санкционного давления коллективного Запада. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня, в первую очередь, обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и логистических центров⁴⁸.

Китайские эксперты считают, что сотрудничество Китая и России, развиваясь в стабильном ритме, стратегически не зависит от изменения международной обстановки и внешних факторов. Однако тактически в концепции Экономического пояса Шелкового пути (и Морского Шелкового пути 21-го века) Россия в настоящее время все меньше рассматривается как основное транзитное звено, объединяющее Китай и Европу, основной акцент делается на самодостаточную евразийскую российско-китайскую транспортную кооперацию в «Большой Евразии».

4.3. Риски и угрозы реализации транспортных проектов в формате «РФ – КНР» в условиях российско-украинского конфликта

Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» – это попытка распространить экономическое (в будущем, возможно, и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС. Это комплексный проект, который еще находится на стадии доработки, и многие детали пока не ясны. В реализации такого

масштабного и дорогостоящего проекта Китай, в первую очередь, преследует свои сугубо специфические цели, главная из которых – укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и сопредельных с ним регионах⁴⁹.

Известно, что на территории Китая функционирует более 420 мозговых центров по выработке государственных решений в стратегических направлениях внутренней и внешней политики страны, более 20 исследовательских институтов, центров и отделов, специализирующихся только на изучении Центральной Азии⁵⁰. Власти КНР намерены продолжать наращивать потенциал китайской аналитики и способствовать увеличению аналитического сопровождения принимаемых решений. С выдвижением Китаем новой внешнеполитической инициативы ЭПШП с 2013 г. на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) было создано пять новых аналитических центров и образовано три института, деятельность которых направлена на непосредственное содействие практической реализации китайского стратегического проекта ЭПШП⁵¹. Китайцы все делают фундаментально, и нет причин полагать, что они не реализуют поставленные задачи⁵².

Осуществляя свою внешнюю транспортную стратегию «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних форматах. Наши политические дивиденды и высокий уровень доверия между Россией и Китаем, сложившийся к настоящему времени, не гарантируют приоритет в транспортной интеграции. На первое место ставятся экономические и технические факторы: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности; минимальные издержки в правовом, технологическом (количество перегрузок) и административном поле. По этим показателям транзитный потенциал РФ имеет преимущество по сравнению с маршрутами в обход России, но проблема видится в замедленных темпах принятия стратегических решений и реализации стратегических проектов, неподготовленности регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего, на уровне территориальной организации РФ.

Динамичное экономическое продвижение Китая не только в ЦА, но и в других регионах мира обусловлено не только геополитикой. В экономике Китая дела обстоят не так благополучно, как может показаться. Пресловутые провалы рынка в виде «ловушек среднего дохода»⁵³ выходят на первый план.

Китайская стратегия «открытости по всем азимутам» обусловлена создавшейся в Китае экономической ситуацией: завершение в КНР форсированной индустриализации; обладание значительными избыточными мощностями в тяжелой промышленности, снижение энергоемкости и материалоемкости ВВП; снижение ценовой конкурентоспособности китайских предприятий в ряде трудоемких отраслей легкой промышленности; дефицит рабочей силы в деревне; нехватка сельскохозяйственных угодий вследствие урбанизации; достижение капиталозыбыточной стадии экономического развития. Следствие китайского «выхода в мир» – создание за рубежом производственных предприятий и активная реализация проекта «Один пояс – один путь»⁵⁴.

Абсолютизировать конкуренцию между Россией и Китаем было бы преувеличением. Китай занимает в Центральной Азии те ниши, которые Россия не может заполнить в силу ограниченности своих экономических возможностей. В настоящее время в условиях «сжатия» российско-европейских коридоров и военных действий на Украине, Китай заинтересован в диверсификации своих маршрутов как в направлении Восток – Запад, так и в меридиональном направлении Север – Юг, которые также важны и для Казахстана, и для России (направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию)⁵⁵.

Говоря о транспортных маршрутах, идущих в обход России⁵⁶, можно выделить следующие причины их возникновения. Во-первых, стремление Поднебесной и других стран центральной Евразии обойти конфликтные восточноевропейские и российско-украинские зоны, сохранив товарные потоки на Запад. Во-вторых, желание Пекина преодолеть естественную транспортную изолированность Центрально-Азиатского региона⁵⁷. В-третьих, сохранить вложенные ранее ресурсы в альтернативные России маршруты, включая проект ТРАСЕКА в области экспорта нефти и нефтепродуктов (Азербайджан, Иран, Казахстан и др.), как дополни-

тельный фактор получения новых дисконтов в российско-китайской углеводородной кооперации в условиях тотально развернувшегося поворота России на Восток, прежде всего, в Китай.

До 24 февраля 2022 г. многие «нероссийские» транспортные проекты были маловостребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными в качестве субрегиональных маршрутов. В частности, транзитный потенциал ТРАСЕКА оценивался невысоко⁵⁸ и, по оценкам экспертов, конкуренции для России в тот период не создавал⁵⁹. В настоящее время ситуация явно меняется, западные транспортные компании, исходя из антироссийской политической мотивации, вкладывают значительные ресурсы в данные проекты. Часть стран Центральной Азии, несмотря на объявленную многовекторность и «нейтралитет» к украинским событиям, фактически поддерживают их.

Изначально новые транспортные проекты в обход РФ предполагали выходы на российскую территорию. В данном случае не требовалось смены ширины колеи, преодоления морских участков на железнодорожных пароммах, не было сложностей с таможенными процедурами, согласования транзитных тарифов, координации между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами разных стран. Россия имела явные преимущества, занимала центральное стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на её территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Часть этих преимуществ в настоящее время сохранилась, что оставляет за Россией стратегические возможности в перспективе направлять грузопотоки на всем экономическом пространстве Евразии.

В экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит, что маршруты в обход России неизбежно ослабят влияние РФ в регионе⁶⁰. Вторая группа, напротив, видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ⁶¹. Стимулирование транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной сети РФ, увеличение использования транзитного (восточноазиатского и южноазиатского) потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг, повышение экономической эф-

фективности перевозок грузов и пассажиров и др. объективно работают на расширение российской транспортной стратегии.

До 24 февраля 2022 г. транзитный потенциал РФ связывали с Транссибирским маршрутом, проходящим на 84% по российской территории. Для зарубежных партнеров организованы комфортные условия перевозки грузов по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек и пр. На Россию работали прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиление влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг.

В условиях военного конфликта на Украине и противостояния РФ с большей частью Европы функциональные, экономические и транзитные составляющие Транссиба стремительно трансформируются, с одной стороны, в сторону внутрироссийского наполнения, а с другой – в направлении дальнейшей «азиатизации» товарных потоков в условиях поворота России на Восток.

Очевидно, что в ближайшей, среднесрочной и долгосрочной перспективе будет происходить коренная модернизация Транссиба, создание на его базе с применением принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистральной, удешевление перевозок, проведение новых железнодорожных веток Транссиба на Китай через Туву и Монголию. При этом потенциально сохраняют силу проекты продления Транссиба в направлении Корейского полуострова в рамках реализации стыковки с Транскорейской железной дорогой.

Есть мнение, что диверсификацию маршрутов через ЦА в рамках Экономического пояса Шелкового пути Россия может использовать с экономической выгодой. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь в виду, во-первых, что, например, Северный коридор ТАЖМ на протяжении 2,7 тыс. км проходит по российской территории, что составляет 25% длины маршрута (49% с учетом территории Таможенного союза). Активное уча-

ствие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Великого шелкового пути⁶².

В случае с китайскими инвестициями необходимо избегать утопичных центральноазиатских сценариев: сырье, недра и территории в обмен на инвестиции и кредиты.

Необходимо учитывать, что при общей позитивно складывающейся конъюнктуре существуют факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений как со стороны России, так и с китайской стороны. Условно эти факторы можно разделить на пять основных групп по сферам взаимодействия: экономика, социокультурная сфера, инвестиции, рынок инновационной продукции, таможенная и пограничная служба. Рассмотрим эти факторы подробнее.

В экономической сфере сдерживающими факторами сотрудничества РФ – КНР эксперты называют: общее отставание РФ по многим экономическим показателям; низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в её азиатской части; неэффективность государственных институтов, низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения, неэффективность структуры торгового обмена между Россией и Китаем; недостаточную самостоятельность регионов; проблему валютного регулирования, в т. ч. при осуществления предоплаты – отсутствие системы *export-insurans* или *import-insurans*⁶³; непредсказуемый рост тарифов естественных монополий, в частности стоимости электроэнергии, присутствие серых схемы взаимной торговли; высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; несовершенство и нестабильность законодательства, непредсказуемость изменений законодательства и возможность неоднозначной трактовки ряда законов и подзаконных актов⁶⁴; сложность решения административных проблем, высокий уровень коррупции⁶⁵, чрезмерную бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.

С китайской стороны взаимодействие в экономической сфере осложняет непрозрачная законодательная база в КНР; жесткое регулирование внутреннего рынка КНР; «серые» схемы внешней торговли. Взаимодействие РФ и КНР в социокультурной сфере, по

оценкам экспертов, осложняется с российской стороны языковым и культурным барьерами, низким уровнем культуры переговоров – отсутствием стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайском рынке и китайской деловой культуре; коррупционной активностью; проблемой безопасности китайцев в России (бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка); незнанием российскими предпринимателями законодательства Китая; давлением в прессе на население по поводу т. н. китайской угрозы. С китайской стороны взаимодействие в социокультурной сфере осложняется следующими факторами: языковой и культурный барьеры; рост китайского национализма и китайской «национальной гордости», превосходство китайской стратегии переговоров; коррупционная активность; незнание китайскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей.

Инвестиционное российско-китайское сотрудничество, помимо объективных причин, связанных с конкуренцией проектов, осложняет неблагоприятный инвестиционный климат в РФ, отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне; с китайской стороны – высокая конкуренция с мировыми инвесторами; сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом; реакция на западные санкции в отношении РФ.

Формирование рынка инновационной продукции между РФ и КНР сдерживают следующие факторы: с российской стороны – проблема поставок в Китай научной и технической продукции военного назначения; проблема секретности научных и инновационных разработок – отсутствие четкого правового регламента; низкий спрос на российские фундаментальные научные заделы в Китае; слабое развитие прикладных разработок, пригодных для промышленного внедрения; отсутствие институциональных механизмов привлечения инвестиций в развитие НИОКР на базе имеющихся фундаментальных заделов; проблема создания в России конкурентоспособного инновационного сектора – отсутствие схем инвестирования таких проектов.

С китайской стороны для развития российско-китайского рынка инновационной продукции присутствуют следующие сложности: опережение России Китаем по уровню научного развития, покровительственное отношение к пиратскому копированию чужих технологий, негативный имидж России как делового партнера в области инновационных проектов. Китай, где возможно, использует «серые» схемы, снижающие стоимость закупок.

Инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории, узкая специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах также замедляют развитие российско-китайского взаимодействия. Имеются данные о высоком уровне коррупции в таможенных органах РФ⁶⁶. Особенно это чувствительно для малого и среднего российского и китайского бизнеса.

В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций. Без форсированной реализации намеченных в стратегии мероприятий РФ может упустить геополитический шанс интеграции своей транспортной системы в евразийское транспортное пространство.

4.4. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект

Проблема транзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI в. По словам Президента РФ В. В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам»⁶⁷.

В экономической сфере транспортная отрасль занимает значимое место в системе целей и средств реализации национально-государственных интересов как во внешней, так и во внутренней политике, в общественно-политическом процессе в целом, является приоритетной точкой роста национальной экономики⁶⁸.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекват-

ных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Главная задача государства в условиях усиления военной конфронтации России с Западом и санкционных ограничителей – поддержание старых и создание новых драйверов экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, в первую очередь, в рамках ЕАЭС и ШОС, развитие многовекторных транспортных связей с азиатскими экономическими центрами.

Транспорт выступает как материальная база производственных связей между отдельными территориями, как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда. В настоящее время углубленная трактовка транспортной безопасности все больше замыкается на российскую территориальную целостность и военную безопасность на западных рубежах, воспринимается в едином комплексе как главный фактор реализации и защиты национальных интересов России.

Как указано выше, стратегическая инициатива ЭПШП, предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей и нацеленная на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу, для России не только вызов, но и шанс обрести в нем свое место. ЭПШП является не локальной экономической инициативой, а новой внешнеполитической стратегией Пекина⁶⁹, т. е. попыткой распространить экономическое (в будущем и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС⁷⁰. Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проекта (в перспективе), указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн долл.⁷¹ Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 г. «в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 трлн долл.»⁷².

Согласно китайским источникам, в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы⁷³.

Время идет, реалии международной жизни меняются, но курс КНР на дальнейшее динамичное развитие остается неизменным. Несомненно, что цели и задачи, поставленные руководством страны на 14-й пятилетний план⁷⁴ и на более отдаленную перспективу, будут, по большей части, достигнуты, в т. ч. проекты в рамках «Пояса и Пути». Приоритеты Китая подтверждаются действиями. Накануне 20-го Всекитайского съезда Коммунистической партии Китая⁷⁵ в сентябре 2022 г. Председатель КНР Си Цзиньпин принял участие в 22-м заседании Совета глав государств Шанхайской организации сотрудничества, проходившем в Самарканде. Избрание Председателем Си Цзиньпином Центральной Азии для своего первого зарубежного визита после вспышки новой эпидемии пневмонии имеет большое стратегическое значение и подтверждает неизменность планов по дальнейшему строительству инициативы «Один пояс – один путь» в условиях турбулентной международной ситуации. Исходя из итогов, поездка Председателя Си Цзиньпина в Центральную Азию придала больше жизненной силы Шелковому пути, пролегающему через Евразийский континент.

Политика Китая в отношении стран Центральной Азии подтверждается в материалах XX Всекитайского съезда Коммунистической партии Китая, состоявшегося 16–22 октября 2022 г. в Пекине. Планируется дальнейшее «качественное развитие совместного строительства «Пояса и пути», оптимизация схемы региональной открытости... ускорение строительства нового западного сухопутно-морского коридора»⁷⁶.

Китайские источники подчеркивают, что ЭППП – «в основном экономический проект, направленный на ускоренное развитие западных провинций Китая и на формирование между государствами региона тесных отношений в экономической, политической и гума-

нитарной областях», он не нацелен на создание сферы влияния⁷⁷. Декларируя миролюбивую внешнюю политику и призывая к формированию «сообщества общей судьбы», Пекин уже преодолел порог только экономического влияния. Его интересы стали пересекаться с российской «зоной привилегированных интересов».

4.5. Российское транспортное измерение китайской глобальной инициативы

После распада СССР в результате разделения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России. Этот период был отмечен как целенаправленным, так и стихийным изменением целого ряда характеристик геополитического положения РФ. Самая значительная трансформация связана с преодолением наиболее негативного его аспекта – транспортных разрывов, которые возникли в результате распада СССР и раздела ранее единой транспортной системы между новыми независимыми государствами и привели к транспортной зависимости России от тех стран, через которые осуществлялся основной экспорт её товаров (Эстония, Латвия, Литва, Украина). Значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках сотрудничества с Китаем построил новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами минуя территорию России. Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центральноазиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации.

Причина этого проста – явное желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора и превратить его в источник поступления валюты за счет перевозки транзитных грузов. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его

дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами – членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и выдавливании России из традиционных зон её политического влияния. Как только отдельные участки железных дорог стран ЦА будут объединены в единую сеть и состыкованы с железнодорожными магистралями КНР, новый евроазиатский транзитный коридор составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь, за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки.

Путем строительства новых транспортных магистралей и элементов транспортной инфраструктуры Россия предпринимала активные попытки преодоления транспортной зависимости от тех стран постсоветского пространства, через которые осуществлялся экспорт её товаров. Основные изменения произошли в сфере морского, нефте- и газопроводного и железнодорожного транспорта. Сопредельные с Россией страны (Азербайджан, Туркменистан, Казахстан)⁷⁸, зависящие в своей экспортной деятельности от стран-транзитеров, активно используют многовариантность реализации своих геополитических интересов за счет создания транспортных проектов, идущих в обход России⁷⁹.

Очевидно, что, несмотря на российско-украинские конфликтные «деформации», транспортная транзитная система РФ сохраняет «довоенные» преимущества:

а) быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю);

б) наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности (нуждающихся лишь в модернизации с учетом характера перспективных грузопотоков);

в) транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле (освоение альтернативных маршрутов чревато поиском сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов);

г) российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным необжитым местам, вопрос тарифов остается на одном из первых мест в принятии инвестиционных решений.

Неравномерность транспортной инфраструктуры (ТИ) ограничивает развитие единого экономического регионального пространства и сдерживает расширение межотраслевого взаимодействия. Регионы нашей страны различаются по экономическому, природному, человеческому потенциалу, уровню инновационного развития, отраслевой структуре, социально-демографическому составу и специализации производства, в т. ч. уровню развития транспортной инфраструктуры. Развитие ТИ регионов позволит обеспечить сближение удаленных друг от друга территорий, укрепить территориальное единство государства, сформировать оптимальные условия для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона. Причем в условиях дальнейшего регионального развития, расширения внешних и внутренних транспортно-экономических взаимосвязей региона, повышения уровня жизни населения и увеличения объемов производства значение региональной ТИ и её роль в качестве системообразующей отрасли будет увеличиваться⁸⁰. Поэтому модернизация транспортной инфраструктуры, повышение эффективности её функционирования является приоритетным и очевидным направлением развития. Инфраструктурное строительство на территории России будет способствовать повышению стратегической связности территории нашей страны⁸¹.

Как показывает опыт развитых стран, один из наиболее эффективных инструментов ускорения экономического роста – инвестиции в транспортную инфраструктуру. Примером такого развития является Китай⁸². В последние годы транспортная отрасль Китая вступила в новый период, связанный с быстрым развитием внутренней экономики. Развитие транспортной отрасли привело к строительству пограничных портов на северо-востоке Китая, которые взаимосвязаны плотной транспортной сетью, что заложило прочную материальную основу для внешнеэкономического сотрудничества.

Одним из ведущих видов транспорта в Российской Федерации на сегодняшний день остается железнодорожный транспорт. Доля железных дорог в грузообороте страны составляет больше 80%, а в пассажирообороте – больше 40%. Эксплуатационная длина железных дорог РФ – 85,6 тыс. км, протяженность электрифициро-

ванных линий – 43,8 тыс. км⁸³ (для сравнения: на декабрь 2020 г. эксплуатационный пробег китайских железных дорог достиг 146 тыс. км, из которых на высокоскоростных железных дорогах – 38 тыс. км⁸⁴). Из-за бедственного положения с отдельными видами транспорта в регионах на данный момент не существует экономически выгодной альтернативы железнодорожному транспорту при перевозках грузов на средние и дальние расстояния⁸⁵.

В настоящее время к основным маршрутам транспортировки импортных и экспортных материалов между Китаем и Россией на востоке в основном относятся следующие: Харбин – Хэйхэ – Благовещенск, Харбин – Маньчжурия – Забайкальск. В настоящее время Министерство путей сообщения Китая увеличило пропускную способность участка Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково и Маньчжурии⁸⁶ без учета перспектив расширения международного сотрудничества, на данном этапе они не удовлетворяют логистическим потребностям китайско-российской торговли.

В результате российские и китайские транспортные ведомства подписали соглашение о строительстве железной дороги Хуньчунь – Камышовая (3), которая обеспечит пассажирские и грузовые перевозки в Японию, Южную Корею и другие страны через российский порт Зарубино. Четвертая железная дорога – из Эрлианхота (Внутренняя Монголия) в Улан-Удэ (Россия) через Улан-Батор (Монголия), еще один маршрут проходит через железнодорожный мост, соединяющий город Тунцзян провинции Хэйлуцзян с селом Нижнеленинское в Еврейской автономной области России. Общая длина моста составляет 2,2 км, а проектная пропускная способность – 21 млн т в год. Ожидалось, что строительство моста будет завершено в 2022 г. После завершения строительства этот железнодорожный мост стал четвертой китайско-российской трансграничной железной дорогой после вышеупомянутых железнодорожных маршрутов.

Одним из наиболее успешных примеров российско-китайского сотрудничества в области инфраструктурного строительства служит международный транспортно-логистический центр «Белый Раст» (Московская область)^{87,88}. Китайской стороне в проекте принадлежит доля 49%, которую она купила в 2016 г. за 1,95 млрд руб.⁸⁹

Значительную часть транзитных грузопотоков из КНР российские железнодорожники обрабатывают совместно с морскими перевозчиками. Грузоотправители из северо-восточных приграничных регионов Китая (СВК) не имеют собственных выходов к морю, а отправка товаров из этих регионов через порты Поднебесной связана с большими затратами. Для них выгоднее выходить на мировые рынки через российские дальневосточные морские порты. Поэтому Китай заинтересован в налаживании надежных и эффективных транспортных сообщений между СВК и Дальним Востоком России по приморским трансграничным МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»⁹⁰.

Совместные транспортные проекты России и КНР сложно назвать многочисленными, т. к. существуют факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений, в т. ч. совместных проектов в транспортной и смежных сферах (табл. 4.5.1).

**Таблица 4.5.1. Факторы, осложняющие расширение
российско-китайских экономических взаимоотношений,
в т. ч. совместных транспортных проектов**

Сферы взаимодействия	Россия	Китай
Экономическая сфера	– общее отставание по многим экономическим показателям; низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; – неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в её азиатской части; – неэффективность государственных институтов; – низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения; – неэффективность структуры торгового обмена между Россией и Китаем; недостаточная самостоятельность регионов; – проблема валютного регулирования, в т. ч. при осуществлении предоплаты – отсутствие системы export-insurans или import-insurans;	– существенное опережение по темпам экономического роста; – непрозрачная законодательная база в КНР; – жесткое регулирование внутреннего рынка КНР; – значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем.

Сферы взаимодействия	Россия	Китай
	– проблема «резкспорта» из Гонконга – двойное налогообложение; – значительная часть взаимной торговли фактически ведется контрабандным путем; – высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; – негибкость российского законодательства, которое ущемляет интересы иностранного капитала, не гарантирует его сохранность и безопасность; – сложность решения административных проблем, чрезмерная бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.	
Социокультурная сфера	– языковой и культурный барьеры; – низкий уровень культуры переговоров – отсутствие стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайского рынка и китайской деловой культуры; – коррупционная активность; – проблема безопасности китайцев в России (бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка, проблемы безопасности деловой элиты); – незнание российскими предпринимателями законодательства Китая; – давлением в прессе на население по поводу т. н. китайской угрозы.	– языковой и культурный барьеры; – рост китайского национализма и китайской «национальной гордости»; – превосходство китайской стратегии переговоров; – коррупционная активность; – незнание китайскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей.

Сферы взаимодействия	Россия	Китай
Сфера инвестиций	– неблагоприятный инвестиционный климат; – отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне.	– высокая конкуренция с мировыми инвесторами; – сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом.
Рынок инновационной продукции	– проблема поставок в Китай научной и технической продукции военного назначения; проблема секретности научных и инновационных разработок – отсутствие четкого правового регламента; – низкий спрос на российские фундаментальные научные заделы в Китае; – слабое развитие прикладных разработок, пригодных для промышленного внедрения; – отсутствие институциональных механизмов привлечения инвестиций в развитие НИОКР на базе имеющихся фундаментальных заделов; – проблема создания в России конкурентоспособного инновационного сектора – отсутствие схем инвестирования таких проектов.	– опережение Китаем России по уровню научного развития; – покровительственное отношение к пиратскому копированию чужих технологий; – негативный имидж России как делового партнера в области инновационных проектов; – Китай, где возможно, использует «серые» схемы, снижающие стоимость закупок.
Таможня и пограничная служба	– высокий уровень коррупции – «белый» импорт практически невозможен для малых и средних российских компаний; инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории; – запрет на ускоренное растаможивание грузов из Китая; – специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах.	(отсутствует негативная оценка экспертов)

Сферы взаимодействия	Россия	Китай
Транспортная сфера	– участки с пропускной способностью, близкой к предельно допустимому уровню в центральной России (ок. 300 км); – участки ограниченной пропускной и провозной способности на железнодорожной магистрали Транссиба и БАМа; – развитие коридоров и масштабная модернизация Транссиба и БАМа могут привести к формированию нескольких конкурирующих между собой транзитных маршрутов, которые будут претендовать на перевозку одних и тех же грузов как в дальневосточные морские порты, так и из них; – недостаточное развитие припортовых железнодорожных станций и слабые обрабатывающие мощности контейнерных терминалов; – действует не самая выгодная тарифная политика; – высокая стоимость погрузочно-разгрузочных работ и портовых сборов; – нехватка контейнерного парка, но рост числа контейнеров повлечет за собой необходимость многократного увеличения числа фитинговых платформ для их перевозки; – для полноценного запуска Северного морского пути необходима тотальная модернизация инфраструктуры регионов Севера, что требует значительных инвестиций; – слабая координация между участниками рынка; – необходимость улучшения логистики; – несбалансированная структура экспортно-импортных операций; – отсутствие единой транспортной политики и регулятивных инструментов реализации транзитного потенциала ЕАЭС.	– конкуренция между транскитайскими маршрутами и российскими Транссибом и БАМом может привести к перераспределению транзитного грузопотока и, как следствие, повлиять на доходы транспортных компаний и социально-экономическое положение транзитных регионов; – преобладание двустороннего формата в международном экономическом и транспортном сотрудничестве Китая.

Источник: составлено автором по материалам СМИ.

Для России имеет большое значение Северный морской путь (СМП)⁹¹. Развитие СМП является одной из актуальных тем в исследованиях отечественных ученых, поскольку это стратегический маршрут внутреннего транспортного сообщения для устойчивого развития государства⁹² и международный транспортный коридор⁹³. Важнейшее значение СМП имеет для внутригосударственных нужд: доставки грузов, необходимых для арктических проектов, перевозки добытых полезных ископаемых с арктического шельфа, доставки энергоносителей и продовольствия на зимний период, а в случае создания возможности круглогодичной навигации с сопровождением ледоколами – движение грузовых коммерческих судов по Северному морскому пути.

Это направление перевозок не получило должного развития в качестве международного транзитного маршрута. Такое положение дел имеет ряд причин: прежде всего, отсутствие надлежащего объема и мощности грузопотока, достаточного для обеспечения экономической целесообразности участия в этом проекте грузовладельцев, практически полное отсутствие логистической инфраструктуры на этом транспортном направлении, недостаточный уровень технологических решений по организации модальных сообщений⁹⁴.

Потенциальные преимущества СМП по времени в пути и цене перевозки (в сравнении с Шелковым морским путем через Суэц) нивелируются ростом дополнительных затрат (на ледоколы, дополнительные формальности, рост рисков, увеличение тарифов на обработку и хранение транспортируемых по СМП грузов), крайне низким уровнем развития логистической инфраструктуры, отсутствием достаточного количества морских перевозчиков на СМП, пассивной позицией регулятора рынка грузовых перевозок в России, а также отсутствием нормативно-правовой базы относительно модальных сообщений. В качестве варианта развития транспортной системы России и транзитных перевозок с частичным использованием СМП предлагается развивать направление Шанхай – Челябинск – Индиго – Роттердам, связывающее Китай и Европу, с применением магнитолевитационных сообщений^{95,96,97} в качестве элемента транспортно-технологической схемы перевозки.

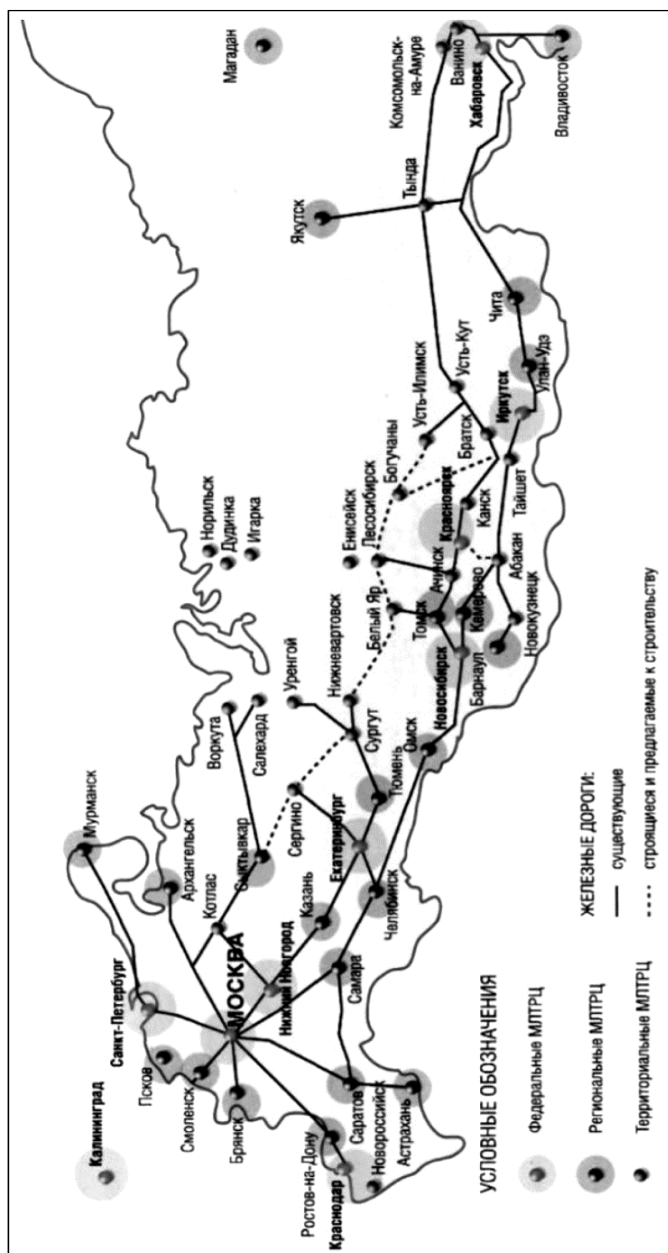


Рис. 4.5.1. Принципиальная схема развития и размещения мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛТРЦ) на территории РФ в зоне тяготения к МТК.

Источник: <https://vceec.ru/index.php/vceec/article/view/2/13>

Интеграция транспортной сети России в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализация транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров не будет возможной без развития логистической инфраструктуры и формирования на территории РФ в крупных транспортных узлах опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ)⁹⁸ (рис. 4.5.1.), обеспечивающих высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.

И в заключение хотелось бы отметить еще один важный момент. Существует тезис, что «повышению эффективности транспортных перевозок будет способствовать конкуренция транспортных компаний, в основе которой лежит предложение наиболее выгодных маршрутов доставки грузов»⁹⁹. На наш взгляд «выгодность маршрутов доставки грузов» в настоящее время является субъективной переменной. Исследование транспортных маршрутов, идущих в обход России, показывает неоднозначность первоначальной оценки потенциала выбранных маршрутов, планирование и строительство которых преследовало две цели: объективную – как фактора преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмента интеграции ЦА в евроазиатское пространство (ЦАРЭС); а также субъективную, политизированную (ТРАСЕКА), направленную не на оптимизацию и развитие, а на изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего, экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России.

Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались маловостребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты¹⁰⁰. В этом контексте, рассматривая железнодорожные перевозки Китая по альтернативным маршрутам в обход территории РФ, нельзя обойти вниманием тот факт, что для повышения конкурентоспособности новых сухопутных маршрутов Китай предоставляет огромные субсидии – иногда до 40% от стоимости – для снижения транспортных расходов^{101,102}. Хотя наземные перевозки сокращают время доставки

контейнеров вдвое по сравнению с морскими маршрутами, железнодорожные перевозки в настоящее время экономически невыгодны без субсидий правительства Китая¹⁰³.

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В связи с этим, вероятно, многие из геополитических, ресурсных, транспортных и иных преимуществ утрачены либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня, на наш взгляд, в первую очередь, обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы. Современные жесткие условия требуют отхода от сиюминутной коммерческой стихийности. Вероятно, пришло время вернуть методы стратегического планирования и использовать тот минимум возможностей, который не утрачен окончательно, при постулате неизменного следования национальным интересам.

4.6. Сценарии развития российско-китайского экономического взаимодействия в транспортной сфере

Экономический кризис, пандемия *COVID-19*, антироссийские санкции Запада, специальная военная операция на Украине и небывалое обострение отношений России с «коллективным Западом» демонтировали или отложили / законсервировали многие российские проекты в области транспортной логистики и транзита в западных направлениях. Экстремальные условия сжатия экономики, пересмотр инвестиционных программ и стратегий компаний, дефицит финансовых ресурсов вносят коррективы в правила игры и функции участников рынка. Современные вызовы Запада, украинские события, карантинные мероприятия и др. препятствуют интеграционному сближению. Но любые кризисные явления, помимо дисгармонии, привносят в любые процессы новую динамику, новые оценки и перспективы развития, обновляют отношения. Кризис дает возможность и даже диктует необходимость в

условиях развивающейся мировой нестабильности и возрастания разнообразных рисков особенно актуализировать внутреннее территориальное и инфраструктурное развитие РФ, дает возможность диверсификации и обновления экономических связей, оптимизации проектов¹⁰⁴ сближения удаленных друг от друга территорий, укрепления территориального единства государства, формирования оптимальных условий для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона¹⁰⁵.

Партнерство между Россией и Китаем декларируется как пример взаимовыгодной и взаимодополняемой стратегической интеграции. Но при всех имеющихся, внешне позитивных, тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в т. ч. и в экономической сфере, следует рассматривать как непростые. Взаимодействие с таким неординарным партнером как Китай, безусловно, требует учитывать особенности китайской национальной психологии, чрезмерно развитую реактивность на любую попытку ущемить национальное достоинство и самостоятельность страны, во всяком случае, проявляя уважение к партнеру, заранее предупреждать его о возможных коррективах реализуемого курса.

Отдельные российские эксперты указывают на возможные узкие места в интеграционном процессе наших стран. Известный китаевед Ю. В. Чудодеев пишет: «Гипотетически нельзя исключить в краткосрочной перспективе появления в российско-китайских отношениях отдельных конфронтационных элементов. Необходимо учитывать, что определенная часть китайской элиты традиционно настроена по отношению к России достаточно сдержанно, а иногда и недружелюбно. В случае отсутствия глубокого понимания и доверия между руководством и значительной частью населения обеих стран внезапное обострение противоречий по какому-либо нерешенному или не до конца решенному вопросу может оказаться чреватым всплеском необоснованных антироссийских настроений в Китае и антикитайских – в России... Нельзя исключить, – подчеркивает ученый, – что определенные круги российской политико-экономической элиты весьма сдержанно относятся к экономической активности китайских кругов в Центральном-Азиатском регионе (то есть в бывших советских республиках)»¹⁰⁶.

Другой российский китаевед В. Я. Портяков считает, что «за короткий по историческим меркам срок отношения между Российской Федерацией и КНР прошли по нарастающей путь от дружественных (1992 г.) до отношений всеобъемлющего, равноправного, доверительного партнерства и стратегического взаимодействия». «Вместе с тем, – отмечает он, – обе стороны признают, что в российско-китайских отношениях периодически проявляются несовпадения интересов и те или иные трения... поддержание уже достигнутого достаточно высокого уровня двусторонних отношений и их дальнейшее совершенствование не гарантированы априори и не могут быть гарантированы автоматически. Напротив, только постоянная многоуровневая работа обеих сторон может дать желаемый результат»¹⁰⁷.

Оба исследователя, на наш взгляд, справедливо отмечают многовариантность дальнейшего развития российско-китайского партнерства и необходимость работы обеих сторон по устранению реальных и потенциальных препятствий. Ни высокий стратегический формат, ни союзнические отношения не могут полностью исключить все риски партнерства с Китаем, особенно на более отдаленную перспективу. Однако в настоящее время негативные сценарии не просматриваются. КНР погружен в реализацию масштабного и дорогостоящего проекта «Один пояс – один путь». Пекин преследует свои сугубо специфические цели – укрепляет свое присутствие в Центральном-Азиатском и сопредельных с ним регионах, что отчасти совпадает с российскими глобальными и региональными интересами¹⁰⁸.

Известный востоковед профессор С. Г. Лузянин считает, что «в условиях усиления антироссийских и антикитайских санкций КНР будет проводить осторожную экономическую политику в отношении России, боясь попасть под вторичные санкции. Часть китайских коммерческих банков блокируют деятельность российских в долларовых сделках, а в транспортных перевозках на европейском направлении Китай, пытаясь избежать конфликтных зон, запускает новые железнодорожные маршруты в обход России, например, такие как Сиань (КНР) – Мангейм (Германия), отдельные китайские компании не торопятся продлевать контракты, занимая выжидательную позицию»¹⁰⁹.

Такой ряд российско-китайских нестыковок, отмечает эксперт, не носит политического характера, но свидетельствует о необходимости формирования новых хозяйственных, правовых механизмов двух стран. В настоящее время два государства фактически находятся в начале создания обновленной экономической модели «Россия – Китай» образца 2022–2023 гг., которая на десятилетия будет обеспечивать новую, внесанкционную, взаимовыгодную кооперацию на треках «неамериканского мира». Ключевым элементом в новых условиях является транспортно-логистическая перестройка и «открытие» российского Дальнего Востока, создание дополнительных коридоров и площадок на преференциальной и непреференциальной основе¹¹⁰.

Использование сценарного подхода позволяет выявить основную канву и будущие варианты российско-китайского взаимодействия. Как правило, сценарный анализ применяется для стратегического управления процессами с высоким уровнем неопределенности в турбулентной внешней среде.

В исследовании были определены основные акторы, их интересы в регионе и «ключевые переменные» (табл. 4.5.1), которые стали основой сценарных прогнозов (табл. 4.6.1а и табл. 4.6.1б). В исследовании рассматриваются шесть сценариев: № 1 – вероятность усиления геополитических позиций Китая по сравнению с РФ и США; № 2 – вероятность существенного сдерживания Западом Китая; № 3 – вероятность существенного усиления исламского фактора; № 4 – вероятность возникновения острой конкуренции между основными акторами; № 5 – вероятность усиления позиций РФ; № 6 – вероятность взаимовыгодного партнерства и преодоление конфронтации.

Таблица 4.6.1а. Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Евразии

Сферы	Сценарии		
	№ 1. Усиление Китая	№ 2. Запад сдерживает Китай	№ 3. Усиление исламского фактора
Безопасность	США: после сворачивания военного контингента	США: соглашения со странами региона и Россией с целью	США: попытки усиления военного присутствия,

Сферы	Сценарии		
	№ 1. Усиление Китая	№ 2. Запад сдерживает Китай	№ 3. Усиление исламского фактора
	в Афганистане пытаются возродить военное присутствие в ЦА (Узбекистан, Таджикистан) для геополитического сдерживания России, Китая и Ирана; РФ: сохранит частичное присутствие в регионе за счет поддержания военных баз в Кыргызстане и Таджикистане; КНР: позволит поддерживать безопасность в регионе с помощью сил других акторов (России), непосредственно не вмешиваясь в ситуацию военным образом.	противостоять терроризму, наркотрафику и торговле оружием; создание военных баз по периметру границ РФ как инструмента непрямого военно-политического давления на РФ, КНР и Иран; РФ: возможное усиление политического влияния.	конфликты от локальных до средне-масштабных; РФ: снижения роли ОДКБ и России КНР: усилится роль ШОС как инструмента экономического и отчасти военно-политического воздействия на ЦА со стороны Китая; ЦА: угроза возникновения локальных вооруженных конфликтов и социальной напряженности, появление в регионе происламски настроенных режимов, риски, связанные со сменой режима в Афганистане.
Экономика, в т. ч. транспорт	США: сворачивание экономического присутствия; РФ: постепенное уменьшение роли в экономике ЦА; КНР: усиление экономического и политического влияния в регионе; вложения в экономику региона (крупные транспортные, инфраструктурные и энергетические	США: экономическая помощь региону по линии международных финансовых институтов; РФ: укрепление отношений с Казахстаном, в других государствах – умеренное влияние на внутреннюю политику; КНР: контроль и инвестиции в добывающую промышленность, использование транзитного потенциала	США: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение геополитического интереса; РФ: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение стратегического интереса; КНР: снижение инвестиционной привлекательности ЦА, сохранение транзитного и ресурсного

Сферы	Сценарии		
	№ 1. Усиление Китая	№ 2. Запад сдерживает Китай	№ 3. Усиление исламского фактора
	проекты) будут оставаться доминирующими; аренда в регионе земли и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: плавный рост экономики за счет продажи энергоресурсов – увеличение ресурсной зависимости, переориентация экономик стран ЦА – увеличение зависимости стран региона от внешней гуманитарной и экономической помощи со стороны Китая. Продвижение инициативы ОПОП в Евразии.	стран – участник ОПОП в счет сделанных инвестиций, аренда в регионе земли и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: переориентация сырьевых экономик региона на китайский рынок при сохранении опоры на Запад и Россию в области безопасности; РК, Туркмения и РУ сохраняют сырьевую модель, для КР и РТ экономическое развитие будет определяться высокими политическими рисками и коррумпированным государственным аппаратом. Продвижение инициативы ОПОП в Евразии.	интереса; ЦА: углубление ресурсной и финансовой зависимости, милитаризация экономики, галопирующая инфляция, рост теневого сектора экономики, переориентация на исламскую модель экономики и арабские страны в качестве основного инвестора, угроза критического превышения долговой нагрузки. Реструктуризация или отмена транспортных проектов в рамках ОПОП через Афганистан и Пакистан.
Энергетика	ЦА: перспективы региональной интеграции минимальны, сохранение принципа «многовекторности», гидроэнергетический потенциал региона не будет реализован, частичная реализация проектов в сфере атомной энергетики на территории	США, РФ, КНР: принципиальных изменений не произойдет; ЦА: сохранится курс на многовекторность в политике богатых природными ресурсами республик, в гидроэнергетике будет наблюдаться спад.	РФ: стремление обеспечить военный контроль над трубопроводами; КНР: энергетический голод; ЦА: сокращение и нестабильность поставок энергоносителей в ЕС и КНР, вероятность пересмотра существующих энергетических

Сферы	Сценарии		
	№ 1. Усиление Китая	№ 2. Запад сдерживает Китай	№ 3. Усиление исламского фактора
	Казахстана; КНР: сохранение вложения Китая в транспорт, инфраструктуру, в энергетику; РФ: сохранение <i>status quo</i> .		ческих контрактов, качественные изменения в энергетическом секторе.
Экология	Ухудшение экологии региона в связи с нерациональным использованием природных ресурсов, использованием «грязных» технологий в добыче углеводородов, несоблюдением экологических норм при строительстве и эксплуатации транзитных маршрутов.	Стратегия двойных стандартов приведет к нивелированию экологических программ в отдельных проектах (прежде всего, проектов в нефтегазовом секторе, транзитных МТК).	Стратегия двойных стандартов приведет к нивелированию экологических программ в отдельных проектах (прежде всего, проектов в нефтегазовом секторе, МТК).
Социально-гуманитарная сфера	КНР: влияние на культурную жизнь региона будет доминирующим; рост влияния в образовательной сфере; РФ: уровень влияния будет снижаться, статус русского языка может понизиться; США: уровень влияния в социально-гуманитарной сфере будет снижаться, но сохранится в области образования; ЦА: усиление цен-	США: инвестиции в систему образования и подготовку лояльной элиты; РФ: конкуренция с другими игроками за умы интеллектуальной элиты и широких масс населения ЦА, активизация «мягкой силы», рост влияния в образовательной сфере; КНР: влияние будет снижаться; ЦА: трудовая и социальная мобильность, мультикультурализм – «развивать китайский, сохранять русский,	США, РФ, КНР: влияние будет ограничено; ЦА: коллапс инфраструктуры, коррупция, отсутствие общественных услуг, ограничение финансирования сферы социального обеспечения, ухудшение качества жизни, этносепа-тизм, актуализация религиозного фактора.

Сферы	Сценарии		
	№ 1. Усиление Китая	№ 2. Запад сдерживает Китай	№ 3. Усиление исламского фактора
	зуры в СМИ и Интернете.	учить английский», смешанные браки, укрепление этнической/национальной идентичности, снижение антироссийских настроений, российско-ориентированная элита; Турция: как политико-экономическая и цивилизационная модель развития ЦА.	
Миграция	КНР: усиление роли китайской диаспоры в ЦА, возможно повышение уровня социальной напряженности и конфликтов на бытовом уровне; РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов; ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения.	КНР: социальная напряженность и конфликты на бытовом уровне; РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения.	РФ: возврат из России трудовых мигрантов в страны ЦА; ЦА: приток беженцев из Афганистана, масштабная внутренняя и внешняя миграция.

Источник: составлено автором. Сокращения: РК – Республика Казахстан; КР – Кыргызская Республика, РТ – Республика Таджикистан; РУ – Республика Узбекистан.

Сценарий № 1, учитывая имеющиеся тенденции, вероятен в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, «игра с нулевой суммой» для России. При условии, что Россия найдет в себе силы для уменьшения разности экономических потенциалов РФ и КНР (маловероятно даже в среднесрочной перспективе), возможен переход к идеалистическому сценарию № 6.

Таблица 4.6.16. **Сценарии развития взаимоотношений основных акторов в Евразии**

Сферы	Сценарии		
	№ 4. Острая конкуренция	№ 5. Усиление России	№ 6. Взаимовыгодное партнерство
Безопасность	США: наращивание военного присутствия в регионе; РФ: ослабление позиций, снижения роли ОДКБ, ШОС России, угроза возникновения сценария № 1; КНР: ослабление позиций, ожесточение политической риторики, рефлексии по «утраченным территориям», ревизии пограничного межевания; ЦА: угроза возникновения локальных вооруженных конфликтов и социальной напряженности, появление в регионе происламски настроенных режимов, угроза возникновения сценария № 3.	США: наращивание военного присутствия в регионе, политическое противостояние с РФ; РФ: усиление геополитического влияния в регионе, восстановление утраченных позиций; КНР: охлаждение отношений с РФ, рефлексии по «утраченным территориям», ревизии пограничного межевания; ЦА: труднодостижимая задача поиска точки оптимального соотношения между участниками региональных политических процессов.	США: после сворачивания контингента в Афганистане попытки наращивания военного присутствия в других странах региона; РФ: формирование многополярного мира; усилится роль ШОС; активизация Фонда поддержки ШОС, Банка развития ШОС; КНР: формирование многополярного мира, усилится роль ШОС; ЦА: стабильность в регионе.

Сферы	Сценарии		
	№ 4. Острая конкуренция	№ 5. Усиление России	№ 6. Взаимовыгодное партнерство
Экономика, в т. ч. транспорт	США: усиление экономического присутствия в связи с ослаблением РФ и КНР; РФ: отсутствие стратегических ресурсов, сворачивание восточных программ, деятельность ЕАЭС неэффективна; КНР: увеличит свое экономическое и политическое влияние в регионе; вложения в экономику региона (крупные транспортные, инфраструктурные и энергетические проекты) будут оставаться доминирующими; ЦА: иллюзия плавного роста экономики за счет продажи энергоресурсов – увеличение ресурсной зависимости, переориентация экономик стран ЦА – увеличение зависимости стран региона от внешней гуманитарной и экономической помощи со стороны Китая.	США: санкции против РФ, экономическое противостояние с КНР; РФ: укрепление отношений с РК, в других государствах – умеренное влияние на внутреннюю политику; КНР: контроль и инвестиции в добывающую отрасль, транзитные проекты, аренда земли в регионе и переселение туда людей из своих трудоизбыточных регионов; ЦА: переориентация сырьевых экономик региона на китайский рынок при сохранении опоры на Россию в области безопасности; РК, Туркмения и РУ сохранят сырьевую модель, для КР и РТ экономическое развитие будет определяться высокими политическими рисками и коррумпированным государственным аппаратом.	США: противодействие усилению партнерства РФ и КНР; КНР: форсирование экономической интеграции Китая может привести к экономическому истощению региона и усилению социально-экономического кризиса; РФ и КНР не позволяют друг другу полностью доминировать, создавая предпосылки для предотвращения эффекта лобовой конкуренции и соперничества в политической области; сбалансированное лавирование в ЦА; каждая заинтересованная сторона имеет возможность извлечь максимальную пользу; смещение направления межгосударственной кооперации с сырьевой к производственно-инновационной; активная реализация интеграционных проектов, в т. ч. транспортных.

Сферы	Сценарии		
	№ 4. Острая конкуренция	№ 5. Усиление России	№ 6. Взаимовыгодное партнерство
Энергетика	РФ: стремление обеспечить военный контроль над трубопроводами; КНР: энергетический голод; ЦА: сокращение и нестабильность поставок энергоносителей в ЕС и КНР, вероятность пересмотра существующих энергетических контрактов, качественные изменения в энергетическом секторе.	США: энергетическое противостояние с РФ; РФ: расширение энергетических проектов на двустороннем уровне; КНР: сохранение <i>status quo</i> ; ЦА: перспективы региональной интеграции минимальны, сохранение принципа «многовекторности», гидроэнергетический потенциал региона, частичная реализация проектов в сфере атомной энергетики на территории РК.	Расширение взаимовыгодного сотрудничества в двусторонних и многосторонних форматах; возрождение Энергетического клуба ШОС для улучшения взаимопонимания партнеров и нивелирования нестыковок энергетической конкуренции.
Экология	Ухудшение экологии региона в связи с нерациональным использованием природных ресурсов, использования «грязных» технологий в добыче углеводородов, несоблюдения экологических норм при строительстве и эксплуатации транзитных маршрутов.	Ухудшение экологии региона в связи с отсутствием финансирования модернизации в энергетической сфере.	Коллективный формат взаимодействия будет способствовать минимизации экологических проблем.
Социально-гуманитарная сфера	КНР: влияние на культурную жизнь региона будет доминирующим; рост влияния в образовательной сфере;	РФ: конкуренция с другими игроками за умы интеллектуальной элиты и широких масс населения ЦА, активизация	США: попытки усиления влияния; РФ, КНР, ЦА: оптимальный баланс, мультикультурализм – «развивать

Сферы	Сценарии		
	№ 4. Острая конкуренция	№ 5. Усиление России	№ 6. Взаимовыгодное партнерство
	США, РФ: влияние будет ограничено; ЦА: ограничение финансирования сферы социального обеспечения, ухудшение качества жизни, этносепаратизм, актуализация религиозного фактора.	«мягкой силы», рост влияния в образовательной сфере; США, КНР: влияние будет ограничено; ЦА: трудовая и социальная мобильность, мультикультурализм, снижение антироссийских настроений, российско-ориентированная элита.	китайский, сохранять русский, учить английский», смешанные браки, укрепления этнической/национальной идентичности, снижение антироссийских настроений.
Миграция	КНР: социальная напряженность, повышение конфликтного потенциала может спровоцировать обширную внешнюю и внутреннюю миграцию.	РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов; ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения.	РФ: миграционный поток из ЦА в РФ не уменьшится, качественный состав мигрантов не будет улучшаться; тенденция на получение российского гражданства, почва для межэтнических конфликтов; ЦА: денежные переводы из России будут оставаться стабильным источником пополнения доходов населения.

Источник: составлено автором. Сокращения: РК – Республика Казахстан; КР – Кыргызская Республика, РТ – Республика Таджикистан; РУ – Республика Узбекистан.

Пессимистические сценарии № 2, № 3, № 4 наименее желательны и маловероятны в краткосрочной перспективе. При наличии катализаторов в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут иметь фрагментарную реализацию.

Сценарии № 5 и № 6 идеалистичны и маловероятны в краткосрочной и среднесрочной перспективе, т. к. Россия имеет влияние

на процессы в регионе, но не столь существенное, чтобы переломить текущие тенденции. В долгосрочной перспективе при условии консолидированной политической воли РФ, КНР и стран региона для совместной выработки и реализации стратегических инициатив по многостороннему экономическому и транспортному сотрудничеству возможно их фрагментарное осуществление.

Необходимо отметить, что Россия и Китай при любом развитии событий останутся главными внешними акторами в регионе. Фактор присутствия США в регионе не окажет существенного влияния на взаимоотношения РФ и КНР, учитывая современные позитивные тенденции и самодостаточность российско-китайских отношений.

Российская сторона не готова к конкуренции с китайским бизнесом, который пользуется эффективной налоговой и финансовой поддержкой своего государства. При временном отсутствии возможности использования своего транзитного потенциала для РФ видится целесообразным участие во внешних международных транспортных и энерготранспортных проектах, чтобы избежать вероятности полной изоляции. Несмотря на наличие экономических и иных проблем, Россия в настоящее время возвращается в регион ЦА, и в целом на «Большой Восток». При этом, учитывая масштабы китайской экономики и китайские особенности алгоритма взаимоотношений с партнерами (Гл. 3 и Гл. 4), любые проекты должны анализироваться не только с точки зрения экономической выгоды, но и, в первую очередь, с позиций соблюдения национальных интересов России.

¹ Видение и действия по совместному строительству Экономического Пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: http://fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml (дата обращения: 02.11.2022).

² Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (дата обращения: 12.11.2022).

³ Уянаев С. В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / Китай в мировой и региональной политике (История и современность). М.: РАН. Ин-т Дальн. Востока, 2015. С. 242–259.

⁴ Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (дата обращения: 12.11.2022).

⁵ Косоруков А. А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный уровень // *НВ: Национальная безопасность*. 2014. № 4. С. 31–69.

⁶ Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С. 55.

⁷ Лукин А. В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? http://ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения: 13.11.2022).

⁸ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: ИВ РАН. 2017. С. 135–148.

⁹ Лукин А. В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? http://ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения: 13.11.2022).

¹⁰ Лукошин С. А. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России / *Международная торговля и торговая политика*, 2015. № 4, с. 18–29.

¹¹ Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая. <https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-sprotestami-protiv-kitaja.html?page=6> (дата обращения: 13.11.2022). Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США). <https://news.rambler.ru/asia/41541283-kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitajskie-protesty-v-tsentralnoy-azii-stratfor-ssha/> (дата обращения: 13.11.2022). Лукин А. В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? URL: http://www.ng.ru/ideas/2018-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения: 13.11.2022) и др.

¹² Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска. *Финансовая экономика*. 2019. № 11. С. 716–722.

¹³ 赵华胜. 中俄关系质变了吗? (Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений? / Pengbo, 10 July 2016).

¹⁴ Fu Ying. How China sees Russia // *Foreign Affairs*. January/February 2016. (Фу Инь – бывшая заместитель министра иностранных дел, а ныне председатель комитета по иностранным делам Всекитайского собрания народных представителей. – Прим. авт.).

¹⁵ 傅莹. 中俄关系: 是盟友还是伙伴 / 看世界. 中信出版集团. 2018. 页码: 338. 175. (Фу Инь. Российско-китайские отношения: союзник или партнер // Кань Шицзе. Издательская группа CITIC. 2018. С. 175).

¹⁶ Гуля А. Н., Ефимов А. Б. Возможности и риски китайской инициативы «Нового Шелкового пути» для развития России / *Культурное наследие России*. 2019. С. 3–9.

¹⁷ Большая советская энциклопедия: в 30 т. 3-е изд. Т. 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978. С. 380.

¹⁸ Виноградов А. О., Салицкий А. И., Семенова Н. К. Американско-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение // *Вестник Российского университета дружбы народов*. 2019. № 1. С. 35–46.

¹⁹ Эксперты призывают Пекин «запастись терпением и набраться мужества». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043> (дата обращения: 10.10. 2022).

²⁰ Темпы роста экономики Китая обеспокоили инвесторов. URL: <https://forbes.ru/investicii/480188-tempy-rosta-ekonomiki-kitaa-obespokoili-investorov> (дата обращения: 10.11.2022).

²¹ Положение регионов России в условиях кризиса. Бюллетень социально-экономического кризиса в России Июль 2015. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf> (дата обращения: 10.10.2022).

²² Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1%. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rostvvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eksperty-1028633968> (дата обращения: 20.11.2022).

²³ ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7%. URL: <https://www.interfax.ru/business/669543> (дата обращения: 20.11.2022).

²⁴ Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3853862> (дата обращения: 17.11.2022).

²⁵ Внешняя торговля Китая в 2021 году достигла рекордно высокого уровня. URL: http://russian.news.cn/2022-01/14/c_1310424096.htm (дата обращения: 17.11.2022).

²⁶ Внешняя торговля России в 2021 году. URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2022-02/vneshnyaya-torgovlya-rossii-v-2021-godu/#:~:text=B%202021%20гoдy%20тoвapoooбopoт%20Poccии,coстaвил%20491%20580%20млн%20дoлл.> (дата обращения: 17.11.2022).

²⁷ Там же.

²⁸ Товарооборот России и Китая в 2021 году достиг рекордных \$146,88 млрд. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13424783> (дата обращения: 17.11.2022).

²⁹ *Жиряева Е.* Торговля России и Китая: какие перспективы у этого направления? URL: <https://repinlife.ru/torgovlya-rossii-i-kitaya-kakie-perspektivy-u-etogo-napravleniya/> (дата обращения: 17.11.2022).

³⁰ Торговля России с Китаем досрочно установила новый годовой рекорд. URL: <https://rbc.ru/economics/07/11/2022/6368c0209a7947cd28bf0605> (дата обращения: 18.11.2022).

³¹ В июле Китай резко нарастил экспорт в Россию. URL: <https://rg.ru/2022/08/16/v-iiule-kitaj-rezko-narastil-eksport-v-rossiiu.html> (дата обращения: 06.12.2022).

³² Россия и Китай утвердили перечень значимых проектов инвестиционного сотрудничества на 107 млрд долларов. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_utverdili_perechen_znachimyh_proektov_investicionnogo_sotrudnichestva_na_107_mlrld_dollarov.html (дата обращения: 17.11.2022).

³³ Разворот на Китай – ожидания... URL: https://tsargrad.tv/articles/prochievaljuty-pochemu-rossija-ne-dolzha-rasschityvat-na-kitaj_346533 (дата обращения: 17.11.2022).

³⁴ *Сазонов С. Л.* Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evro-aziatskih-transporthy-koridorov/viewer> (дата обращения: 28.11.2022).

³⁵ *Строганов А. О.* Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Вып. № 4 (декабрь). 2016.

³⁶ *Аристова Л. Б., Семенова Н. К.* Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016. URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenovank-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf> (дата обращения: 18.12.2022).

³⁷ Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <https://mydocx.ru/6-28856.html> (дата обращения: 18.11.2022).

³⁸ *Семенова Н. К., Аристова Л. Б.* Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD' 2016): материалы Девятой междунар. конф., 3–5 окт. 2016 г., Москва: в 2 т. Т. 2: Секции 5–13. М.: ИПУ РАН. 2016. С. 52–57.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа – Западный Китай. URL: <https://www.caravan.kz/news/kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-dorogi-v-ramkakh-proekta-koridora-zapadnaya-evropa-zapadnyjj-kitajj-37856/> (дата обращения: 19.09.2022).

⁴¹ *Семенова Н. К., Аристова Л. Б.* Развитие транспортного диалога в формате «РФ – Ц – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD' 2016): материалы Девятой междунар. конф., 3–5 окт. 2016 г., Москва: в 2 т. Т. 2: Секции 5–13. М.: ИПУ РАН. 2016. С. 52–57.

⁴² *Строганов А. О.* Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Вып. № 4 (декабрь). 2016.

⁴³ *Gao Hucheng.* Creating the New Ground of Opening Up // Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan. 2016. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/20160401298984.shtml> (дата обращения: 18.11.2022).

⁴⁴ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (дата обращения: 18.11.2022).

⁴⁵ Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века». URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html> (дата обращения: 15.12.2022).

⁴⁶ *Строганов А. О.* Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Вып. № 4 (декабрь). 2016.

⁴⁷ *Зубков И.* Будет как Шелковый // Российская газета. Федеральный выпуск № 276(7144).

⁴⁸ *Лузянин С. Г.* Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimmetriya-ili-garmonizatsiya> (дата обращения: 15.11.2022).

⁴⁹ Семенова Н. К. Анализ и классификация существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов формате «РФ – КНР» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Материалы XVIII Международной научной конференции в рамках Общественно-научного форума «Россия: ключевые проблемы и решения». Отв. ред. В. И. Герасимов. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2019. С. 373–377.

⁵⁰ «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: <http://asiarussia.ru/articles/10556/> (дата обращения: 10.08.2022).

⁵¹ Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University. URL: <http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-a-new-assessment/> (дата обращения: 10.08.2022).

⁵² Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Один пояс – один путь: конструктивные и негативные факторы развития транспортного диалога в формате РФ – Центральная Азия – КНР // Россия и Китай: история и современность: материалы IX международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, Тяньцзинь, Пекин, 20–28 мая 2019 г.). Отв. ред. Д. В. Кузнецов. Т. 7. В. 9. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2019. С. 9–15.

⁵³ Юань Чжоу, Лилъге-Штодик Р. Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: <https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/> (дата обращения: 10.08.2022).

⁵⁴ Салицкий А. И., Семенова Н. К. Шелковое наступление Китая. URL: http://www.perspektivy.info/o/yukmena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm (дата обращения: 15.08.2022).

⁵⁵ Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940> (дата обращения: 28.08.2022).

⁵⁶ Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <http://mydocx.ru/6-28856.html> (дата обращения: 10.08.2022).

⁵⁷ Сайт интеграционного проекта Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org> (дата обращения: 10.08.2022).

⁵⁸ Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: http://www.traceaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf (дата обращения: 10.08.2022).

⁵⁹ Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka> (дата обращения: 10.08.2022).

⁶⁰ Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: http://www.asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top (дата обращения: 10.08.2022).

⁶¹ Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016. № 4. С. 151–160.

⁶² Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия». М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

⁶³ Страхование импорта-экспорта – это форма финансовой защиты, которую используют многие импортеры и экспортеры для защиты своих грузов от рисков неплатежа, повреждения во время доставки, политических потрясений в стране назначения и пр. / Import Export Insurance: The Best Protection for Your Goods. URL: [https://usacustomsclearance.com/process/import-export-insurance/#:~:text=Import%2FExport%20Help-,What%20is%20Import%2FExport%20Insurance%3F,your%20goods%20are%20high%2Dvalue](https://usacustomsclearance.com/process/import-export-insurance/#:~:text=Import%2FExport%20Help-,What%20is%20Import%2FExport%20Insurance%3F,your%20goods%20are%20high%2Dvalue.). (дата обращения: 12.08.2023).

⁶⁴ Кондратьев К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. № 26. С. 321–324.

⁶⁵ Статистика. Коррупции в Море. URL: <https://vawilon.ru/statistika-korrupsii-v-mire/> (дата обращения: 10.08.2022).

⁶⁶ О противодействии коррупции в таможене. URL: <http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korrupsii-v-tamozhne> (дата обращения: 10.08.2022).

⁶⁷ Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2003. № 11.

⁶⁸ Семенова Н. К. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD/2019. Материалы двенадцатой международной конференции. Научное электронное издание. М.: 2019. С. 709–710.

⁶⁹ 薛力: 《中国“一带一路”战略面对的外交风险》, 《国际经济评论》2015年第2期 (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс – один путь») // International Economic Review. 2015. № 2 (кит.).

⁷⁰ Уянаев С. В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «Дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. № 20 (20). С. 254.

⁷¹ Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // Silk Road Briefing. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/> (дата обращения: 12.09.2022).

⁷² Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // INOSMI. 2017. 16 мая. URL: <https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html> (дата обращения: 12.09.2022).

⁷³ Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 46.

⁷⁴ 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 (Четырнадцатый пятилетний план национального экономического и социального развития Китайской Народной Республики и наброски долгосрочных целей на период до 2035 года) (кит.). URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (05.12.2022).

⁷⁵ 国务委员兼外交部长王毅谈习近平主席出席上海合作组织撒马尔罕峰会并对哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦进行国事访问 (Член Госсовета, Министр иностранных дел Ван И рассказал об участии Председателя Си Цзиньпина в Самаркандском саммите Шанхайской организации сотрудничества и государственных визитах в Казахстан и Узбекистан) (кит.). URL: http://cg.china-embassy.gov.cn/zgzgg/sgkx/202209/t20220919_10767661.htm (дата обращения: 05.12.2022).

⁷⁶ (Учреждение)习近平: 高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗—在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告 (Официальный выпуск) Си Цзиньпин: Высоко держите великое знамя социализма с китайской спецификой и работайте вместе над всесторонним строительством современной социалистической страны. Доклад на Двадцатом съезде Коммунистической партии Китая (кит.). URL: http://www.news.cn/politics/cpc20/2022-10/25/c_1129079429.htm (дата обращения: 05.12.2022).

⁷⁷ Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 20 декабря 2013. URL: http://russian-council.ru/inner/?id_4=2883#top-content (дата обращения: 10.08.2022).

⁷⁸ *Потоцкая Т. И.* Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2018. № 3. С. 5–17.

⁷⁹ *Аристова Л. Б., Семенова Н. К.* Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

⁸⁰ *Пономарева М. С.* Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // Аллея Науки. 2019. № 5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения: 02.12.2022).

⁸¹ *Пак Е. Д.* Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс – один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 1. С. 93–105.

⁸² *Семенова Н. К.* Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. М.: ИВ РАН. 2021. С. 37–58.

⁸³ Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). URL: <https://company.rzd.ru/ru/9360> (дата обращения: 02.12.2022).

⁸⁴ *Семенова Н. К.* Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. М.: ИВ РАН. 2021. С. 37–58.

⁸⁵ *Пономарева М. С.* Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // Аллея Науки. 2019. № 5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения: 02.12.2022).

⁸⁶ Головунин Г. Г., Булатова Н. Н. Международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере // Сборник статей VI Международной научно-практической конференции. Петрозаводск. 2021. С. 93–98.

⁸⁷ Пак Е. В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешне-экономический вестник. 2021. № 1. С. 93–105.

⁸⁸ Терминально-логистический центр «Белый Раст». URL: <https://brterminal.ru/ext/main> (дата обращения: 09.09.2022).

⁸⁹ Порт Инкоу приобретёт ТЛЦ «Белый Раст». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3136174> (дата обращения: 09.09.2022).

⁹⁰ Миротин Л. Б., Ларин О. Н., Никулин А. А., Тарасов Д. Э. Перспективы развития российско-китайских трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке // Инновационный транспорт. 2018. № 1 (27). С. 3–7.

⁹¹ Развитие Северного морского пути. URL: <http://nep.tass.ru/> (дата обращения: 05.08.2021).

⁹² Воронина Е. П. Современное состояние и перспективы развития грузопотоков по северному морскому пути: актуальные проблемы и пути решения // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 11-2 (57). С. 185–191; Тарасова Н. П., Мустафин Д. И. Северный морской путь Менделеева и Лаверова – путь устойчивого развития // Глобальные проблемы Арктики и Антарктики. Сборник научных материалов Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 90-летию со дня рождения акад. Николая Павловича Лавёрова. 2020. С. 1146–1151.

⁹³ Игнатьева О. А., Сайткулов И. А., Батталова А. Р. Пути повышения эффективности использования Северного морского пути как международного транспортного коридора // Ученые записки ИСГЗ. 2019. Т. 17. № 2. С. 125–133; Хейфец Б. А. Северный Морской Путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67–87.

⁹⁴ Бельницкий И. Д. Некоторые аспекты организации грузодвижения на направлении Юго-Восточный Китай – Северо-Западная Европа // Современные научные исследования и инновации. 2020. № 5. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2020/05/92458> (дата обращения: 05.08.2022).

⁹⁵ Зайцев А. А., Соколова Я. В. Перспективы создания транзитного транспортного коридора «восток – запад» с применением магнитолевитационной технологии // Транспортные системы и технологии. 2018. Т. 4. № 3 suppl. 1. С. 21–35.

⁹⁶ Латидус Б. М. Магнитная левитация – фундаментальная основа для сверх-скоростных вакуумно-левитационных транспортных технологий // Транспортные системы и технологии. 2018. Т. 4. № 3. С. 26–35.

⁹⁷ Давыдов А. М. Мониторинг изменений состояния и тенденций развития магнитолевитационных транспортных систем // Транспортные системы и технологии. 2019. Т. 5. № 4. С. 5–15.

⁹⁸ Прокофьева Т. А. Развитие логистической инфраструктуры. Евразийский МТК – стратегическое направление реализации транспортного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России // В центре экономики. 2020. № 1. С. 1–12.

⁹⁹ Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем и стран Восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН. 2012. С. 137.

¹⁰⁰ Аристова Л. Б., Семенова Н. К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: Белый ветер, 2017. С. 134.

¹⁰¹ Jing Yang. 2014. Silk Road Subsidies Undermine Rail Link. South China Morning Post. December 8. URL: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link> (дата обращения: 03.11.2022).

¹⁰² Stronski P., Nicole Ng N. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> (дата обращения: 03.11.2022).

¹⁰³ Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 4. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2021. 739 с.

¹⁰⁴ Семенова Н. К. Развитие Евразийского энергетического рынка в условиях региональных и внерегиональных политических рисков // Восточная аналитика. Экономика и политика стран Востока. Ежегодник. 2011. № 2. М.: ИВ РАН. С. 131–139.

¹⁰⁵ Семенова Н. К. Аристова Л. Б. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Отв. ред. д.э.н. А. И. Салицкий. Часть 1. М.: ИВ РАН. 2019. 69 с.

¹⁰⁶ Чудодеев Ю. В. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества России и Китая // ИАП «Ракурс». URL: <http://www.rakurs-art.ru/publications/id/127/> (дата обращения: 20.10.2022).

¹⁰⁷ Портяков В. Я. Российско-китайские отношения: современное состояние и перспективы развития // Китай в мировой и региональной политике: история и современность. Выпуск XVIII. Ежегодное издание. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 7.

¹⁰⁸ Семенова Н. К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? URL: http://www.vostokoved.ru/images/stories/tsvetkova2016/conf_tsetkova2016.pdf (дата обращения: 10.09.2022).

¹⁰⁹ Лузянин С. Г. Дальневосточное измерение российского поворота на Восток. Закроет ли Китай санкционные «бреши» России? // Азия и Африка сегодня. 2022. № 6. С. 6–14.

¹¹⁰ Там же.

Глава 5

РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ СОВПАДЕНИЯ И РАСХОЖДЕНИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ, ГЕОПОЛИТИКА, ПОЯСА И КОРИДОРЫ

5.1. Один пояс (ЭПШП) и один союз (ЕАЭС): взгляд из Китая

Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз – это инициативы по экономическому сотрудничеству и интеграционные механизмы на евразийском пространстве, предложенные и возглавляемые Китаем и Россией в новую эпоху, основанные на международной экономической ситуации и стратегиях внутреннего развития. Государства – члены ЕАЭС являются ключевыми странами вдоль ЭПШП. Консенсус при обсуждении и совместном строительстве ЭПШП заключается в объединении стратегий, планов, систем и проектов развития обеих сторон.

В китайской научной риторике для обозначения понятия «сопряжение Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» используется словосочетание «Один пояс – один союз» (кит. «一帶一盟» – «и дай, и мэн»)*.

С момента подписания главами государств Китая и России «Совместного заявления о стыковке и сотрудничестве между строительством Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза» в мае 2015 г.¹ вопрос «Один пояс – один союз» стал горячей темой для исследований в КНР.

Исследование проблематики в основном проводится по следующим направлениям.

Во-первых, изучаются возможность и пути стыковки «Один пояс – один союз». Исследование по этому вопросу в основном идет по трем направлениям:

* По аналогии объединенные проекты Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века стали называть «Один пояс – один путь» (кит. «一帶一路» – «и дай – и лу») (прим. авт.).

– исследование позиции России, стратегические соображения и требования соблюдения интересов членов альянса (Се Сяогуан²; Ван Сяньцзюй³, Сунь Ли⁴; Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун⁵);

– исследование сходства и различия между инициативой Экономический пояс Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом (Ли Син⁶, Лу Бин⁷, Чжань Яньнань⁸, Гун Яньхуа⁹);

– изучение существующей потенциальной основы политического и экономического сотрудничества «Один пояс – один союз» (Ван Хайян¹⁰, Сян Цзе¹¹ и др., 2017).

Во-вторых, в исследованиях китайских ученых активно анализируются риски и проблемы стыковки.

Исследования по этой проблематике ведутся по пяти направлениям:

– «Три силы зла» (кит. «三股势力» – «саньгу шили»)* и возможные риски «цветных революций» в государствах по маршрутам Пояса и пути, другие угрозы безопасности (Ван Хайбинь¹², Ван Хайянь¹³, Чжан Яньлу¹⁴, Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн¹⁵);

– различия в познании и позиционировании «Один пояс – один союз» (Ван Цинсон¹⁶, Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн¹⁷);

– различия в механизме «Один пояс – один союз» (Чжан Яньлу¹⁸, Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун¹⁹);

– вмешательство западных стран, конфликты стран региона и различия интересов (Ван Хайбинь²⁰);

– проблемы и риски различия технических стандартов сторон в сфере транспортировки (Ван Хайян²¹, Ван Хайбинь²²) и т. д.;

– внутриорганизационные проблемы Евразийского экономического союза (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн²³ и др.).

В-третьих, в экспертной среде обсуждается режим и путь стыковки (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун²⁴), основанный на существующих исследованиях трех режимов стыковки «Один пояс – один союз». То есть «прямая стыковка с Евразийским экономическим союзом (многосторонняя), предпочтительная стыковка с государствами – членами Евразийского экономического союза (двусторонняя) и совместные усилия с платформой ШОС (трамплин).

* «Три силы зла» – термин, принятый в официальной китайской риторике, обозначающий сепаратизм, терроризм и экстремизм (прим. авт.).

Предлагается четвертая комплексная модель стыковки. Это платформа, которая связана внутренне и внешне, и оба они идут рука об руку» (Чжан Нин²⁵, Чжан Хэнлун²⁶).

Кроме того, Лю Цинцай, Чжи Цзичао²⁷, Фэн Юйцзюнь²⁸, Ван Цинсон²⁹ и др. провели подробное обсуждение реализации стыковки «Один пояс – один союз» на платформе ШОС. Ван Янфан и Чен Шумей³⁰ исследовали возможности модели «Один пояс – один союз», была предпринята попытка раскрыть логику экономической теории, лежащую в основе спроса на сотрудничество в области производственных мощностей, которое выходит за рамки взаимодополняемости. На этой основе были сформулированы четыре основные причины проблемы сопряжения – «проблема четырех несовпадений».

Первое несовпадение – «несоответствие трех ожиданий»³¹. В-первых, развивающиеся страны обычно готовы получать экономическую помощь от инициатора ЭПШП. «Как инициатор инициативы “Один пояс – один путь” Китай с самого начала заявил, что возьмет на себя большую ответственность в пределах *своих возможностей*»³². Один пояс, один союз – это региональное экономическое сотрудничество, основанное на равенстве и обоюдной выгоде. Необходимость рыночных операций, а не экономической помощи является основным принципом.

Во-вторых, существуют различия в функциональном позиционировании ЭПШП и ЕАЭС. В представлении экспертов из КНР российское видение состоит в том, что ЕАЭС отвечает за формулирование экономических правил, а ЭПШП специализируется на строительстве транспортной инфраструктуры.

Китайские ученые подчеркнули, что строительство транспортной инфраструктуры является лишь важной частью ЭПШП³³. Кроме того, оно также включает инновационные торговые модели, увеличение взаимных инвестиций, укрепление сотрудничества в области энергетики и развитие финансового сектора, сельского хозяйства, высоких технологий и других отраслей, сотрудничество в области промышленности и защиты окружающей среды, гуманитарных наук и т. д.³⁴

В-третьих, страны ЕАЭС с оптимизмом смотрят на огромные возможности, содержащиеся в стыковке «Один пояс – один со-

юз», но в то же время они обеспокоены тем, что Китай будет рассматривать Центральную Азию как рынок сбыта китайских товаров, страну – источник природных ресурсов и транзитную зону для транспортировки.

В свою очередь, Китай может опасаться, что инвестиции в реиндустриализацию в регионе приведут к появлению конкурентов для китайского экспорта промышленной продукции, а страны Центральной Азии будут беспокоиться о том, что китайские рабочие, которые приезжают с инвестициями, усугубят их собственный избыток рабочей силы.

Второе несоответствие – «несоответствие полей»³⁵ развития. Государства – члены ЕАЭС в целом надеются, что благодаря стыковке и сотрудничеству с ЭППП, внедрению передовых капитальных технологий и управленческого опыта Китая произойдет ускорение индустриализации и реиндустриализации. В настоящее время сотрудничество Китая и ЕАЭС в основном сосредоточено на проектах в области энергоресурсов и инфраструктуры. Однако в высокотехнологичных областях, на которые надеются государства – члены ЕАЭС, существует не так много стыковочных и кооперационных проектов для «Пояса и союза», поэтому в этих областях достигнут незначительный прогресс.

Третье несоответствие – «несоответствие основы»³⁶. Конечным предметом реализации сотрудничества «Один пояс – один союз» является предприятие. Согласно сложившейся практике сотрудничества, компании, реализующие стыковочный проект «Один пояс – один союз» с китайской стороны, в основном являются крупными государственными предприятиями. Меньше задействованы малые и средние предприятия. Это связано с тем, что «Один пояс – один путь» – это механизм сотрудничества между странами, и государственные предприятия обязаны активно в нем участвовать.

С другой стороны, по сравнению с малыми и средними предприятиями, крупные государственные предприятия имеют большие преимущества в развитии транснациональных операций, связанных в том числе с капиталом, технологиями, менеджментом, передачей опыта и т. д. У них больше возможностей принимать на себя риски, чем у малых и средних предприятий. Принимающая

страна может проявлять обеспокоенность воздействием на местную промышленность и общество из-за сильной позиции крупных государственных предприятий. Малые и средние предприятия, а они в основном частные, обладают большими инновационными возможностями и привлекают больше рабочих мест, что приветствуется в принимающих странах.

Четвертое несоответствие – «несоответствие условий деловой среды». В настоящее время страны ЕАЭС и многие другие страны, расположенные вдоль ЭППП, сталкиваются с неудовлетворительной деловой средой и несовершенными системами. Это существенное препятствие и проблема на пути к сопряжению «Один пояс – один союз». «Отчет о глобальной конкурентоспособности за 2017–2018 годы»³⁷, опубликованный Всемирным экономическим форумом, показывает, что страны ЕАЭС сталкиваются с общими проблемами, такими как довольно серьезная коррупция, неразвитые финансовые рынки, недостаточно образованная рабочая сила и низкий уровень содействия торговле и инвестициям. «Распространенность коррупции увеличила скрытые издержки ведения бизнеса в этих странах, а эффективность административного управления низка. При преодолении проблем системы и рынка усугубляются бизнес-риски предприятий. На финансовых рынках этих стран существуют общие проблемы, такие как искажение цен на капитал, меньшее количество инструментов финансирования, высокие затраты, плохие каналы, нехватка иностранной валюты и сложности при сделках»³⁸. И что более серьезно, «риск невозврата средств высок. В то же время нехватка квалифицированной рабочей силы привела к ограничению потенциала развития и возможностей высокотехнологичных отраслей с высокой добавленной стоимостью». С точки зрения институциональной среды нормативные акты стран ЕАЭС недостаточно надежны, их правовые системы все еще находятся в процессе строительства.

На сложности местной геополитики в своих работах акцентирует внимание директор Исследовательского отдела марксистской теории мировой политической экономики Института мировой экономики и политики Китайской академии социальных наук Оуян Сяньин. По её мнению, неопределенность в политике стран Центральной Азии, помимо прочих рисков, «несет риски для инвести-

ций. Все страны Центральной Азии создают барьеры друг для друга, даже намеренно, не выполняя положения международных и региональных транспортных соглашений... Строительство международных транспортных коридоров – это своего рода транснациональное сотрудничество. Этот механизм также является формой геополитической конкуренции... Центральная Азия – один из регионов, где наиболее ожесточенны споры между крупными державами. Россия, Китай, США, Европейский союз, Индия и Япония имеют четкие планы в отношении Центральной Азии. Прежде всего, Оуян Сянъян обращает внимание на сложность местной геополитики. По её мнению, активные действия внешних игроков могут «позволить странам (ЦА. – *Прим. авт.*) на пути к достижению политической и экономической независимости уменьшить их зависимость от России»³⁹.

Контент-анализ научных исследований и публикаций китайских экспертов показал, что современные международные исследования в КНР выходят на новый уровень объективности: существенно снизилась идеологическая составляющая, в современных экономических исследованиях, помимо марксистского подхода, стали использоваться классические и современные теории экономического анализа. Необходимо отметить по большей части единство экспертных мнений, основанное на постулате неизменного следования национальным интересам.

5.2. Западные эксперты о стратегическом сближении России и Китая

«Поворот России на Восток» не обделен вниманием западных аналитиков, особенно после разрыва Москвы с Западом, вызванного возвращением Крыма в состав Российской Федерации в 2014 г. и т. н. «необъявленной войной против Украины»⁴⁰. Этот год западные эксперты считают переломным во внешней политике России, когда постепенно ухудшающиеся отношения Кремля с Соединенными Штатами и Европой «достигли критической точки»⁴¹. Разрыв между Россией и Западом подчеркнул дипломатическое, экономическое, военное и геополитическое единство РФ и КНР. Прогресс в отношениях двух стран вызвал опасения в стра-

тегическом сообществе США по поводу того, что их окрепший союз представляет серьезную угрозу интересам США^{42,43}.

Усиливающееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызвало озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада. Некоторые аналитики и официальные лица, считают, что оно «представляет серьезную угрозу интересам США, и “стратегия клина” может ослабить или разрушить партнерство, основанное на слиянии внутренних политических, экономических и геополитических интересов и приоритетов, восприимчивости внешней угрозы»⁴⁴.

В западной экспертной среде присутствует также мнение, что китайско-российские отношения останутся «неблизкими и лишенными доверия – каждая страна будет держать друг друга на расстоянии “вытянутой руки”»⁴⁵. В этом контексте некоторые наблюдатели ссылаются на перечень фактов, способствующих этому – «историческое недоверие, экономическую и военную асимметрию и сохраняющуюся напряженность по ряду внешнеполитических вопросов, – которые делают китайско-российское партнерство неестественным» и «мало что дают России в экономическом, дипломатическом и геополитическом плане»⁴⁶.

Присутствует альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»⁴⁷.

Иные отмечают, что «некоторые аспекты российско-китайского партнерства потенциально даже выгодны США. Например, взаимодополняемость двух экономик является фактором стабильности в Евразии, поскольку помогает удовлетворить потребности Китая в ресурсах и потребность России в получении надежного рынка для своего экспорта»⁴⁸.

Некоторые аналитики, в том числе те, кто участвовал в разработке Стратегии национальной безопасности США, выступали за принятие «стратегии клина» для предотвращения дальнейшего российско-китайского сближения⁴⁹. Отдельные эксперты считают подобную стратегию «нереалистичным и непрактичным предложением»⁵⁰, ссылаясь на следующие аргументы. Во-первых, стратегическое партнерство между Россией и Китаем основано на их внутренней политической, экономической и геополитической

взаимодополняемости, а также на совпадении их интересов и восприятии угроз. Во-вторых, обе страны считают США главным оппонентом своим интересам; партнерство подкрепляется личными обязательствами президентов обеих стран, которые не видят альтернативы этому тесному партнерству. «Даже если Вашингтон успешно осуществит стратегию “разделяй и властвуй” в отношении России и Китая, последствия для Соединенных Штатов, вероятно, будут неутешительными»⁵¹.

Особый интерес и обеспокоенность западных аналитиков вызывают признаки расширения сотрудничества в сфере обороны⁵², привлекают внимание российско-китайские военные учения^{53,54,55,56}, которые становятся все более масштабными и сложными⁵⁷. В этой связи указывается, что любые алармистские сценарии на Дальнем Востоке РФ «могут создать серьезные оперативные и логистические проблемы из-за удаленности и отсутствия разветвленной транспортной инфраструктуры для обеспечения связи Восточного военного округа с остальной частью России и наложить ограничения на межрегиональную мобильность подкреплений из других военных округов»⁵⁸.

Помимо военного сотрудничества РФ и КНР, западных экспертов так же настораживает перспектива сотрудничества двух стран в сфере высоких технологий, включая 5G, где Китай «готов значительно расширить свое присутствие в различных секторах российской экономики»⁵⁹.

Контент-анализ исследований западных аналитиков показал, что зачастую присутствуют диаметрально противоположные точки зрения. Большая часть проанализированных работ наполнена скептическими отзывами по поводу качества и устойчивости «геополитического поворота России на Восток»⁶⁰ и прочности альянса РФ и КНР: «сдвиг является, по сути, декларативным жестом с небольшим содержанием, мотивированным не столько растущими интересами России в Азии, сколько разрывом отношений с Европой и ухудшением отношений между США и Россией»⁶¹.

¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского эко-

номического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 года. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 20.06.2022).

² 谢晓光. 生官声.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报(哲学社会科学版) 2016 年第6期 (*Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн*. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Ляонин дасюэ сюэбао (издание по философии и социальным наукам), № 6, 2016) (кит.).

³ 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期. (*Ван Сяньцзюй*. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством Экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // Сиболия яньцзю, № 4, 2016 (кит.).

⁴ 孙力.“一带一盟对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁 (*Сунь Ли*. Один пояс – один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

⁵ 何伦志, 闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础. 困境、模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (*Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс – один союз // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, № 2, 2017) (кит.).

⁶ 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景. «中国高校社会科学»2015年第6期 (*Ли Син*. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ, № 6, 2015) (кит.).

⁷ 陆兵.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报(哲学社会科学版), 2016 年第 2 期. (*Лу Бин*. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // Шихэцзы дасюэ сюэбао, № 2, 2016) (кит.).

⁸ 展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接. «国际经评论»2017 年第4期 (*Чжань Яньнань*. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Гоцзи цзин пинлунь, № 4, 2017) (кит.).

⁹ 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景. «西伯利亚研究» 2017年第3期 (*Гун Яньхуа*. Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза // Сиболия яньцзю, № 3, 2017) (кит.).

¹⁰ 王海燕.“一带一盟” 对接的基础, 领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5期 (*Ван Хайянь*. Основы, направления и проблемы стыковки «Один пояс – один союз» // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

¹¹ 向洁, 何伦志, 闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础, 困境模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究» 2017年第 2 期 (*Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки «Один пояс – один союз» // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, № 2, 2017) (кит.).

¹² 王海滨. 论“一带一路”对接的现实与未来.《东北亚论坛》2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки «Один пояс – один союз» // Дунбэй я луньтань, № 2, 2017) (кит.).

¹³ 王海燕. “一带一路”对接的基础、领域与挑战.《欧亚经济》2016年第5期 (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки «Один пояс – один союз» // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

¹⁴ 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接的障碍.《欧亚经济》2016年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

¹⁵ 谢晓光. 生官声:“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版), 2016年第6期 (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Ляонин дасюэ сюэбао, № 6, 2016) (кит.).

¹⁶ 万青松: 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与丝绸之路经济带的对接.《欧亚经济》2016年第5期. (Ван Цинсонг. Анализ текущих проблем, с которыми сталкивается Евразийский экономический союз, и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

¹⁷ 谢晓光. 生官声:“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版) 2016年第6期 (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Ляонин дасюэ сюэбао, № 6, 2016) (кит.).

¹⁸ 张艳璐:《试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带”对接的障碍》.《欧亚经济》2016年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути связи Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

¹⁹ 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化:“一带一路”对接之基础、困境、模式与路径探讨.《俄罗斯东欧中亚研究》2017年第2期 (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки «Один пояс – один союз» // Элосы Дуньюу Чжун Я Яньцзю, № 2, 2017) (кит.).

²⁰ 王海滨. 论“一带一路”对接的现实与未来.《东北亚论坛》2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки «Один пояс – один союз» // Дунбэй я луньтань, № 2, 2017) (кит.).

²¹ 王海燕. “一带一路”对接的基础、领域与挑战.《欧亚经济》2016年第5期 (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки «Один пояс – один союз» // Оуя цзинци, № 5, 2016) (кит.).

²² 王海滨. 论“一带一路”对接的现实与未来.《东北亚论坛》2017年第2期 (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки «Один пояс – один союз» // Дунбэй я луньтань, № 2, 2017) (кит.).

²³ 谢晓光. 生官声,“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报(哲学社会科学版), 2016 年第6期 (*Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн*. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Ляонин дасюэ сюэбао*, № 6, 2016) (кит.).

²⁴ 向洁. 何伦志. 闫海龙. 区域经济一体化.“一带一路”对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (*Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки «Один пояс – один союз» // *Элосы дун'оу чжун я яньцзю*, № 2, 2017) (кит.).

²⁵ 张宁. “一带一路”建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (*Чжан Нин*. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // *Оу я цзинцзи*, № 4, 2017.) (кит.).

²⁶ 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一路”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (*Чжан Хенглун*. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс – один союз» // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016) (кит.).

²⁷ 刘清才. 支继超. 中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径. «东北亚论坛»2016年第4期 (*Лю Цинцай, Чжи Цзичао*. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // *Дунбэй я луньтань*, № 4, 2016) (кит.).

²⁸ 冯玉军. 论“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径. «欧亚经济»2016年第5期 (*Фэн Юйцзюнь*. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016) (кит.).

²⁹ 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接. «欧亚经济» 2016年第5期 (*Ван Цинсонг*. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // *Оу я цзинцзи*, № 5, 2016) (кит.).

³⁰ 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第2 期 (*Ван Янфан, Чен Шумэй*. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // *Ятай цзинцзи*, № 2, 2017) (кит.).

³¹ 柴瑜. 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接–基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018 年第5期 (*Чай Ю, Ван Сяюнь*. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // *Оу я цзинцзи*, 2018. № 5) (кит.).

³² 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财经 (Китай предоставит 60 млрд долларов помощи участникам инициативы «Один пояс – один путь» в ближайшие 3 года) (кит.). URL: <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml> (дата обращения: 12.12.2021).

³³ 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局. «内蒙古财经大学报» 2017年第5期 (*Ян Вэньлань*. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура // Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао, № 5, 2017) (кит.).

³⁴ 万青松. “一带一路”对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济» 2016年第5期 (*Ван Цинсонг*. «Один пояс – один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // Оу я цзинци, 2016. № 5) (кит.).

³⁵ 柴瑜. 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接–基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018年第5期 (*Чай Ю, Ван Сяюнь*. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // Оу я цзинци, 2018. № 5) (кит.).

³⁶ 柴瑜. 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接–基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018年第5期 (*Чай Ю, Ван Сяюнь*. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // Оу я цзинци, 2018. № 5) (кит.).

³⁷ The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата обращения: 12.11.2022).

³⁸ 柴瑜. 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接–基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018年第5期 (*Чай Ю, Ван Сяюнь*. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // Оу я цзинци, 2018. № 5) (кит.).

³⁹ 欧阳向英. 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第2期 (*Оуян Сянъин*. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2016, № 2. С. 63–74) (кит.).

⁴⁰ *Bobo Lo and Fiona Hill*. 2013. Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution. July 1. URL: <https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east> (дата обращения: 23.10.2022).

⁴¹ *Rozman G.* 2014. The Russian Pivot to Asia // *Asan Forum*. December 1. <http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (дата обращения: 26.10.2021).

⁴² *Blackwill R. D.* 2020. Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // Council on Foreign Relations, Council Special Report No. 85. January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (дата обращения: 23.10.2022).

⁴³ *Colby E. A., Wess Mitchell A.* 2019. The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs. January/February. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (дата обращения: 23.10.2022).

⁴⁴ *Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.* 2020. Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: <https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614> (дата обращения: 25.10.2022).

⁴⁵ *Kendall-Taylor A., Shullman D.* 2019. A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests. Can Washington Act Before It's Too Late? URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (дата обращения: 28.10.2022).

⁴⁶ *Aron L.* 2019. Are Russia and China Really Forming an Alliance? URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance> (дата обращения: 28.10.2022).

⁴⁷ *Kendall-Taylor A., Shullman D.* 2019. A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (дата обращения: 20.10.2022).

⁴⁸ *Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.* 2020. Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: <https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614> (дата обращения: 23.10.2022).

⁴⁹ *Colby E.A., Ochmanek D.* 2019. How the United States Could Lose a Great-Power War // RAND Corporation, October 30. URL: <https://www.rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html> (дата обращения: 23.10.2022).

⁵⁰ *Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.* 2020. Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: <https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614> (дата обращения: 23.10.2022).

⁵¹ Там же (дата обращения: 23.10.2022).

⁵² *Meick E.* 2017. China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation. U.S.-China Economic and Security Review, March 20. URL: <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20Level%20of%20Cooperation.pdf> (дата обращения: 03.11.2021); *Maria Shagina.* 2020. Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3. April. URL: <https://www.cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf> (дата обращения: 03.11.2022).

⁵³ The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS). May 2019. URL: <https://iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019> (дата обращения: 03.11.2022).

⁵⁴ *Kofman M.* 2018. Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // Russia Matters. September 10. URL: <https://www.russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation> (дата обращения: 03.11.2022).

⁵⁵ *Gady F.-S.* 2015. Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // Diplomat, August 24. URL: <https://thediplomat.com/2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan> (дата обращения: 03.11.2022); *Elizabeth Wishnick.* 2015. Russia and China Go Sailing // Foreign Affairs, May 26. URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing> (дата обращения: 03.11.2022).

05.11.2021); *Rodion Ebbighausen*. 2017. China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // Deutsche Welle. July 24. URL: <https://dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926> (дата обращения: 05.11.2022).

⁵⁶ *Kofman M.* 2019. Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle. November 29. URL: <https://ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente> (дата обращения: 03.11.2021).

⁵⁷ *Wezman S. T.* 2017. China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute. July 5. URL: <https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> (дата обращения: 07.11.2022).

⁵⁸ The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends. IISS, Chapter Ten: Russia's military power in the Indo-Pacific. P. 177.

⁵⁹ *Shagina M.* 2020. Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: <https://cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf> (дата обращения: 03.11.2021); *Guardian*. 2019. China's Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian, June 6. URL: <https://www.theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia>; *Andrew E. Kramer*. 2019. Huawei, Shunned by U.S. Government, Is Welcomed in Russia // New York Times. June 6. URL: <https://nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html> (дата обращения: 03.11.2022).

⁶⁰ Russia's Pivot to Asia // Economist. November 26. URL: <https://www.economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia> (дата обращения: 03.11.2022).

⁶¹ *Lo B., Hill F.* 2013. Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution. July 1, 2013. URL: <https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east> (дата обращения: 23.10.2022).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях военного противостояния России с «коллективным Западом», углубления антироссийских санкций и специальной военной операции на Украине европейские транспортные горизонты для России объективно сжимаются, а евразийские расширяются, особенно в российско-китайском и российско-центральноазиатском измерениях. При этом транспортная стратегия и тактика России и Китая диверсифицируется в плане реализации различных вариантов и возможностей взаимодействия двух систем на большом евразийском пространстве, включая и их частичную интеграцию, и параллельное развитие.

Украинские события и новый уровень российской конфронтации с Западом, отдельными странами Востока отчасти усиливает амбивалентный характер российско-китайской транспортной кооперации. С одной стороны, Москва и Пекин исходят из общих геополитических и военных задач сдерживания США и их союзников в Евразии, встраивают свои транспортные стратегии в общие процессы укрепления «неамериканского мира». С другой, – исходя из национальных приоритетов, они сохраняют независимые, параллельные сегменты евразийского транспортно-логистического пространства и определенные нестыковки маршрутов и коридоров. Данное противоречие не является стратегическим и не ведет, на наш взгляд, к деформации всего каркаса российско-китайского стратегического партнерства, построенного обеими сторонами за 30 лет.

Спектр вызовов российско-китайской транспортной кооперации объективно содержит отдельные альтернативные варианты маршрутов, логистики, средств и ресурсов их реализации, обусловленные как российско-китайскими экономическими асимметриями, так и неполным совпадением региональных целей КНР и РФ.

Для успешной реализации российской стратегии необходимо купирование ряда внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых она будет затруднена или отложена:

– преодоление в условиях мобилизации российской экономики «военного времени» замедленных темпов экономических

(в т. ч. в сфере транспорта) реформ, проводимых в стране, повышение эффективности и готовности регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего, на уровне территориальной организации РФ;

– учет особенностей транспортной системы (ТС) России: большой инерционности ТС, высокой капиталоемкости, продолжительности сроков строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительности создания новых типов технических средств. В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций.

Для китайской транспортной стратегии успешность её реализации определяется не только экономическим, но и международно-политическим факторами. Осуществляя «выход за пределы», Китай делает ставку на быструю и эффективную реализацию своих транспортных, энергетических и инвестиционных проектов в двусторонних форматах. В соответствии с заложенными в стратегии постулатами, используя общие межстрановые экономические интересы, с учетом особенностей собственной и тенденций развития мировой транспортной инфраструктуры Китай в настоящее время добивается ускоренного развития внутреннего транспортно-логистического рынка с использованием собственных и импортных инновационных ресурсов.

Деятельность китайских компаний в транспортном сегменте многократно превышает уровень участия российских компаний по качеству и количеству услуг, эффективности логистики выстроенных путей и коридоров. При этом в целом экономическое присутствие Китая в Центральной Азии носит системный, масштабный и долгосрочный характер, преследуя как текущие коммерческие, так и стратегические цели. КНР выстраивает стройную коллективную интеграционную структуру в регионе.

Элиты стран Центральной Азии рассматривают китайский компонент как важный ресурс получения внешних инвестиций, кредитов для строительства инфраструктуры, развития торговли, реализации энергетических и транспортных проектов. Они рас-

смаатривают сотрудничество с Китаем в большинстве случаев как безальтернативное.

В условиях складывающейся конъюнктуры существуют объективные и субъективные факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений, в т. ч. транспортных проектов в ЦА. Долгосрочность действующих и осуществление перспективных транспортных и энергетических проектов находятся в прямой зависимости от обеспечения их безопасности, включая ключевой китайский мега проект «Один пояс – один путь» и его сухопутную часть – ЭПШП.

С другой стороны, Россия и страны Центральной Азии, входящие в сферу реализации Пояса и пути, в условиях сокращения европейского транзита и украинских событий адаптируются к расширению китайского экономического и транспортного присутствия в регионе, особенностью которого является приоритет, отдаваемый Китаем двусторонним форматам отношений с государствами – участниками (реципиентами) ЭПШП. Россия не входит в режим реципиентов и не является государством – получателем китайских коммерческих и льготных кредитов в рамках реализации ОПОП. Режим «сопряжения», созданный КНР и РФ в 2015 г., и политически, и экономически позволяет сохранять равенство и «транспортный плюрализм» в освоении евразийского пространства.

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в контексте современного этапа глобализации и европеизации украинских реалий, выдвигает на первый план вопросы безопасности на западных рубежах и усиление геополитической, военнотехнологической и транспортной ориентации России на Китай как на главного стратегического партнера. Очевидно, что стратегическое партнерство РФ и КНР проецируется на постсоветскую Центральную Азию. В инфраструктурно-транспортной системе «Россия – Центральная Азия – Китай» проблемы и вызовы безопасности в настоящее время сконцентрированы на следующих ключевых треках:

– Расширенный формат ШОС после вступления в нее Индии, Пакистана (2017) и Ирана (2022) объективно позволяет России и Китаю рассматривать центральноазиатское пространство в плане дальнейшего расширения двусторонней и коллективной коопера-

ции трансазиатских маршрутов как по линии Восток – Запад, так и по линии Север – Юг.

– Нормализация (де-факто) отношений Пекина и Москвы с новым афганским режимом талибов* (без официального признания) после 15 августа 2021 г. в перспективе позволяет расширять повестку российско-китайского транспортного сотрудничества на афгано-пакистанско-индийском направлении. Одновременно задачи военно-технических мероприятий РФ и КНР по защите транспортных и инфраструктурных коммуникаций в регионе, усиление сил ОДКБ, китайских правительственных и частных военных компаний (ЧВК) в Таджикистане, в частности, создание военной китайской базы в Ваханском коридоре на таджикско-китайской границе в районе Ишка**, учитывая активизацию других исламских радикальных движений, полностью сохраняются.

– Обострение внутренних социально-экономических проблем региона (расслоение стран на богатые и бедные, демаркационные, экологические, энергетические конфликты), усиление скрытой конкуренции между Казахстаном и Узбекистаном за неформальное лидерство и обострение открытых приграничных конфликтов между Таджикистаном и Кыргызстаном деформируют и сдерживают процессы транспортной модернизации в регионе.

– Отвлеченность России на европейско-украинские дела создает условия для усиления давления США и ЕС на государства Центральной Азии с целью демонтирования и ослабления режимов ОДКБ и ЕАЭС в регионе, провоцирования отдельных проявлений русофобии в странах ЦА, ослабления российско-казахстанского, российско-таджикского, российско-киргизского союзнических форматов и партнерств, включая транспортные проекты России и

* Движение Талибан запрещено в РФ.

** Автор изначально не ставил задачи полномасштабного изучения «классических» военно-террористических угроз, идущих из Афганистана и стран Ближнего Востока, ссылаясь на изученность этого вопроса в работах известных российских экспертов по проблемам безопасности в Центральной Азии — И. Сафранчука, А. А. Казанцева, А. А. Князева и др., рассматривая эту проблематику исключительно в общем контексте решения поставленных задач проекта и в узком прикладном плане — изучения возможности проникновения террористических групп в зоны транспортных сообщений из Афганистана.

Китая с ЦА. Очевидно, что для РФ и КНР просматривается необходимость разработки обновленной стратегии и тактики транспортной кооперации, включая возможности углубления и расширения треков параллельного импорта/экспорта, использование третьих стран Центральной Азии и, шире, Евразии в «сшивании» евразийского пространства.

Китайская инициатива «Пояс и путь» рассматривается государствами ЦА как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ЭПШП. После успешной презентации китайской инициативы многие государства, поддавшись эйфории сиюминутной выгоды, не сопоставив собственные национальные интересы с интересом, заложенным в инициативе «Пояс и путь», погрузились в экономические и транспортные проекты, зачастую имеющие эффект, противоположный ожиданиям стран-транзитеров. Определив свои национальные интересы, государства региона, в силу существенных внутренних факторов риска (ресурсные ограничения, коррупция, нехватка квалифицированных кадров, недальновидность политиков), действовали вопреки этим интересам.

Центральноазиатские государства – участники инновационных и транспортных проектов получали легкие китайские кредиты и инвестиции, затягивающие их в долговую кабалу и другие обязательства перед кредиторами. В немалой степени этому способствовало отсутствие четкой стратегии сотрудничества с Китаем в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом всех возможных рисков и выгод. Проектное исследование показало, что угрозу представляет не столько экономическая политика Китая, сколько внутренняя коррупция государств-транзитеров, которая позволяет заключать невыгодные для них контракты и наносит удар по их экономической безопасности.

Очевидно, что любой инвестор, включая китайского, а) играет по тем официальным или неофициальным правилам игры, которые существуют в стране его пребывания¹; б) модель развития стран постсоветской Евразии, основанная на эксплуатации ресурсного потенциала и обеспечении относительной социальной стабильности за счет перераспределения ресурсной ренты, более не является адекватной². Данные обстоятельства увеличивают

возможность внешнего вмешательства, как политического, так и военно-силового со стороны третьих сил.

Потенциальными вызовами для России и государств Центральной Азии в условиях интенсификации связей с Китаем, на наш взгляд, являются:

- В условиях европейско-украинских событий усложнение транспортно-транзитной логистики, появление дополнительных расходов на обеспечение транзитных грузо- и пассажиропотоков, формирование альтернативных маршрутов; повышение затрат на техническое содержание маршрутов при усложнении перевозок.

- Низкая транспарентность принятия решений в государствах Центральной Азии: коррупционная составляющая, непрозрачность договоров с Китаем, неэффективность институтов развития для принятия решений и контроля реализации проектов.

- Усиление непрозрачности транспортно-инвестиционной статистики с китайской стороны. Особую озабоченность вызывают данные об экспорте капитала из Китая, не подтверждаемые другими независимыми источниками. КНР фактически не сообщает о правительственных кредитах, нет полных стандартизированных данных по объему кредитов и потокам зарубежных займов, предоставленных Китаем. По данным независимых источников, около 50% «...китайских зарубежных займов не регистрируются Всемирным банком, и, следовательно, не учитываются официальной статистикой по задолженности»³.

- Повышение кредитной задолженности государств ЦА, выходящей на критический уровень. Дополнительным фактором кредитной угрозы стали пандемические осложнения, включая закрытие границ, введение локдаунов, существенное замедление темпов экономического роста стран-транзитеров (вплоть до практически полного приостановления). При этом Китай, быстро восстановивший свои экономические показатели, скорее всего, не пойдет на формальную реструктуризацию кредитов, будет проводить пере-кредитование на новых, более жестких условиях. В частности, на условии переоформления в китайскую собственность или безвозмездное/арендное пользование ключевых инфраструктурных объектов кредиторов до погашения кредитов. Подобная практика приведет к тому, что ряд государств-реципиентов, связанных с

Россией транспортными и иными контрактами, не смогут реализовать свои обязательства и перед российской стороной, а также недополучат прибыль от международного транзита.

- Консервация ожидаемого мультипликативного эффекта от транспортных коридоров в экономиках стран ЦА и региона в целом, сохранение позитивных ожиданий от созданной Китаем новой инфраструктуры, включая транзитные и технологические выгоды.

- Увеличение рисков безопасности и правопорядка: проблема соблюдения правопорядка в транзитных государствах, в т. ч. система неофициальных платежей, связанных как с коррупцией со стороны представителей власти, так и с преступными группировками, занимающимися дорожным рэккетом; слабый миграционный контроль за трудовыми мигрантами, актуальность террористической угрозы со стороны радикальных групп, обеспечение безопасности маршрутов (в т. ч. на территории Афганистана), нелегальное распространение наркотических веществ и оружия по новым маршрутам.

- Усиление социальных рисков – возможность увеличения числа случаев заражения инфекционными заболеваниями (коронавирус, ВИЧ/СПИД); негативный экологический след транспорта; социальные волнения.

Транзитный потенциал может дать серьезный импульс для развития не только придорожной инфраструктуры, но и всех сфер экономики транзитных регионов. Идея ЭППИ, как известно, была активно поддержана всеми государствами Центральной Азии. Объясняется это отчасти тем, что в отличие от других проектов особенностью китайской инициативы является абсолютное отсутствие политических требований к её участникам, заинтересованным в реализации преимуществ своего выгодного транзитного положения и возможности с помощью Китая в рамках инициативы обновить свои экономические модели в значительной степени за счет транзита⁴. Ключевым вопросом в случае реализации данного сценария, как показывают исследования, становится проблема соблюдения национальных интересов стран-транзитеров, насколько новая стратегия «транзитной модернизации» будет полезна для развития внутреннего бизнеса и увеличения доходов населения.

Надежды на то, что экономическое развитие в рамках ЭППП облегчит проблемы центральноазиатских государств, пока не оправдываются. Ситуация с пандемией *COVID-19* в 2019–2022 гг. усугубила негативные прогнозы. При этом активная деятельность Китая в Центральной Азии, несмотря на отдельные «ковидные замедления», быстро восстанавливается, оставаясь долгосрочным явлением.

Текущие интересы государств региона ЦА, включая интересы безопасности, корректируются старыми и новыми внутренними и внешними вызовами и угрозами в регионе, включая усиление китайского экономического давления и растущую активность ЕС и США на фоне российско-украинского военного конфликта. Субъектность республик Центральной Азии, несмотря на короткий срок их независимого развития, объективно усиливается⁵. При этом финансово-экономические и технологические ограничения государств региона затрудняют реализацию собственных стратегий эффективной защиты своих национальных интересов, включая транспортную сферу, и обеспечения национальной безопасности в целом⁶. Объективно, повышение субъектности может безболезненно сочетаться с усилением интеграционных региональных проектов с российским участием и под его патронажем.

¹ Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mify_i_realii (дата обращения: 12.12.2021).

² Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL: <https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-postsovetskoj-evrazii/> (дата обращения: 12.12.2021).

³ Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart, Christoph Trebesch. 2019. China's overseas lending. Cambridge, 2019. P. 23. URL: <https://www.nber.org/papers/w26050.pdf> (дата обращения: 03.11.2021).

⁴ Фишбейн И. Д. Организационно-правовые механизмы и минимизация правовых и политических рисков при международных транзитных перевозках как факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике // Транспортное право и безопасность. 2016. № 6. С. 52–59.

⁵ Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. С. 68.

⁶ Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: <https://e-history.kz/ru/contents/view/2629> (дата обращения: 12.11.2021).

БИБЛИОГРАФИЯ

Источники

1. Закон Республики Таджикистан о безопасности (Закон РТ от 15.03.2016 г. № 1283). URL: http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf
2. Большая советская энциклопедия: в 30 т. 3-е изд. Т. 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978, с. 380, 672.
3. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года). URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>
4. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст. 8, 10, 11. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>
5. Комплексная программа по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы. Приложение № 1 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 02.12.2017 г. № ПП-3422. URL: <https://lex.uz/docs/3436207>
6. Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания. Заключительные замечания по четвертому периодическому докладу Узбекистана. URL: <http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2fPPRiCAqhKb7yhsju%2f9aDww3A3fMqDfLpyp5lJaUZCJrImW8%2fDI2g7uqZABCXqS6Oi15T0kG9IvdDmfA2M5ISgzFVxuNoTA8N67V5rk%2b1RB4yH8OvkEcIq3/>
7. Конституция Туркменистана (новая редакция). URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808>
8. Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://text-books.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyrgyzskoy-24732.html>
9. Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 12 февраля 2013 г.). <http://scrf.gov.ru/security/international/document25/>
10. Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 30 ноября 2016 г.). <http://kremlin.ru/acts/bank/41451>
11. Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: <https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontseptsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyrgyzskoy-respubliki.html>
12. Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: <https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf>
13. Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018–2040 годы. Бишкек, 2018 г. С. 11, 12. URL: <https://mineconom.gov.kg/storage/directs/documents/209/15421950795bec078718fff.pdf>

14. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С. 5. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf>
15. О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 гг. URL: <https://lex.uz/docs/3436207>
16. О национальной безопасности Республики Казахстан. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 года № 527-IV // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527>
17. О первоочередных мерах по либерализации валютной политики: указ президента Республики Узбекистан от 02.09.2017 № УП-5177 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 36. С. 945.
18. О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518/info>
19. О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518. URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518>
20. О Программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015–2019 годы. От 06.03.2015 г. № ПП-2313. URL: <https://toshvil.uz/upload/medialibrary/2b3/2b3b1075287d4cc83681534f98218ccb.pdf>
21. О противодействии коррупции в таможене. URL: <http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korrupcii-v-tamozhne>
22. О Стратегическом плане развития Республики Казахстан до 2020 года. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000922>
23. Об образовании Государственного комитета Республики Узбекистан по инвестициям. Указ президента Республики Узбекистан от 31.03.2017 № УП-4996 // Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2017. № 14. С. 215.
24. Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ». <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1500001030>
25. Об утверждении Концепции внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан от 10 сентября 2012 года ЗРУ-330. URL: <https://www.lex.uz/acts/39322/>
26. Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: <https://www.lex.uz/docs/3495906/>

27. Послание Президента Республики Казахстан Лидера Нации Н. А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства. URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs
28. Постановление правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года № 165. Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года. URL: http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=81534
29. Приоритетные направления развития и либерализации экономики // О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан. Гл. 3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042>
30. Приоритетные направления развития и либерализации экономики // Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. Гл. 3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042/>
31. Программа создания Экономического коридора Китай – Монголия – Россия. URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf
32. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (проект). URL: [https://aviatp.ru/files/strategicaccents/trans_strategy/Strategy%20\(TP\).pdf](https://aviatp.ru/files/strategicaccents/trans_strategy/Strategy%20(TP).pdf)
33. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 года. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971>
34. Стратегия «Казахстан-2050». URL: https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs
35. Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017–2021 годах. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947. URL: <https://lex.uz/docs/3107042>
36. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р)). URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/>
37. О проекте Указа Президента Республики Казахстан «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года». Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 января 2005 года N 75 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075>
38. О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта. Указ Президента Республики Узбекистан. 1 февраля 2019 г., № УП-5647. Ташкент. URL: <https://lex.uz/docs/4194115>

39. Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451>
40. О ратификации Соглашения о свободной торговле. ФЗ РФ №120-ФЗ от 1 мая 2016 г. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102396406&intelsearch=>
41. Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/>
42. 中华人民共和国政府和乌兹别克斯坦共和国政府国际道路运输协定 (Соглашение о международных автомобильных перевозках между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Республики Узбекистан) (кит.). URL: <http://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20210712/1626077979652.pdf>
43. 中華人民共和國和吉爾吉斯共和國關於進一步深化全面戰略夥伴關係的聯合聲明 (Совместное заявление Китайской Народной Республики и Кыргызской Республики о дальнейшем углублении всестороннего партнерства Государственный Совет КНР) (кит.). URL: http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2019-06/13/content_5399972.htm
44. 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 (Четырнадцатый пятилетний план национального экономического и социального развития Китайской Народной Республики и наброски долгосрочных целей на период до 2035 года) (кит.). URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (дата обращения: 05.12.2022).
45. 国务委员兼外交部长王毅谈习近平主席出席上海合作组织撒马尔罕峰会并对哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦进行国事访问 (Член Госсовета, Министр иностранных дел Ван И рассказал об участии Председателя Си Цзиньпина в Самаркандском саммите Шанхайской организации сотрудничества и государственных визитах в Казахстан и Узбекистан) (кит.). URL: http://cg.china-embassy.gov.cn/zgzg/sgkx/202209/t20220919_10767661.htm (дата обращения: 05.12.2022).
46. (с авторитетом) 习近平：高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告 (Официальный выпуск) Си Цзиньпин: Высоко держите великое знамя социализма с китайской спецификой и работайте вместе над всесторонним строительством современной социалистической страны – Доклад на Двадцатом съезде Коммунистической партии Китая (кит.). URL: http://news.cn/politics/cpc20/2022-10/25/c_1129079429.htm (дата обращения: 05.12.2022).

Литература на русском языке

47. «Жетыген-Коргас» – восточные ворота на азиатский континент. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31108999 (дата обращения: 25.10.2022).
48. «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: <http://asiarussia.ru/articles/10556/> (дата обращения: 10.08.2022).

49. «Один пояс, один путь»: мегавозможности – мегапроект. URL: <http://isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmozhnosti-megaproekt> (дата обращения: 28.10.2022).
50. «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: <https://rus.ozodi.org/a/29898007.html> (дата обращения: 28.10.2022).
51. «У нас нет политических условий». Посол Китая – о китайских кредитах. URL: <https://gazeta.uz/ru/2022/05/19/china-credits/> (дата обращения: 05.11.2022).
52. 33% прямых инвестиций в Кыргызстан привлекают из Китая. URL: https://24.kg/ekonomika/143108_33protsenta_pryamyih_investitsiy_vkyirgyizstan_privlekayut_izkitaya/ (дата обращения: 25.10.2022).
53. Fitch подтвердило рейтинги Узбекистана на уровне «BB-», прогноз «Стабильный». URL: <https://www.fitchratings.com/research/ru/sovereigns/fitch-affirms-uzbekistan-at-bb-outlook-stable-13-10-2020> (дата обращения: 05.11.2022).
54. *Алексеевская Е.* ЕАЭС к 2025 г.: приоритеты и ожидания государств-членов. URL: <https://mgimo.ru/upload/iblock/679/alekseenkova.pdf> С. 9–10 (дата обращения: 07.10.2022).
55. Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая. URL: <https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-sprotestami-protiv-kitaja.html?page=6> (дата обращения: 13.11.2022).
56. Антикризисные меры стран Центральной Азии по борьбе с пандемией. Обзор отчета ОЭСР. URL: <https://stanradar.com/news/full/39332-antikrizisnye-mery-stran-tsentralnoj-azii-po-borbe-s-pandemiej-obzor-otcheta-oesr.html> (дата обращения: 20.05.2022).
57. *Аристов Л. Б., Семенова Н. К.* Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ – КНР – Центральная Азия. М.: «Белый Ветер», 2017. С. 135–148.
58. *Байкинова А.* Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL: <http://www.kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html> (дата обращения: 23.10.2022).
59. *Бекмурзаев Н.* Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: https://cabar.asia/ru/chto-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3 (дата обращения: 28.10.2022).
60. *Бельницкий И. Д.* Некоторые аспекты организации грузодвижения на направлении Юго-Восточный Китай – Северо-Западная Европа // Современные научные исследования и инновации. 2020. № 5. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2020/05/92458> (дата обращения: 05.08.2021).
61. Бишкек – Нарын – Торугарт. URL: <http://piumotc.kg/ru/bishkek-naryn-torugart/> (дата обращения: 25.10.2022).
62. Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyy-sprut.html> (дата обращения: 10.10.2022).
63. Положение регионов России в условиях кризиса. Бюллетень социально-экономического кризиса в России. Июль 2015. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf> (дата обращения: 10.10.2022).

64. Большой брат – большой долг: зачем Си Цзиньпин едет в Казахстан? URL: <https://liter.kz/bolshoi-brat-bolshoi-dolg-zachem-si-tsinpin-edet-v-kazakhstan-1662980135/> (дата обращения: 12.11.2022).
65. В июле Китай резко нарастил экспорт в Россию. URL: <https://rg.ru/2022/08/16/v-iuile-kitaj-rezko-narastil-eksport-v-rossiiu.html> (дата обращения: 06.12.2022).
66. Внешняя торговля Китая в 2021 году достигла рекордно высокого уровня. URL: http://russian.news.cn/2022-01/14/c_1310424096.htm (дата обращения: 17.11.2022).
67. В Баку обсудили транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия – ТРАСЕКА. URL: <http://casp-geo.ru/v-baku-obsudili-transportnyj-koridor-evropa-kavkaz-aziya-traseka/> (дата обращения: 28.11.2022).
68. В Душанбе опровергли слухи о китайской экспансии в Таджикистане. URL: <https://tj.sputniknews.ru/country/20180202/1024629831/dushanbe-china-sluhi-ekspansiya-tajikistan.html> (дата обращения: 17.05.2022).
69. Белоус Ю. А., Бордачев Т. В., Глазатова М. К. и др. В поисках новой архитектуры многополярности: международное сотрудничество ЕАЭС. Докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г. / под научн. ред. Т. А. Мешковой; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. Дом Высшей школы экономики. 2020. С. 9–10.
70. В порту Ляньюньган (Китай) началось строительство казахстанского логистического терминала. URL: <https://portnews.ru/news/180627/> (дата обращения: 24.10.2022).
71. Ван Ш., Вань Ц. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель – Observer. 2014. № 10. С. 56–68.
72. ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7%. URL: <https://www.interfax.ru/business/669543> (дата обращения: 20.11.2022).
73. Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: http://asia-pacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top (дата обращения: 10.08.2022).
74. Видение и действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml (дата обращения: 02.11.2022).
75. Виноградов А. О., Салицкий А. И., Семенова Н. К. Американо-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение / Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. № 1, с. 35–46.
76. Внешний долг Узбекистана вырос на \$700 млн. URL: <https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln> (дата обращения: 05.11.2022).
77. Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiei-i-kitaem-v-2018-g/> (дата обращения: 18.11.2022).
78. Воронина Е. П. Современное состояние и перспективы развития грузопотоков по северному морскому пути: актуальные проблемы и пути решения // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 11-2 (57). С. 185–191.

79. Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности. http://www.russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm (дата обращения: 25.09.2022).
80. Выгода или зависимость? Россия изменила торговый баланс с Китаем. URL: <https://eurasia.expert/vygodaili-zavisimost-rossiya-izmenila-torgovyy-balans-s-kitaim/> (дата обращения: 17.11.2022).
81. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» // President.uz. URL: <http://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 25.07.2022).
82. Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/02/08/12172645.shtml> (дата обращения: 28.04.2022).
83. Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб. 2015. 60 с. С. 10, 30.
84. Глава Внешэкономбанка назвал объем внешнего долга Туркменистана. Он не соответствует заявляемому ВВП страны. URL: <https://www.hronikatm.com/2021/09/gdp-shenanigans/#:~:text=Согласно%20опубликованной%20на%20совещании%20диаграмме,%20до%20%240%2C86%20млрд.> (дата обращения: 26.04.2022).
85. Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: <https://rus.ozodi.org/a/30090194.html> (дата обращения: 26.04.2022).
86. Глинкина С. П., Тураева М. О., Яковлев А. А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза. Доклад. М.: Институт экономики РАН. 2016. 59 с. С. 16.
87. Год испытаний. Как Узбекистан и Китай выстраивают торгово-экономические отношения во время пандемии. URL: <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/god-ispytaniy-kak-uzbekistan-i-kitay-vystraivayut-torgovo-ekonomicheskie-otnosheniya-vo-vremya-pande/> (дата обращения: 24.10.2022).
88. Голусов Ю. Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке. Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. Москва, 2005. 169 с.
89. Головунин Г. Г., Булатова Н. Н. Международное сотрудничество России и Китая в транспортной сфере // Сборник статей VI Международной научно-практической конференции. Петрозаводск. 2021. С. 93–98.
90. Государства – лидеры мировой торговли. URL: <https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/70c051c725f5> (дата обращения: 17.11.2022).
91. Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html> (дата обращения: 17.05.2022).
92. Гуня А. Н., Ефимов А. Б. Возможности и риски китайской инициативы «Нового Шелкового пути» для развития России // Культурное наследие России. 2019. С. 3–9.

93. Давыдов А. М. Мониторинг изменений состояния и тенденций развития магнитолевитационных транспортных систем // Транспортные системы и технологии. 2019. Т. 5. № 4. С. 5–15.
94. Дадабаева З. А., Кузьмина Е. М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия // Научный доклад. М.: Институт экономики РАН. 2014. С. 29.
95. Девятков А. В. ЕАЭС между Европой и Китаем. URL: <http://geo-politica.info/eaes-mezhdu-evropoy-ikitaem.html> (дата обращения: 08.09.2022).
96. Денисенко Д. Кыргызстан сократил долги перед 12 внешними кредиторами, в том числе Эксимбанком Китая. URL: <https://economist.kg/2018/11/19/kyrgyzstan-sokratil-dolgi-pered-12-vneshnimi-kreditorami-v-tom-chisle-eksimbankom-kitaya/> (дата обращения: 17.05.2022).
97. Джани Ф. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: <https://www.fergananews.com/articles/9142> (дата обращения: 28.04.2022).
98. Добровольный национальный обзор Туркменистана. Цели в области устойчивого развития. Ашхабад. 2019. URL: https://sustainable.development.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_Turkmenistan.pdf (дата обращения: 26.04.2022).
99. Долг Узбекистана перед КНР превысит \$3 млрд. URL: <https://regnum.ru/news/2766751.html> (дата обращения: 05.11.2022).
100. ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20151223/1347717677.html> (дата обращения: 21.08.2022).
101. ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20180517/1520730534.html> (дата обращения: 21.09.2022).
102. ЕАЭС и Китай: риски сопряжения. URL: <https://365info.kz/2018/10/eaes-i-kitaj-riski-sopryazheniya> (дата обращения: 19.02.2022).
103. ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20191001/1559323223.html> (дата обращения: 01.10.2022).
104. ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-06-2019-1.aspx> (дата обращения: 01.10.2022).
105. ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: <https://interfax.ru/business/613058> (дата обращения: 01.10.2022).
106. Евразийский экономический союз: Цифры и факты. Библиотека евразийской интеграции. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20\(Цифры%20и%20факты\)_разворот.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/ЕЭК%20%20Брошюра%20(Цифры%20и%20факты)_разворот.pdf) (дата обращения: 05.10.2022).
107. Европейский Союз (ЕС) сообщил о выделении дополнительных средств РТ на сумму 78 миллионов евро. URL: <https://medt.tj/ru/news/novosti-ministerstva-ekonomiki/1545-itti-odi-avrupo-dar-avob-ba-darkhosti-ukumati-um-urii-to-ikiston-vobasta-ba-udo-namudani-78-mln-evro-mabla-ii-ilovag-khabar-dod> (дата обращения: 26.04.2022).
108. Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL: <https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-postsovetsoy-evrazii/> (дата обращения: 12.12.2022).

109. Железная дорога Ангрэн – Пап: чего ждать Киргизии и Таджикистану? <https://regnum.ru/news/polit/2091030.html> (дата обращения: 25.10.2022).
110. *Жиряева Е.* Торговля России и Китая: какие перспективы у этого направления? URL: <https://repinlife.ru/torgovlya-rossii-i-kitaya-kakie-perspektivy-u-etogo-napravleniya/> (дата обращения: 17.11.2022).
111. Журналистам показали отремонтированную дорогу Айни-Пенджикент. URL: <https://tj.sputniknews.ru/20151019/1017162651.html> (дата обращения: 28.10.2022).
112. За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м³ природного газа. URL: <https://neftegaz.ru/news/Trading/502267-za-10-let-iz-turkmenistana-v-kitay-postavleno-252-1-mlrd-m3-prirodnogo-gaza/> (дата обращения: 12.11.2022).
113. Задачи на сложение и умножение: каким будет товарооборот между РФ и Китаем. URL: <https://tj.sputniknews.ru/columnists/20190115/1027983890/russia-china-zadacha-tovarooborot.html> (дата обращения: 18.11.2022).
114. *Зайцев А. А., Соколова Я. В.* Перспективы создания транзитного транспортного коридора «восток – запад» с применением магнитолевитационной технологии // Транспортные системы и технологии. 2018. Т. 4. № 3 suppl. 1. С. 21–35.
115. *Звягельская И. Д., Казанцев А. А., Кузьмина Е. М., Лузянин С. Г.* Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии // Рабочая тетрадь РСМД, № 28. М.: НП РСМД. 2016. С. 34.
116. *Зиядуллаев Н. С., Зиядуллаев У. С.* Национальные приоритеты Республики Узбекистан в условиях интеграции в мирохозяйственные связи // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. Т. 14, № 9. С. 1731–1744. URL: <https://doi.org/10.24891/ni.14.9.1731> (дата обращения: 10.10.2022).
117. Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы. URL: <https://ria.ru/20150529/1067199933.html> (дата обращения: 29.08.2022).
118. *Зохидов А. А.* Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент. 2018. С. 11.
119. *Зубков И.* Будет как Шелковый // Российская газета. Федеральный выпуск № 276 (7144).
120. *Игнатъева О. А., Сайткулов И. А., Батталова А. Р.* Пути повышения эффективности использования Северного морского пути как международного транспортного коридора // Ученые записки ИСГЗ. 2019. Т. 17. № 2. С. 125–133.
121. Инвестиции в Россию через глобальный проект Китая сократились до нуля. URL: <https://rbc.ru/economics/25/07/2022/62ddbdc29a7947a5bbaa421b> (дата обращения: 18.11.2022).
122. *Изимов Р.* Китай и Туркменистан: региональное измерение. URL: <https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitaj-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/> (дата обращения: 28.04.2022).
123. Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: <https://www.europe-china.kz/news/12517> (дата обращения: 15.11.2022).

124. *Июань Чжоу, Лильге-Штодик Р.* Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: <https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/> (дата обращения: 10.08.2022).
125. *Казанцев А.* Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: <http://centrasia.ru/news2.php?st=1425374940> (дата обращения: 28.08.2022).
126. *Казанцев А. А.* «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия». М.: Наследие Евразии, 2008. С. 6.
127. Казахстан и Китай договорились о реализации проектов на \$1,9 млрд. URL: <https://inbusiness.kz/ru/last/kazakhstan-i-kitaj-dogovorilis-o-realizacii-proektov-na-1-9> (дата обращения: 09.10.2022).
128. Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа – Западный Китай. URL: <https://www.caravan.kz/news/kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-dorogi-v-ramkakh-proekta-koridorazapadnaya-evropa-zapadnyj-kitaj-37856/> (дата обращения: 19.09.2022).
129. Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://www.kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 20.10.2022).
130. Как Кыргызстан пытается избежать «долговой ловушки». URL: <https://cabar.asia/ru/kak-kyrgyzstan-pytaetsya-izbezhat-dolgovoj-lovushki> (дата обращения: 17.05.2022).
131. Китай обещает нарастить инвестиции в Центральную Азию. URL: <https://russian.eurasianet.org/kitaj-obещает-нарастить-инвестиции-в-центральную-азию> (дата обращения: 28.09.2022).
132. Каким странам Казахстан должен больше всего. URL: <https://lsm.kz/dolg-2020-infografika> (дата обращения: 12.11.2022).
133. Каких успехов добивается Узбекистан во внешней политике во главе с Шавкатом Мирзиёевым. URL: <http://xs.uz/ru/post/kakikh-uspekhov-dobivaetsya-uzbekistan-vo-vneshnej-politike-vo-glave-s-shavkatom-mirziyoevym/> (дата обращения: 08.10.2022).
134. *Караганов С. А. и др.* К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.
135. *Каримов И. А.* Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палая, 1996. 509 с.
136. Карта – Финансирование строительства альтернативной дороги Север–Юг в Кыргызстане. URL: <https://stanradar.com/news/full/10085-karta-finansirovanie-stroitelstva-alternativnoj-dorogi-severjug-v-kyrgyzstane.html> (дата обращения: 28.10.2022).
137. Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США). URL: <https://news.rambler.ru/asia/41541283-kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitayskie-protesty-v-tsentralnoy-azii-stratfor-ssha/> (дата обращения: 13.11.2022).
138. Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: <https://fergananews.com/news/24880> (дата обращения: 26.10.2021).

139. Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017. URL: <https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazakhstan-428-mlrd-za25-let/> (дата обращения: 26.10.2022).
140. Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века». URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html> (дата обращения: 15.12.2022).
141. Китай планирует довести товарооборот с Россией к 2020 году до \$200 млрд. <http://www.finmarket.ru/news/4772423> (дата обращения: 17.11.2022).
142. Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL: <https://eurasia.expert/kitay-riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszipina-v-tsentralnoy-azii/> (дата обращения: 28.04.2022).
143. Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mifyi_i_realii (дата обращения: 12.12.2022).
144. Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ. URL: <https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php> (дата обращения: 15.10.2022).
145. Китайские инвесторы бегут из России. URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/kitayskie-investory-begut-iz-rossii-1030285975> (дата обращения: 17.11.2022).
146. Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // INOSMI. 2017. 16 мая. URL: <https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html> (дата обращения: 12.09.2022).
147. Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomikai-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyayetsya-nedostatok-investitsiy.html> (дата обращения: 26.10.2022).
148. Колзина А. Н., Миндубаева А. А. «Полярный шелковый путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР. Вестник Удмуртского университета. 2020. Т. 4, вып. 2. С. 186–195.
149. Кондратюк К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. № 26. С. 321–324.
150. Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiiyu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html> (дата обращения: 10.10.2022).
151. Косоруков А. А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный уровень // Вопросы безопасности. 2014. № 4. С. 31–69.
152. Кузьмина Е. М. Борьба за инвестиции и серый импорт: отношения Кыргызстана и Китая. URL: <https://eurasia.expert/investitsii-i-seryu-import-otnosheniya-kyrgyzstana-i-kitaya/> (дата обращения: 25.10.2022).
153. Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: <http://www.ponarseurasia.org/node/8015> (дата обращения: 15.10.2022).

154. *Куприянов А.* Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: <https://iz.ru/697205/aleksei-kupriianov/kitaestan> (дата обращения: 28.04.2022).
155. Кыргызстан – страна на пересечении сухопутных транспортных маршрутов древнего Шелкового пути. URL: <https://www.iru.org/ru/Ресурсы/Новости/kyrgyzstan-strana-na-peresechenii-sukhoputnykh-transportnykh-marshrutov-drevnego-shelkovogo-puti> (дата обращения: 25.10.2022).
156. Кыргызстан в проекте «Один пояс – один путь». Перспективы и возможности. URL: <http://kg.utro.news/kyrgyzstan-proekte-odin-poyas-odin-put-perspektivy-17051813484929.htm> (дата обращения: 12.11.2022).
157. Кыргызстан просит Китай облегчить условия выплаты внешнего долга. URL: <https://economist.kg/2020/05/29/kyrgyzstan-prosit-kitay-oblegchit-usloviya-vyplaty-vneshnego-dolga/> (дата обращения: 17.05.2022).
158. *Ланидус Б. М.* Магнитная левитация – фундаментальная основа для сверх-скоростных вакуумно-левитационных транспортных технологий // *Транспортные системы и технологии*. 2018. Т. 4. № 3. С. 26–35.
159. *Лаумулин М.* Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: <http://eurasianstudies.org/archives/11916> (дата обращения: 10.09.2022).
160. *Лаумулин М. Т.* Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: <https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218> (дата обращения: 15.11.2022).
161. Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: <http://asiarussia.ru/news/13002/> (дата обращения: 28.10.2022).
162. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: http://www.tracecaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf (дата обращения: 10.08.2022).
163. *Ломанов А. В.* Ледяной Шёлковый путь: программа взаимной стыковки. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyy-put/> (дата обращения: 03.10.2022).
164. *Лузянин С. Г.* Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimmetriya-ili-garmonizatsiya/> (дата обращения: 15.11.2022).
165. *Лузянин С. Г.* Дальневосточное измерение российского поворота на Восток. Закроет ли Китай санкционные «бреши» России? // *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 6. С. 6–14.
166. Минфин: Долг Таджикистана перед Китаем превышает \$1 млрд. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20220202/minfin-dolg-tadzhikistana-pered-kitaem-sostavlyaet-bolee-1-mlrd> (дата обращения: 26.10.2022).
167. *Лукин А. В.* Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? URL: http://ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html (дата обращения: 13.11.2022).
168. *Луконин С. А.* Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России // *Международная торговля и торговая политика*. 2015. № 4, с. 18–29.

169. Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С. 14. URL: https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview_04_2020_RU_web.pdf (дата обращения: 17.05.2022).
170. Макроэкономический обзор Казахстана: апрель 2020. URL: https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/MOK_AERC_April_2020.pdf (дата обращения: 12.11.2022).
171. Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Огонёк, № 39. 07.10.2019. С. 19.
172. Межбанковское объединение ШОС: расширяя сотрудничество. URL: <http://www.rus.sectso.org/news/20190611/549331.html> (дата обращения: 09.10.2022).
173. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай». URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28> (дата обращения: 06.10.2022).
174. Мельвиль А. Ю. и др. Категории политической науки. М.: МГИМО(У) МИД, РОССПЭН. 2002. С. 595, 598.
175. Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: <https://uz.sputniknews.ru/society/20180920/9480342.html> (дата обращения: 05.11.2022).
176. Миротин Л. Б., Ларин О. Н., Никулин А. А., Тарасов Д. Э. Перспективы развития российско-китайских трансграничных транспортных коридоров на Дальнем Востоке // Инновационный транспорт. 2018. № 1 (27). С. 3–7.
177. Многовекторность Узбекистана может выйти боком. URL: https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra (дата обращения: 05.11.2022).
178. Молдавия получит статус страны-наблюдателя в ЕАЭС. URL: <https://ria.ru/20170414/1492235482.html> (дата обращения: 21.08.2022).
179. Молнар Е., Оджала Л. Вопросы содействия развитию международных грузоперевозок и торговли (СГТ) в странах СНГ-7, Казахстане и Туркменистане. Всемирный банк. <https://studylib.ru/doc/2648143/kazakhstan-i-turkmenistan> (дата обращения: 03.11.2022).
180. Мэн Сяньлинь. Таджикский чиновник: инициатива «Один пояс, один путь» имеет огромное значение для развивающихся стран. URL: <http://www.russian.people.com.cn/n3/2019/0408/c95181-9564562.html> (дата обращения: 12.11.2022).
181. Началась делимитация границы с Кыргызстаном, был взят курс на улучшение отношений с Таджикистаном // Корреспондент Sputnik Узбекистан выяснил у экспертов прогнозы внешней и внутренней политики Шавката Мирзиёева на посту президента республики. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20161206/4319972/chto-uspel-mirziyev-za-3-mesyaca.html/> (дата обращения: 08.10.2022).
182. Нежданов В. Совместимы ли Евразийский союз и «Один пояс, один путь»? Взгляд из Китая. URL: <https://eurasia.expert/sovместimy-evraziyskiy-soyuz-i-odin-poyas-odin-put/> (дата обращения: 10.10.2022).
183. Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://nuz.uz/svobodnoe-mnenie/1155642-novyj-shelkovyj-put-kitaj-delaet-stavku-na-uzbekistan.html> (дата обращения: 12.11.2022).

184. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. URL: http://www.russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content (дата обращения: 10.08.2022).
185. ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/> (дата обращения: 08.10.2022).
186. Объем валового притока иностранных инвестиций в Казахстан достиг \$350 млрд. URL: https://forbes.kz/news/2020/04/08/newsid_222885 (дата обращения: 23.10.2022).
187. Какие страны инвестируют в Казахстан? URL: <https://kursiv.kz/news/issledovaniya/2019-04/kakie-strany-investiruyut-v-kazakhstan> (дата обращения: 23.10.2022).
188. Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил \$2 млрд. URL: <https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/> (дата обращения: 27.05.2022).
189. Объем переводов трудовых мигрантов в Таджикистан превышает госбюджет. URL: https://easaily.com/ru/news/2019/12/19/obem-perevodov-trudovyh-migrantov-v-tadzhikistan-prevyshaet-gosbyudzhet?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_%20referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews (дата обращения: 26.04.2022).
190. Один пояс, один путь: мегавозможности – мегапроект. URL: <http://isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmozhnosti-megaproekt> (дата обращения: 10.10.2022).
191. *Ордабаев А.* Транспортные коридоры Южной Азии и Кавказа // Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан – Лидера Нации. Астана. 48 с.
192. *Пак Е. В.* Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 1. С. 93–105.
193. *Панкратенко И. Н.* Центральная Азия: шесть лет с «поясом» и по «пути». URL: http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html (дата обращения: 17.05.2022).
194. *Панфилова В.* Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: http://ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html (дата обращения: 17.05.2022).
195. *Перебоев В. С.* Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия. Дис. кандидата полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. С. 3–8.
196. Персонал МВФ завершает визит в Туркменистан в рамках консультаций по Статье IV. URL: <https://www.imf.org/ru/News/Articles/2019/04/10/pr19112-turkmenistan-imf-staff-completes-2019-article-iv-mission> (дата обращения: 26.04.2022).
197. *Петровский В. Е., Филиппова Л. В.* Россия и Китай в Арктике. М.: Весь Мир. 2022. 168 с.

198. Таджикистан: как дорого обойдутся полученные от Китая кредиты? URL: <https://russian.eurasianet.org/таджикистан-как-дорого-обойдутся-полученные-от-китая-кредиты-0> (дата обращения: 26.10.2022).
199. По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве // Центральное телевидение Китая. 2015. URL: <http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE1431568083916502.shtml> (дата обращения: 25.10.2022).
200. *Подберезкина О. А.* Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. МГИМО(У) МИД. М.: 2015. С. 84.
201. *Пономарева М. С.* Развитие транспорта как системообразующей отрасли экономики (на примере России и Китая) // Аллея Науки. 2019. № 5(32). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38626296_37366616.pdf (дата обращения: 02.12.2022).
202. Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: <https://p.dw.com/p/3LIEY> (дата обращения: 28.04.2022).
203. Порт Инкоу приобретёт ТЛЦ «Белый Раст». URL: <https://kommersant.ru/doc/3136174> (дата обращения: 09.12.2022).
204. *Портяков В. Я.* Российско-китайские отношения: современное состояние и перспективы развития // Китай в мировой и региональной политике: история и современность. Вып. XVIII. Ежегодное издание. М.: ИДВ РАН, 2013. С. 7.
205. *Потоцкая Т. И.* Геополитический аспект современного транспортно-географического положения России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2018. № 3. С. 5–17.
206. Правительство приняло Комплексный план по восстановлению экономического роста. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/pravitelstvo-prinyalo-kompleksnyy-plan-po-vosstanovleniyu-ekonomicheskogo-rosta-194594> (дата обращения: 12.11.2022).
207. Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html> (дата обращения: 17.05.2022).
208. Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: <https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-koncepcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki> (дата обращения: 20.05.2022).
209. Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда. URL: <https://nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html> (дата обращения: 26.04.2022).
210. Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: <https://youtu.be/sPKy9UD4xIM> (дата обращения: 30.05.2022).
211. *Прокофьева Т. А.* Развитие логистической инфраструктуры евроазиатский МТК – стратегическое направление реализации транспортного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России // В центре экономики. 2020. № 1. С. 1–12.
212. Развитие Северного морского пути. URL: <http://nep.tass.ru/> (дата обращения: 05.08.2022).

213. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект инициативы «Пояс и путь». С. 72. URL: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82DSC_PN_2019.pdf (дата обращения: 09.10.2022).
214. Разворот на Китай – ожидания... URL: https://tsargrad.tv/articles/prochievaljuty-pochemu-rossija-ne-dolzhna-rasschityvat-na-kitaj_346533 (дата обращения: 17.11.2022).
215. Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2013. № 11.
216. Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: <https://versia.ru/rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennyh-na-neyo-milliardov> (дата обращения: 08.11.2022).
217. Ресурсы и объекты: насколько Китай углубился в Таджикистан? URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения: 25.10.2022).
218. Риски налоговой системы. URL: https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297_riski_nalogovoy_reformy (дата обращения: 05.11.2022).
219. Россия выезжает на Шелковый. URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/50199> (дата обращения: 19.02.2022).
220. Россия и Китай утвердили перечень значимых проектов инвестиционного сотрудничества на 107 млрд долларов. URL: https://economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_kitay_utverdili_perechen_znachimyh_proektov_investicionnogo_sotrudnichestva_na_107_mlrld_dollarov.html (дата обращения: 17.11.2022).
221. Россия сосредотачивается – вызовы, на которые мы должны ответить. URL: <http://iz.ru/news/511884> (дата обращения: 08.09.2022).
222. Сазонов С. Л. Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров. URL: <http://geo.ekonoom.ru/sazonov-s-l-l-mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evroaziatikh-trans.html> (дата обращения: 28.11.2022).
223. Сазонов С. Л. Место Российской Федерации и российского Дальнего Востока в системе евразийских транспортных потоков // О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона на долгосрочную перспективу (к «правительственному часу» в рамках 361-го заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации 29 октября 2014 г. Аналитический доклад № 8 (536). С. 36–49. URL: http://budget.rf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2014/8_526/VSF_NEW_8_526.pdf (дата обращения: 20.07.2022).
224. Сазонов С. Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: Кругъ. 2012. С. 178, 220.
225. Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа) // Журнал российского права. № 12. 2005. С. 119, 121.
226. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Подъем Китая и российско-китайское сближение // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. Т. 12. № 1. С. 117–132.

227. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Расширение стратегических горизонтов Китая: «Один пояс и один путь» // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016. № 4. С. 151–160.
228. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия и евроазиатский проект Китая // Азия и Африка сегодня. 2016. № 7. С. 2–10.
229. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. М.: Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016. № 4. С. 151–160.
230. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Шелковое наступление Китая // Перспективы. 2016, № 1 (5), С. 5–14.
231. Салицкий А. И., Семенова Н. К. Россия на Шелковом пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска. Финансовая экономика. 2019, № 11. С. 716–722.
232. Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: <https://ria.ru/20180916/1528567677.html> (дата обращения: 28.09.2022).
233. Семенова Н. К. Концептуальные основы транспортной политики России и Китая в Центральной Азии // Восточная аналитика. № 2, 2019. С. 92–96.
234. Семенова Н. К. Анализ и классификация существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов формате «РФ – КНР» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Материалы XVIII Международной научной конференции в рамках Общественно-научного форума «Россия: ключевые проблемы и решения». Отв. ред. В. И. Герасимов. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН. 2019. С. 373–377.
235. Семенова Н. К. Интеграционные стратегии РФ и КНР: сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового Пути // Тринадцатая международная конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (MLSD'2020). Труды. Под общ. ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. 28–30 сентября 2020 г. Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН (Москва). М., 2020. С. 1100–1106.
236. Семенова Н. К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока. 2012. № 3. М.: Институт востоковедения РАН. С. 148.
237. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Один пояс – один путь: конструктивные и негативные факторы развития транспортного диалога в формате РФ – Центральная Азия – КНР // Россия и Китай: история и современность: материалы IX международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, Тяньцзинь, Пекин, 20–28 мая 2019 г.). Отв. ред. Д. В. Кузнецов. Т. 7. В. 9. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2019. 196 с. С. 9–15.
238. Семенова Н. К. Экономический пояс Шелкового Пути: национальные интересы и проблемы стран-транзитеров // «Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: материалы XI международной научно-практической

- конференции (Благовещенск, 11–12 мая 2021 г.). Выпуск 11. Часть 3 / Отв. ред. Д. В. Буяров. Благовещенск: Изд-во БГПУ. 2021. С. 298–302.
239. Семенова Н. К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? URL: http://vostokoved.ru/images/stories/tsvetkova2016/conf_tsetkova2016.pdf (дата обращения: 10.09.2022).
 240. Семенова Н. К. Развитие Евроазиатского энергетического рынка в условиях региональных и внерегиональных политических рисков // Восточная аналитика. Экономика и политика стран Востока. Ежегодник. 2011. № 2. М.: ИВ РАН. С. 131–139.
 241. Семенова Н. К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 224 с. С. 55, 62, 74, 80, 109, 139.
 242. Семенова Н. К. Социально-политические проблемы стран-транзитеров в контексте реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь» // Страны Азии и Африки: экономические, социальные, политические, этноконфессиональные проблемы. Памяти З. И. Левина / Институт востоковедения РАН. М.: ИВ РАН. 2019. С. 56–60.
 243. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетических вызовов // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Материалы XVIII Международной научной конференции в рамках Общественно-научного форума «Россия: ключевые проблемы и решения». Отв. ред. В. И. Герасимов. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН. 2019. С. 281–283.
 244. Семенова Н. К. Транспорт Китая. Железные дороги: развитие, современное состояние, внешнеэкономические проекты // Транспорт стран Востока. Коллективная монография. Отв. ред. Авдаков И. Ю., Акимов А. В. М.: ИВ РАН. 2021. С. 37–58.
 245. Семенова Н. К. Центральноазиатский контекст инициативы «Один пояс – один путь»: национальные интересы и вызовы // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2020. С. 206–210.
 246. Семенова Н. К. Энергетическая стратегия Китая: угрозы и риски безопасности в Центральной Азии // Вестник НГУ. Выпуск 4: Востоковедение. Издательство СО РАН. Новосибирск. 2013. 208 с. С. 124–132.
 247. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Анализ степени интегрированности китайских компаний в транспортный сектор государств ЦА // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 4. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2021. 739 с.
 248. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Анализ подходов России и Китая при реализации совместных транспортных проектов // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы X международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, 2–4 июня 2020 г.). Вып. 10. Благовещенск: Изд-во БГПУ. 2020. С. 396–399. ISBN 978-5-8331-0422-40.
 249. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Интеграционные стратегии РФ и КНР в Евразии: возможности сопряжения // Вестник РосНоу. 2021. «Человек и общество», Вып. 2. С. 3–11.

250. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. К вопросу об интеграции транспортной системы России в Евразийское транспортное пространство // Тринадцатая международная конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (MLSD'2020). Труды. Под общ. ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. 28–30 сентября 2020 г. Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН (Москва). М., 2020. С. 1019–1025.
251. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Потенциал Китая и России для реализации сопряжения ЕАЭС и ЭПШП // Экономические, социально-политические, этноконфессиональные проблемы афро-азиатских стран: Памяти Р. Г. Ланды / Институт востоковедения РАН. М.: ИВ РАН. 2021. С. 52–62.
252. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3–5 окт. 2016 г., Москва: в 2 т. / Ин-т проблем упр. им. В. А. Трапезникова РАН [под общ. ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна]. Т. 2: Секции 5–13. М.: ИПУ РАН. 2016. С. 52–57.
253. Семенова Н. К., Аристова Л. Б. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Отв. ред. д.э.н. А. И. Салицкий. Часть 1. М.: ИВ РАН. 2019. 69 с.
254. Семенова Н. К. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2019. Материалы двенадцатой международной конференции. Научное электронное издание. Под общей ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. М.: 2019. С. 709–710.
255. Сергей Лавров: Порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: <https://souzveche.ru/articles/politics/35309/> (дата обращения: 02.09.2022).
256. Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://www.russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (дата обращения: 12.11.2022).
257. Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: <https://iz.ru/871414/natalia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-caes> (дата обращения: 18.03.2022).
258. Скриба А. С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-putiinteres-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii> (дата обращения: 08.09.2022).
259. Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: <http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/> (дата обращения: 12.11.2022).
260. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: вызовы и перспективы. URL: <https://ria.ru/20151111/1318910422.html> (дата обращения: 02.09.2022).
261. Строганов А. О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск № 4 (декабрь). 2016 г.
262. Сунь Чжунанчжи. Сотрудничество по сопряжению между Китаем и странами Евразии в контексте построения Инициативы пояса и пути. URL:

- <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/sotrudnichestvo-posopryazheniyu-mezhdu-kitaem-i-stranami-evrazii-v-kontekste-postroeniya-initsiativ/> (дата обращения: 10.10.2022).
263. Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennye_territorii_kitaju/1-1-0-16037 (дата обращения: 15.10.2022).
264. Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eadayly.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 06.10.2022).
265. Тарасова Н. П., Мустафин Д. И. Северный морской путь Менделеева и Лаврова – путь устойчивого развития // Глобальные проблемы Арктики и Антарктики. Сборник научных материалов Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 90-летию со дня рождения акад. Николая Павловича Лаврова. Отв. ред. А. О. Глико, А. А. Барях, К. В. Лобанов, И. Н. Болотов. 2020. С. 1146–1151.
266. Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: <https://e-history.kz/ru/contents/view/2629> (дата обращения: 12.09.2022).
267. Тигран Саркисян: «Мы должны идти навстречу друг другу, и каждый наш шаг должен быть выверенным и приносить пользу гражданам наших стран». URL: <http://eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3-04-2017-3.aspx> (дата обращения: 21.08.2022).
268. Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое. URL: <https://kommersant.ru/doc/3853862> (дата обращения: 17.11.2022).
269. Темпы роста экономики Китая обеспокоили инвесторов. URL: <https://forbes.ru/investicii/480188-tempy-rosta-ekonomiki-kitaa-obespokoili-investorov> (дата обращения: 10.11.2022).
270. Товарооборот России и Китая в 2021 году достиг рекордных \$146,88 млрд. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13424783> (дата обращения: 18.10.2022).
271. Торговля России с Китаем досрочно установила новый годовой рекорд. URL: <https://rbc.ru/economics/07/11/2022/6368c0209a7947cd28bf0605> (дата обращения: 18.11.2022).
272. Транзит контейнеров в 2020 году вырос на 32%. URL: <https://kursiv.kz/news/otraslevye-temy/2021-01/tranzit-konteynerov-v-2020-godu-vyros-na-32> (дата обращения: 24.10.2022).
273. Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (дата обращения: 22.02.2022).
274. Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <http://mydocx.ru/6-28856.html> (дата обращения: 10.08.2022).
275. Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения: 10.10.2022).
276. Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL: <https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozhrozhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html> (дата обращения: 26.04.2022).
277. Туркменистан и Китай довели объём товарооборота до 10 миллиардов долларов. URL: <https://www.sng.today/ashkhabad/6044-turkmenistan-i-kitay->

- doveli-obem-tovarooborota-do-10-milliardov-dollarov.html (дата обращения: 25.10.2022).
278. Туркменистан и Китай сообщают о возрождении Великого Шелкового пути. URL: <https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobscha-vozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 26.04.2022).
 279. Туркменистан: китайская долговая ловушка разоблачена. URL: <https://russian.eurasianet.org/туркменистан-китайская-долговая-ловушка-разоблачена> (дата обращения: 27.10.2022).
 280. *Удербоева Б. А.* Китайская инициатива «Пояс, путь» и казахстанский проект «Нурлы жол» (Светлый путь): политические и правовые аспекты взаимодействия // Вестник Кыргызской государственной юридической академии. 2019. № 3. С. 6–12.
 281. Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL: <https://lenta.ru/news/2012/02/14/corruption/> (дата обращения: 08.10.2022).
 282. Узбекистан намерен довести ежегодный объем привлекаемых китайских инвестиций до \$5 млрд. URL: <https://podrobno.uz /cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-nameren-dovesti-ezhegodnyy-obem-privlekaemykh-kitayskikh-investitsiy-do-5-mlrd-/> (дата обращения: 25.10.2022).
 283. Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года. URL: https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883 (дата обращения: 10.10.2022).
 284. *Умаров Т.* На пути к Pax Sinica. URL: <https://www.ipg-journal.io/regiony/azija/statja/show/na-puti-k-pax-sinica-1035/> (дата обращения: 26.04.2022).
 285. Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml (дата обращения: 02.09.2022).
 286. *Уянаев С. В.* Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. № 20, т. 20. М.: ИДВ РАН. 2015. С. 242–259.
 287. *Фишбеи И. Д.* Организационно-правовые механизмы и минимизация правовых и политических рисков при международных транзитных перевозках как факторы стимулирования экономического роста и международного позиционирования в геополитике // Транспортное право и безопасность. 2016. № 6. С. 52–59.
 288. *Хейфец Б. А.* Северный Морской Путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67–87.
 289. *Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.* Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем и стран Восточной Азии. М.: ЦЭМИ РАН. 2012. С. 137.
 290. *Цыганков А. П.* Ганс Моргентау: Взгляд на внешнюю политику // Власть и демократия. Зарубежные ученые о политической науке. М., 1992. С. 168.
 291. *Челядинский А. А.* Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений. № 1. 2009. С. 29.

292. Чем грозит долг перед Китаем – о судьбах стран, бравших кредиты у КНР. URL: <https://stanradar.com/news/full/29641-chem-grozit-dolg-pered-kitaem-o-sudbah-stran-bravshih-kredity-u-kr.html> (дата обращения: 20.05.2022).
293. Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР Сунь Вэйдун: Китай высоко оценивает достижения Туркменистана за годы независимого развития. URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=12597> (дата обращения: 26.04.2022).
294. Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=21344> (дата обращения: 10.10.2022).
295. Чудодеев Ю. В. Проблемы и перспективы экономического сотрудничества России и Китая. URL: <http://www.rakurs-art.ru/publications/id/127/> (дата обращения: 20.10.2022).
296. Чэнь Сяо, Сазонов С. Л. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций как основа сотрудничества большой Евразии-2030 // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество, 2018. С. 355–358.
297. Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/> (дата обращения: 10.10.2022).
298. Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka> (дата обращения: 10.08.2022).
299. Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 46.
300. Шодиев Х. Строительство автодороги Душанбе-Бохтар застопорилось. Китайские рабочие не приехали, местные не справляются. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20200716/sroki-sdachi-1-i-fazi-avtodorogi-dushanbe-bohtar-pridetsya-otlozhit-kitaiskie-spetsialisti-zaderzhivayutsya> (дата обращения: 28.10.2022).
301. Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. С. 109–120.
302. Экономика на разогreve: внешний долг Узбекистана как возможность и угроза. URL: <https://uz.sputniknews.ru/economy/20190403/11140440/Ekonomikana-razogreve-vneshniy-dolg-Uzbekistana-kak-vozmozhnost-i-ugroza.html> (дата обращения: 05.11.2022).
303. Эксперты призывают Пекин «запастись терпением и набраться мужества». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043> (дата обращения: 10.10.2022).
304. Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1%. URL: <https://finanz.ru/novosti/aktsii/rosvvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eks-perty-1028633968> (дата обращения: 20.11.2022).
305. Эксперты: сопряжение ЕвразЭС и проекта «Один пояс – один путь» должно быть многовекторным. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4572160> (дата обращения: 10.10.2022).
306. Эмомали Рахмон пообещал: реконструкция автодороги Калаи Хумб-Вандж начнется до конца года. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/power/>

- 20200820/emomali-rahmon-rekonstruktsiya-avtodorogi-kalai-humb-vandzh-nachnetsya-do-kontsa-etogo-goda (дата обращения: 28.10.2022).
307. *Эргашев Б.* Транспортная Стратегия Узбекистана и становление институтов для реализации единой транспортной политики. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/42040-transportnaya-strategiya-uzbekistana-i-stanovlenie-institutov-dlya-realizacii-edinoj-transportnoy-politiki.html> (дата обращения: 10.10.2022).
308. *Юсупов Ю.* Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения: 08.10.2022).

Литература на английском языке

309. *Aron L.* 2019. Are Russia and China Really Forming an Alliance? // Foreign Affairs. March-April. URL: <https://foreignaffairs.com/articles/china/2019-04-04/are-russia-and-china-really-forming-alliance> (дата обращения: 28.10.2022).
310. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. URL: <https://worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (дата обращения: 25.10.2022).
311. *Blackwill R. D.* 2020. Implementing Grand Strategy Toward China: Twenty-Two U.S. Policy Prescriptions // Council on Foreign Relations, Council Special Report No. 85. January. URL: https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf (дата обращения: 23.10.2022).
312. Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries> (дата обращения: 17.05.2022).
313. Central Asia-China Gas Pipeline Financing (3666KM). URL: <https://ijglobal.com/data/transaction/18941/central-asia-china-gas-pipeline-financing-3666km> (дата обращения: 27.10.2022).
314. Central Asia-China Gas Pipeline, Turkmenistan to China. URL: <https://hydrocarbons-technology.com/projects/centralasiachinagasp/> (дата обращения: 25.10.2022).
315. China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C. 2018. P. 2, 11, 21, 34, 67, 77, 135, 143, 153.
316. China's Huawei Signs Deal to Develop 5G Network in Russia // Guardian. June 6. URL: <https://theguardian.com/technology/2019/jun/06/chinas-huawei-signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia> (дата обращения: 25.10.2022).
317. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 05.10.2022).
318. Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University. URL: <http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-anew-assessment/> (дата обращения: 10.08.2022).
319. Chinese west-east pipeline secures funding. URL: <http://www.oilandgastechology.net/pipeline-news/chinese-west-east-pipeline-secures-funding> (дата обращения: 25.10.2022).

320. *Dadabaev T., Djalilova N.* Connectivity, energy, and transportation in Uzbekistan's strategy vis-à-vis Russia, China, South Korea, and Japan // *Asia Europe Journal*. 2021, vol. 19. Pp .105–127. URL: [URhttps://link.springer.com/article/10.1007/s10308-020-00589-w](https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-020-00589-w) (дата обращения: 25.10.2022).
321. *Dancov A.* The Paradoxes of Social and Economic Development in Central Asia. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-paradoxes-of-social-and-economic-development-in-central-asia/> (дата обращения: 12.11.2022).
322. *Ebbighausen R.* 2017. China and Russia Combine Naval Forces in the Baltic Sea // *Deutsche Welle*. July 24. URL: <https://dw.com/en/china-and-russia-combine-naval-forces-in-the-baltic-sea/a-39816926> (дата обращения: 05.11.2022).
323. *Elbridge A. Colby A., Mitchell W.* 2019. The Age of Great-Power Competition // *Foreign Affairs*, January/February. URL: <https://foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (дата обращения: 23.10.2022).
324. *Elbridge A., Colby A., Ochmanek D.* 2019. How the United States Could Lose a Great-Power War // *RAND Corporation/* October 30. URL: <https://rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html> (дата обращения: 23.10.2022).
325. *Feng Huiyun.* Will China and Russia Form an Alliance Against the United States? Copenhagen: Danish Institute for International Studies. 2015. URL: http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015/diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf (дата обращения: 20.10.2022).
326. Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // *Silk Road Briefing*. URL: <https://silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/> (дата обращения: 12.09.2022).
327. *Fu Ying.* How China Sees Russia // *Foreign Affairs*. January/February 2016. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-12-14/how-chinasees-russia> (дата обращения: 23.10.2022).
328. *Gady F.-S.* 2015. Russia and China Kick Off Naval Exercise in Sea of Japan // *Diplomat*. August 24. URL: <https://thediplomat.com/2015/08/russia-and-china-kick-off-naval-exercise-in-sea-of-japan> (дата обращения: 03.11.2022).
329. *Gao Hucheng.* Creating the New Ground of Opening Up // *Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan*. 2016. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/20160401298984.shtml> (дата обращения: 18.05.2022).
330. *Garcia-Herrero A.* China's belt and road initiative: can Europe expert trade gains? // *Navigating the New Silk Road Expert Perspectives on China's Belt and Road Initiative*. Oliver Wyman. 2017. URL: http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf (дата обращения: 02.09.2022).
331. *Higgins A.* "China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan" // *New York Times/* January 1, 2018. URL: https://nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html?_r=0. (дата обращения: 24.10.2022).

332. *Horn S., Reinhart C.M., Trebesch C.* 2019. China's overseas lending. Cambridge/ 2019. P. 23. URL: <https://nber.org/papers/w26050.pdf> (дата обращения: 03.11.2022).
333. *Jing Yang.* "Silk Road Subsidies Undermine Rail Link" // South China Morning Post. December 8, 2014. URL: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link> (дата обращения: 25.10.2022).
334. *Kendall-Taylor A., Shullman D.* 2019. A Russian-Chinese Partnership Is a Threat to U.S. Interests Can Washington Act Before It's Too Late? // Foreign Affairs. 14.05.2019. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (дата обращения: 20.10.2022).
335. *Kofman M.* 2018. Vostok-2018: Russia and China Signal Growing Military Cooperation // Russia Matters. September 10. URL: <https://russiamatters.org/analysis/vostok-2018-russia-and-china-signal-growing-military-cooperation> (дата обращения: 03.11.2022).
336. *Kofman M.* 2019. Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle. November 29. URL: <https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente> (дата обращения: 03.11.2022).
337. *Kramer A. E.* 2019. Huawei, Shunned by U.S. Government, Is Welcomed in Russia // New York Times. June 6. URL: <https://www.nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html> (дата обращения: 03.11.2022).
338. Kyrgyzstan: Authorities wake up to business climate blues. URL: <https://eurasia-net.org/kyrgyzstan-authorities-wake-up-to-business-climate-blues> (дата обращения: 28.10.2022).
339. Kyrgyzstan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Kyrgyzstan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP> (дата обращения: 17.05.2022).
340. Kyrgyzstan – Total reserves in % of total external debt. URL: <https://knoema.com/atlas/Kyrgyzstan/topics/Economy/Balance-of-Payments-Reserves/Total-reserves-percent-of-total-external-debt> (дата обращения: 17.05.2022).
341. Lianyungang Port Holding Group Corporation Limited. URL: <http://lygport.com.cn/html/index.aspx> (дата обращения: 24.10.2022).
342. *Lo B., Hill F.* 2013. Putin's Pivot: Why Russia is Looking East // Brookings Institution. July 1. URL: <https://www.brookings.edu/opinions/putins-pivot-why-russia-is-looking-east> (дата обращения: 23.10.2022).
343. *Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E.* Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies. 2018. P. 44. URL: https://eabr.org/upload/iblock/245/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_ENG.pdf (дата обращения: 20.10.2022).
344. Logistics and Transport Competitiveness in Kazakhstan. URL: https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_-_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia.pdf (дата обращения: 20.10.2022).
345. *Meick E.* 2017. China-Russia Military-to-Military Relations: Moving Toward a Higher Level of Cooperation. U.S.-China Economic and Security Review. March 20. URL: <https://uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil>

- %20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20Level%20of%20Cooperation.pdf (дата обращения: 03.11.2022).
346. *Morgenthau H.* 1951. In Defense of the National interest: A Critical Examination of American Foreign Policy. New York: Alfred A. Knopf. 283 p.
 347. *Moss T.* China Now Has a Rail Link Into the Heart of Europe // Wall Street Journal. May 11, 2017. URL: <https://www.wsj.com/articles/china-now-has-a-rail-link-into-the-heart-of-europe-1494519829> (дата обращения: 25.10.2022).
 348. *Niebuhr R.* His Religious, Social and Political Thoughts // Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Breall. New York, 1956.
 349. *Norman J.* The world's enduring dictators: Islam Karimov, Uzbekistan. URL: <https://www.cbsnews.com/news/the-worlds-enduring-dictators-islam-karimov-uzbekistan/> (дата обращения: 08.10.2022).
 350. *Puchala D. J.* 1994. The History of the Future of International Relations // Ethics and International Affairs. 1994. Vol. 8. No 3. P. 187.
 351. *Rozman G.* 2014. The Russian Pivot to Asia // Asan Forum. December 1. <http://theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (дата обращения: 26.10.2022).
 352. *Rumer E., Sokolsky R., Vladicic A.* 2020. Russia in the Asia-Pacific: Less Than Meets the Eye. URL: <https://carnegieendowment.org/2020/09/03/russia-in-asia-pacific-less-than-meets-eye-pub-82614> (дата обращения: 25.10.2022).
 353. *Rumer E. B.* 2017. Russia's China Policy: This Bear Hug Is Real / Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66. July 2017. P. 24.
 354. *Russel B.* 1965. Power. A New Social Analysis. London. P. 25.
 355. Russia's Pivot to Asia // Economist. November 26. URL: <https://economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia> (дата обращения: 03.11.2022).
 356. *Shagina M.* 2020. Drifting East: Russia's Import Substitution and Its Pivot to Asia // University of Zurich Center for Eastern European Studies Working Paper No. 3, April. URL: <https://cees.uzh.ch/dam/jcr:ab647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf> (дата обращения: 03.11.2022).
 357. *Stossinger J. G.* 1969. The Might of Nations. World Politics in Our Time. N.Y. P. 27.
 358. *Stronski P., Ng N.* 2018. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperation-and-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> (дата обращения: 25.10.2022).
 359. *Sutter R.* 2018. China-Russia Relations. Strategic Implications and U.S. Policy Options. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Report, No. 73, September 2018. P. 12. 13.
 360. Tajikistan accepts \$125m from China for road, less than expected. URL: <https://eurasianet.org/tajikistan-accepts-125m-from-china-for-road-less-than-expected> (дата обращения: 28.10.2022).
 361. *Taliga H.* 2021. Initiative "One Way – One Way" in Central Asia. Desk research. Pp. 11, 19. URL: https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/belt_and_road_initiative_in_central_asia.pdf (дата обращения: 20.10.2022).
 362. The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS). May 2019. URL:

- <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019> (дата обращения: 03.11.2022).
363. The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends. IISS, Chapter Ten: Russia's military power in the Indo-Pacific. P. 177.
 364. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата обращения: 12.12.2022).
 365. Uzbekistan. Environmental Performance Reviews. URL: https://unece.org/DAM/env/epr/epr_studies/ECE.CEP.188.Eng.pdf (дата обращения: 25.10.2022).
 366. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (дата обращения: 18.11.2022).
 367. Weitz R. (2017) Sino-Russian Security Ties // Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July. P. 28.
 368. Wezman S. T. 2017. China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute. July 5. URL: <https://sipri.org/commentary/topical-background/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> (дата обращения: 07.11.2022).
 369. Wishnick E. 2015. Russia and China Go Sailing // Foreign Affairs. May 26. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-05-26/russia-and-china-go-sailing> (дата обращения: 05.11.2022).
 370. Yan Xuetong. 2013 Inertia of History: China and the World in the Next Ten Years. Beijing: China CITIC Press. July.
 371. \$50 Million ADB Grant to Support Food Security, Social Protection, and Business in Tajikistan. URL: <https://www.adb.org/news/50-million-adb-grant-support-food-security-social-protection-and-business-tajikistan> (дата обращения: 26.04.2022).

Литература на китайском языке

372. 万青松. “一带一盟” 对接合作面临的问题及未来努力的方向. «欧亚经济»2016年第 5 (Ван Цинсонг. «Один пояс – один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // Оу я цзинцзи, 2016. № 5) (кит.).
373. 万青松. 试析当前欧亚经济联盟面临的难题兼论与“丝绸之路经济带”的对接. «欧亚经济» 2016年第5期 (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // Оу я цзинцзи, 2016. № 5) (кит.).
374. 中亚国家正积极融入中国的“一带一路”建 (Центральноазиатские страны активно интегрируются в китайскую концепцию «Один пояс – один путь») (кит.). URL: <http://world.people.com.cn/n1/2016/0718/c1002-28563324.html> (дата обращения: 28.04.2021).

375. 中国将在未来3年向一带一路参与方提供600亿援助-搜狐财 (Китай предоставляет 60 млрд долларов помощи участникам инициативы «Один пояс – один путь» в ближайшие 3 года) (кит.). URL: <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml> (дата обращения: 12.09.2022).
376. 伊朗-土库曼斯坦-哈萨克斯坦铁路线开通 (Открытие железнодорожной линии Иран-Туркменистан-Казахстан) (кит.). URL: <https://www.trt.net.tr/chinese/guo-ji/2014/12/04/yi-lang-tu-ku-man-si-tan-ha-sa-ke-si-tan-tie-lu-xian-kai-tong-137091> (дата обращения: 24.10.2022).
377. 何伦志, 闫海龙. 区域经济一体化: “一带一盟” 对接之基础, 困境、模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (*Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки «Один пояс – один союз» // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, № 2, 2017) (кит.).
378. 傅莹. 中俄关系: 是盟友还是伙伴 /看世界. 中信出版集团. 2018. 页码: 338. 175. (*Фу Инь*. Российско-китайские отношения: союзник или партнер) // Кань Шицзе. Издательская группа CITIC. 2018. 338 с. С. 175) (кит.).
379. 冯玉军. 论 “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接的路径. «欧亚经济»2016年第5期 (*Фэн Юйцзюнь*. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // Оу я цзинцзи, 2016, №5) (кит.).
380. 刘清才, 支继超. 中国“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接基本架构和实施路径. «东北亚论坛»2016年第4期 (*Лю Цинцай, Чжи Цичао*. Базовая структура и путь реализации стыковки между китайским Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Дунбэй я луньтань, 2016, № 4) (кит.).
381. 华为助力土库曼斯坦铁路打造钢铁“丝绸之路” (Huawei помогает Туркменской железной дороге построить стальной «Шелковый путь») (кит.). URL: <https://e.huawei.com/cn/case-studies/cn/2017/201705021506> (дата обращения: 25.10.2022).
382. 卡姆奇克隧道贯通将中乌交通基础设施合作推进一大步 (Завершение строительства туннеля Камчик будет способствовать развитию сотрудничества Китая и Узбекистана в области транспортной инфраструктуры) (кит.). URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/422.html> (дата обращения: 25.10.2022).
383. 向洁, 何伦志, 闫海龙. 区域经济一体化. “一带一盟” 对接之基础, 困境, 模式与路径探讨. «俄罗斯东欧中亚研究»2017年第2期 (*Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун*. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки «Один пояс – один союз») // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2017, № 2. (кит.).
384. 商务部部长与乌兹别克斯坦国家投资委员会主席阿赫梅德哈扎耶夫签署水电、基础设施和中小企业领域合作文件 (Министр торговли и председатель Государственной инвестиционной комиссии Узбекистана Ахмед Хазаев подписали документ о сотрудничестве в области гидроэнергетики, инфраструктуры и малого и среднего бизнеса) (кит.). URL: http://gov.cn/xinwen/2017-05/12/content_5193256.htm (дата обращения: 25.10.2022).

385. 土库曼斯坦提议日本参与土阿巴印天然气管道建设 (Туркменистан предлагает Японии участвовать в строительстве газопровода Туркменистан-Индия) (кит.). URL: <http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html> (дата обращения: 28.04.2022).
386. 孙力.“一带一路对接合作:中亚国家视角的分析». 欧亚经济2016年第5期向洁 (Сунь Ли. Один пояс – один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // Оуя цзинци, 2016, № 5) (кит.).
387. 宫艳华. 欧亚经济联盟的规则, 成效与前景. «西伯利亚研究» 2017年第3期 (Гун Яньхуа. Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза // Сиболия яньцзю, 2017, № 3) (кит.).
388. 展妍男.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的差异与对接. «国际经评论»2017年4期 (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // Гоцзи цзин пин-лунь, 2017, № 4) (кит.).
389. 张宁. “一带一路”建设中中国企业在欧亚经济联盟面临的贸易制裁问题. «欧亚经济»2017年第4期 (Чжан Нин. Торговые санкции, с которыми столкнулись китайские компании в Евразийском экономическом союзе во время строительства Пояса и пути // Оу я цзинци, 2017, № 4) (кит.).
390. 张恒龙. 组建上合组织自贸区. 推进“一带一路”对接. «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Хенглун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс – один союз») // Оу я цзинци, 2016, № 5) (кит.).
391. 张艳璐. 试析欧亚经济联盟与“丝绸之路经济带” 对接的障碍. «欧亚经济»2016年第5期 (Чжан Янлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Оуя цзинци, 2016, № 5) (кит.).
392. 徐飞. 中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策 (Сюй Фэй. Десять вызовов и стратегических мер противодействия высокоскоростной железной дороге Китая, «выходящей на мировой уровень») (кит.). URL: <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0818/c40531-28646334.html> (дата обращения: 20.10.2022).
393. 曾获中国投资 吉尔吉斯斯坦取消中企合作项目 (Получив китайские инвестиции, Кыргызстан отменяет проекты сотрудничества с китайскими пред-приятиями) (кит.). URL: <https://www.zaobao.com.sg/realtime/china/story20200226-1032186> (дата обращения: 28.10.2022).
394. 李兴.“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟: 比较分析与关系前景. «中国高校社会科学»2015年第6期 (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ, 2015, № 6) (кит.).
395. 李兴: 俄推动欧亚联盟, 中国乐见其成 (Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) // Хуанцю шибао, 09.06.2013) (кит.). URL: http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html (дата обращения: 07.09.2022).

396. 杨文兰. 中俄两国产能合作现状与未来的战略布局. «内蒙古财经大学报» 2017年第5期 (*Ян Вэньлань*. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура) // Нэймэнгу цайцин дасюэ бао, 2017, №5) (кит.).
397. 柴瑜. 王效云. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟的对接—基础,挑战与环境塑造. 欧亚经济/2018年第5期 (*Чай Ю, Ван Сяюнь*. Стыковка Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза – фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // Оу я цзинци, 2018, № 5) (кит.).
398. 欧阳向英. 中亚交通一体化与丝绸之路经济带政策的协调. 俄罗斯东欧中亚研究2016年第2期 (*Оуян Сяньин*. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // Элосы дун'оу чжун я яньцзю, 2016, № 2. С. 63–74) (кит.).
399. 王宪举. 俄对欧亚经济联盟和丝绸之路经济带建设对接的态度及中国应采取的策略. 西伯利亚研究2016年第4期 (*Ван Сяньцзюй*. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом, строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая) // Сиболия яньцзю, № 4, 2016) (кит.).
400. 王彦芳. 陈淑梅. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接模式研究. «亚太经济»2017年第2期 (*Ван Янфан, Чен Шумэй*. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // Ятай цзинци, № 2, 2017) (кит.).
401. 王海滨. 论“一带一盟”对接的现实与未来. «东北亚论坛»2017年第2期 (*Ван Хайбинь*. О реальности и будущем стыковки «Один пояс – один союз» // Дунбэй я луньтань, 2017, № 2) (кит.).
402. 王海燕. “一带一盟”对接的基础,领域与挑战. «欧亚经济»2016年第5 (*Ван Хайянь*. Основы, направления и проблемы стыковки «Один пояс – один союз» // Оуя цзинци, 2016, № 5) (кит.).
403. 王辉, 贾文娟. 国外媒体看“一带一路” (*Ван Хуэй, Цзя Вэньцзюань*. Зарубежные СМИ следят за инициативой «Пояса и пути») (кит.). URL: https://books.google.ru/books?id=y0cEEAAQBAJ&pg=PA256&lpg=PA256&dq=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&source=bl&ots=1qOq9yxcoH&sig=ACfU3U2R9GHqVqmCIeDRULAbTA0TF5Ee7g&hl=ru&sa=X&ved=2ahUKEwitoezT2_fzAhXStYsKHWtwAX4Q6AF6BAGMEAM#v=onepage&q=中国预计将损失高达30%25的中亚投资&f=false (дата обращения: 21.10.2022).
404. 薛力: 《中国“一带一路”战略面对的外交风险》, 《国际经济评论》2015年第2期 (*Сю Ли*. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс – один путь») // International Economic Review, 2015. № 2) (кит.).
405. 谢亚宏. “中国技术”打通中亚最长隧道. (*Се Яхун*. «Китайские технологии» открывают самый длинный туннель в Центральной Азии) (кит.). URL: <http://scitech.people.com.cn/GB/n1/2016/0229/c1007-28157498.html> (дата обращения: 26.10.2022).

406. 谢晓光. 生官声:“丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟对接面临的挑战及应对. 辽宁大学学报 (哲学社会科学版), 2016年第6期 (*Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом* // Ляонин дасюэ сюэбао, 2016, № 6) (кит.).
407. 走进哈萨克斯坦的“光明之路” (Войти в Казахстан по «Светлому пути») (кит.). URL: http://shanghaibiz.sh-itc.net/article/dwtz/dwtzhwsc/202107/1517013_1.html (дата обращения: 24.10.2022).
408. 赵华胜. 中俄关系质变了吗? (*Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений?*) // Pengbo, 10 July 2016) (кит.).
409. 郑宝银 “走出去”战略《国际贸易问题》2005年 第2期 (*Чжэн Баоинь. Стратегия выхода на глобальный уровень*) // Гоцзи Маои Вэньти, 2005, выпуск 2) (кит.).
410. 郭辉. 中国参与哈萨克斯坦经济特区投资的. 主要障碍和合作对策 (*Го Хуэй. Участие Китая в инвестициях в специальную экономическую зону Казахстана. Основные препятствия и совместные контрмеры*) (кит.). URL: <http://www.oymj-oys.org/UploadFile/Issue/jq5sgp1k.pdf> (дата обращения: 25.10.2022).
411. 陆兵. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟聚同化异规避风险». 石河子大学学报 (哲学社会科学版), 2016 年第 2期. (*Лу Бин. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков* // Шихэцзы дасюэ сюэбао, 2016, № 2) (кит.).
412. 雷建锋. “丝绸之路经济带”和欧亚经济联盟对接下的中俄关系 (*Лэй Цзяньфэн. Китайско-российские отношения в рамках Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза*) (кит.). URL: https://the-paper.cn/newsDetail_forward_1829388 (дата обращения: 03.10.2022).
413. 驻塔吉克斯坦大使岳斌就习近平主席在达沃斯论坛上的演讲接受塔媒体专访 (Посол Юе Бин в Таджикистане дал интервью таджикским СМИ о выступлении президента Си Цзиньпина на форуме в Давосе) (кит.). URL: http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml (дата обращения: 12.11.2022).
414. “一带一路”上的口岸明珠——阿拉山口 (Жемчужина «Пояса и пути» – порт Алашанькоу) (кит.). URL: <http://www.alsk.gov.cn/info/1012/33189.htm> (дата обращения: 24.10.2022).
415. “双西公路”全线贯通 中国至欧洲实现全程高速 (Шоссе Шуанси проходит через Китай в Европу и достигает максимальной скорости) (кит.). URL: http://www.xinhuanet.com/local/2018-09/27/c_1123493261.htm

Интернет-ресурсы

416. Актауский Морской Северный Терминал. URL: <http://www.amnt.kz/> (дата обращения: 24.10.2022).
417. Деловой совет ШОС. URL: <https://bcscsco.ru/> (дата обращения: 10.10.2022).

418. Евразийский экономический союз. URL: <http://www.eaeunion.org/#resources> (дата обращения: 21.08.2022).
419. Интеграционный проект Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. Официальный сайт. URL: <http://www.carecprogram.org> (дата обращения: 10.08.2022).
420. Классификатор стран мира. URL: <http://www.mir-geo.ru/> (дата обращения: 12.11.2022).
421. Министерство экономического развития Российской Федерации. <https://ecopolity.gov.ru/> (дата обращения: 12.11.2022).
422. Национальный Банк Казахстана. Статистика. <https://www.nationalbank.kz/ru/page/statistika> (дата обращения: 12.11.2022).
423. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»). URL: <https://company.rzd.ru/ru/9360> (дата обращения: 02.09.2022).
424. Проекты «Нұрлы жол». URL: <https://www.europe-china.kz/nurly-zhol> (дата обращения: 12.11.2022).
425. Статистика внешнего сектора. URL: http://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/ (дата обращения: 17.11.2022).
426. Статистика. Коррупции в Мире. URL: <https://vawilon.ru/statistika-korrupsiiv-mire/> (дата обращения: 10.08.2022).
427. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота». URL: <http://www.sezkhorgos.kz/> (дата обращения: 24.10.2022).
428. Таджикистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas//Таджикистан/topics/Экономика/> (дата обращения: 26.04.2022).
429. Торговое представо России в Китае. URL: http://www.russchinate.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat_2018.pdf (дата обращения: 18.11.2022).
430. Терминально-логистический центр «Белый Раст». URL: <https://brterminal.ru/ext/main> (дата обращения: 09.12.2022).
431. ТРАСЕКА. URL: <http://www.tracesa-org.org> (дата обращения: 10.08.2022).
432. Туркменистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/Экономика/> (дата обращения: 26.04.2022).
433. Узбекистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlasatlas/Узбекистан/> (дата обращения: 28.04.2022).
434. Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ. <https://customs.gov.ru/>
435. Центральный банк Узбекистана. URL: https://cbu.uz/ru/press_center/reviews/ (дата обращения: 05.11.2022).
436. Экономика – Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: <https://mfa.gov.tm/ru/articles/4> (дата обращения: 26.04.2022).
437. 中哈（连云港）物流合作基地（База логистического сотрудничества Китай – Казахстан (Ляньюньган)). URL: <https://baike.baidu.com/item/中哈（连云港）物流合作基地/16855606> (дата обращения: 24.10.2022).
438. Baosteel Group Corporation. URL: https://www.baosteel.com/group_en/ (дата обращения: 25.10.2022).
439. China COSCO Shipping Corporation Limited. URL: <http://en.coscoshipping.com/col/col6914/index.html> (дата обращения: 24.10.2022).

440. China National Petroleum Corporation. URL: <https://www.cnpc.com.cn/ru/> (дата обращения: 28.10.2022).
441. China National Water Resources & Hydropower Engineering (Sinohydro). URL: <https://hydropower.org/our-members/powerchina> (дата обращения: 28.10.2022).
442. China Petroleum Engineering and Construction Corporation. URL: <http://cpec.cnpc.com.cn/cpecen/> (дата обращения: 27.10.2022).
443. China Petroleum Pipeline Bureau. URL: <https://www.cccme.cn/shop/cccme12620/introduction.aspx> (дата обращения: 27.10.2022).
444. China Railway Group Limited. URL: <https://asia.nikkei.com/Companies/China-Railway-Group-Ltd>. (дата обращения: 28.10.2022).
445. China Railway Group Ltd. URL: https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/politics/20200111/resursi-i-obekti-naskolko-kitai-uglubilsya-v-tadzhikistan?tg_rhash=59df260525b319 (дата обращения: 25.10.2022).
446. China Road and Bridge Corporation (CRBC). URL: <https://www.crbc.com/site/crbcEN/index.html> (дата обращения: 25.10.2022).
447. CNPC Exploration & Development Co Ltd. URL: <https://www.bloomberg.com/profile/company/CNPCEXZ:CH> (дата обращения: 26.10.2022).
448. Huawei Technologies Co. Ltd. <https://www.huawei.com/en/> (дата обращения: 26.10.2022).
449. Kazakhstan. Economy. URL: <https://knoema.com/atlas/Kazakhstan> (дата обращения: 26.04.2022).
450. National Council for Social Security Fund. URL: http://www.ssf.gov.cn/EngIntroduction/201206/t20120620_5603.html (дата обращения: 25.10.2022).
451. SINO-Pipeline International Company Limited. URL: <http://spi.cnpc.com.cn/spien/> (дата обращения: 28.10.2022).
452. The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation. <https://aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата обращения: 26.10.2022).
453. The International Monetary Fund (IMF). URL: <https://www.imf.org/en/home> (дата обращения: 27.10.2021).
454. The World bank (WB). URL: <https://www.worldbank.org/en/home> (дата обращения: 26.10.2022).
455. Tajikistan – Gross domestic product per capita in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Tajikistan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP-per-capita> (дата обращения: 28.04.2022).
456. Turkmenistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).
457. Turkmenistan – Gross domestic product per capita in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Turkmenistan/GDP> (дата обращения: 26.10.2022).
458. Tajikistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Tajikistan/topics/Economy/National-Accounts-Gross-Domestic-Product/GDP> (дата обращения: 28.04.2022).
459. Uzbekistan – Gross domestic product in current prices. URL: <https://knoema.com/atlas/Uzbekistan/GDP> (дата обращения: 28.10.2022).
460. World Development Indicators (WDI). URL: <https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/Экономика> (дата обращения: 17.05.2021).

- 461. 中国-中亚-西亚经济走廊 (Экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия). URL: <https://baike.baidu.com/item/中国-中亚-西亚经济走廊/24618319> (дата обращения: 25.10.2021).
- 462. 中国石油天然气集团有限公司 (Китайская национальная нефтегазовая корпорация). URL: <http://www.cnpc.com.cn/cnpc/index.shtml> (дата обращения: 25.10.2021).
- 463. 西欧-中国西部国际公路 (Международная автомагистраль Западная Европа – Западный Китай) (кит.). URL: <https://baike.baidu.com/item/西欧-中国西部国际公路/17489146> (дата обращения: 24.10.2021).
- 464. 路瓦亚铁路 (Железная дорога «Вахдат-Яван»). URL: <https://baike.baidu.com/item/瓦亚铁路/17602077> (дата обращения: 28.10.2021).
- 465. Евразийский банк развития. <https://cabr.org/>

Научное издание

Семенова Нелли Кимовна

**Транспортные горизонты Евразии.
Экономические и геополитические «ловушки» и возможности**

Редактор Л. Ю. Тенякова

Технический редактор и верстальщик Г. М. Абишева

Дизайн обложки П. А. Трошина

Общероссийский классификатор продукции

ОК 034-2014 (КПЕС 2008):

58.11.12 – Книги печатные профессиональные, технические
и научные

Подписано в печать 30.08.2023 г. Формат 60×90/16

Уч.-изд. л. 14,13. Тираж 500 экз. Зак. №

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения Российской академии наук (ФГБУН ИВ РАН)
Научно-издательский центр, заведующий *А. О. Захаров*
107031, Россия, г. Москва, ул. Рождественка, д. 12

Архив-каталог книг ФГБУН ИВ РАН – на сайте <https://book.ivran.ru>

Сообщения об опечатках, ошибках и неточностях, обнаруженных в книгах,
изданных ФГБУН ИВ РАН, отправлять на адрес электронной почты izd@ivran.ru



Отпечатано в соответствии с предоставленными материалами
в типографии ООО «Амирит»

410004, Россия, г. Саратов, ул. Чернышевского, д. 88

Тел.: +7(800)700-86-33, +7(8452)24-86-33

E-mail: zakaz@amirit.ru. Вебсайт: <http://amirit.ru>

