

**Институт Востоковедения Российской Академии Наук (ИВ РАН)**

**СВОДНЫЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД /  
монография**  
*по проекту РФФИ № 19-014-00027 А*

**Россия и Китай в Евразии: транспортные  
измерения безопасности.**

**Часть 2.**

**Авторы:**

**СЕМЕНОВА Н.К. (руководитель), кандидат политических наук**

**АРИСТОВА Л.Б. (исполнитель), кандидат экономических наук**

**МОСКВА  
2020**

Ответственный редактор: д.э.н. А.И. Салицкий

Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Ответственный редактор: д.э.н. А.И. Салицкий. Сводный аналитический доклад / монография по проекту РФФИ № 19-014-00027 А. Часть 2. М.: ИВ РАН, 2020. 130 с.

*АННОТАЦИЯ. Предложенный КНР проект Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП) помимо создания единой транспортной инфраструктуры, подразумевает улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействия в валютно-финансовой системе при региональных организациях (ШОС, ЕАЭС), расширение культурного и научного обмена. Потенциальным дивидендам участию в проекте ЭПШП экспертное сообщество противопоставляет вполне реальные риски. Некоторые из них - уже свершившийся факт. За семь лет реализации инициативы в Центральной Азии государствами- участниками проекта накоплен определенный опыт, экспертный анализ которого довольно разнообразен. Проблемы, существовавшие в регионе и до начала активной экономической деятельности Поднебесной, с динамичным приходом Китая в регион обрастают новыми вызовами. В этой связи Российское участие в проекте ЭПШП видится оптимальным через коллективный формат Евразийского экономического союза, который позволит в полной мере реализовать национальные интересы РФ и государств ЦА. Анализируется опыт реализации интеграционных проектов Российской Федерации на евразийском пространстве.*

*К рискам участия в глобальных транспортных проектах добавился экспорт вируса. Сейчас все проекты приостановлены, но Китай, преодолев пиковый период, заявляет о готовности возобновить активное продвижение ЭПШП.*

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ И ВЫЗОВЫ: ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЙ КОНТЕКСТ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ» .....	14
2. СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ ОДИН ПОЯС -ОДИН ПУТЬ.....	
3. АНАЛИЗ ПОДХОДОВ РОССИИ И КИТАЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ ТРАСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ.....	48
4. ИНТЕГРАЦИОННЫЕ СТРАТЕГИИ РФ И КНР: СОПРЯЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ .....	60
5. «ОДИН ПОЯС, ОДИН СОЮЗ»: ВЗГЛЯД ИЗ КИТАЯ.....	66
6. ЗАПАДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СБЛИЖЕНИИ РОССИ И КИТАЯ.....	83
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	100
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	105

## ВВЕДЕНИЕ

Стратегическая инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей, является своего рода новой внешнеполитической стратегией Пекина. ЭПШП – это попытка 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 ЕС.

Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Однако это лишь актуализирует потребность в аналитических экспертизах и стратегических выкладках, поскольку ЭПШП, нацеленный 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.

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 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.

Понятие «транспортная безопасность» имеет широкий охват и различные трактовки со стороны представителей научного и экспертного сообщества.

В научных публикациях подчеркивается, что термин «транспортная безопасность» имеет комплексное собирательное значение<sup>1</sup>, несущее в себе синергетический потенциал, адекватно отражающее феномен транспортной безопасности, буквально «принизывающей» практически все сферы жизнедеятельности общества и государства<sup>2</sup>. 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.

Обобщая формулировки, данные в Государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России<sup>3</sup> и других документах последнего времени<sup>4</sup> под термином «транспортная безопасность» понимается состояние транспортной системы, «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»<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Кокорев И. Г. Система транспортной безопасности — составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2004. N 1. С. 16.

<sup>2</sup> Николаева Н.В. Транспортная безопасность: проблема определения понятия и содержания. URL: <http://inter-legal.ru/transportnaya-bezopasnost-problema-opredeleniya-ponyatiya-i-soderzhaniy> (дата обращения 20.11.2020).

<sup>3</sup> 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 20.11.2020).

<sup>4</sup> Законодательные и нормативные правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности. URL: [http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya\\_bezopasnost/acts\\_ohrani\\_trans\\_bez.html](http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/acts_ohrani_trans_bez.html) (дата обращения 20.11.2020).

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

С точки зрения объектности понятие «транспортной безопасности» формулируется как защищенность:

социогенного фактора<sup>6</sup> - безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда<sup>7</sup>; техногенного фактора - защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства<sup>8</sup>, безопасность функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта, безопасность перевозок грузов;

природного и антропогенного фактора<sup>9</sup> - экологическая, информационная, пожарная, санитарная, химическая, бактериологическая, ядерная и радиационная безопасность; экономического фактора<sup>10</sup> 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 сфере<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Николаева Н.В. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007г. / под ред. В.П.Войтенко. М., 2007. с.268

<sup>8</sup> 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 20.11.2020).

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

<sup>10</sup> Перепелица О. Обеспечение транспортной безопасности в условиях экономической нестабильности. 11 февраля 2016 года. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/obespechenie-transportnoi-bezopasnosti-v-usloviakh-iekonomicheskoi-nestabilnosti/?print/>(дата обращения 20.11.2020).

<sup>11</sup> Транспортное право / Отв. Ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. 2-е изд., перераб и доп. М.: Юрайт, 2019. 380 с. С. 199-212.

Наиболее релевантным настоящему исследованию авторы считают рассмотрение понятия «транспортной безопасности» с точки зрения научных категорий. «Транспортную безопасность» рассматривается, как:

- политическая категория<sup>12</sup> - 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 среды<sup>13</sup>.
- юридическая категория<sup>14</sup>, как обеспечение правового регулирования соответствующих отношений, определяемых политическим решением.

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в контексте современного этапа глобализации, порождающего все более изощренные вызовы для функционирования транспортной сферы выдвигает на первый план политический аспект транспортной безопасности, так как она тесно увязана с обеспечением и защитой национальных интересов Российской Федерации, в том числе и геополитических интересов нашего государства. В этом контексте соблюдение/несоблюдение национальных интересов

---

<sup>12</sup> Голиусов, Юрий Федорович. 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.: 2010.299 с.: ил. РГБ ОД, 71 11-23/26. С.20.

<sup>13</sup> Салеев В.Н. Транспортная безопасность — категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1. С. 106-107.

<sup>14</sup> Сулакшин 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.

государств, традиционно связанных с РФ экономическими, транспортными, союзническими, соседскими и др. отношениями не могут не затрагивать вопросы национальной безопасности России.

В этом контексте актуальным является необходимость исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. При этом, в проекте предусмотрен 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 позволит обозначить шаги сторон по расширению возможного поля взаимодействия, выйдя за рамки торгово-экономического сотрудничества или инфраструктурного строительства, станет объективной основой для усиления позиционирования России в качестве неформального координатора разнородных политико-экономических процессов, позволит провести адаптацию политики России к условиям углубления евразийской геополитики Китая и реализации проекта Экономического пояса Шелкового Пути.

Государства-члены Евразийского экономического союза являются ключевыми странами вдоль «Экономического пояса Шелкового пути». Консенсус обсуждения и совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» 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. «一带一盟» - «и дай, и мэн»)<sup>15</sup>. Тема «Один пояс, один союз» является топовой для исследований в КНР. Контент - анализ научных исследований и публикаций китайских экспертов<sup>16</sup> показал, что современные

---

<sup>15</sup> По аналогии, объединённые проекты «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века» стали называть «Один пояс и один путь» (кит. «一带一路» - «и дай – и лу») (прим. Авт.).

<sup>16</sup> 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 цзинци», 2016. № 5). 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 миллиардов помощи участникам инициативы Один пояс, один путь в ближайшие 3 года). URL: <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml>. 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). 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», № 5, 2016). 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). 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», №2, 2017 г.). 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). 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 // «Оу я цзинци», № 5, 2016). 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). 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» № 4, 2017). 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).

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», № 5, 2016). 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). 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). 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). 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 г., № 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. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая // «Сиболия яньцзю», № 4, 2016 г.). 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). 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», № 2, 2017). 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 цзинци», № 5, 2016). 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). 陆兵. “丝绸之路经济带”与欧亚经济联盟

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.

«Поворот России на восток» и укрепляющееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызывает озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада и не обделена вниманием западных аналитиков<sup>17</sup>. Контент-анализ зарубежных работ по исследуемой

---

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), № 2, 2016 г).

<sup>17</sup>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://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (date of the application 28.10.2020). Andrew E. Kramer (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> (date of the application 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> (date of the application 23.10.2020). Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell (2019). The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (date of the application 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://www.rand.org/blog/2019/10/how-the-united-states-could-lose-a-great-power-war.html> (date of the application 23.10.2020). Elizabeth Wishnick (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>(date of the application 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, March 20. URL: <https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China-Russia%20Mil-Mil%20Relations%20Moving%20Toward%20Higher%20Level%20of%20Cooperation.pdf> (date of the application 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> (date of the application 03.11.2020); Gilbert Rozman (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. <http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (date of the application 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->

проблематике показал, что, помимо имеющихся объективных академических исследований, в некоторых западных публикациях присутствует оттенок субъективизма и агрессии. Исследования западных экспертов имеют диаметрально противоположные точки зрения: часть проанализированных работ наполнена скептическими отзывами по поводу качества и устойчивости «геополитического поворота России на восток» и прочности альянса РФ и КНР. Присутствует альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»<sup>18</sup>.

Аналитический отчет (Часть 2.) по исследовательскому проекту посвящен исследованию следующих вопросов:

---

signs-deal-to-develop-5g-network-in-russia; Leon Aron (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>(date of the application 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> (date of the application 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> (date of the application 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> (date of the application 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](https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf) (date of the application 23.10.2020). 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> (date of the application 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> (date of the application 25.10.2020). Russia's Pivot to Asia // Economist, November 26. URL: <https://www.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://www.sipri.org/commentary/topical-background/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> (date of the application 07.11.2020). The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends // International Institute for Strategic Studies (IISS), May 2019. URL: <https://www.iiiss.org/publications/strategic-dossiers/asiapacific-regional-security-assessment-2019> (date of the application 03.11.2020).

<sup>18</sup>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://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (date of the application 20.10.2020).

- выявление общих и специфических подходов сторон при реализации проектов, темпы и масштабы интеграции международного сотрудничества РФ, КНР и других стран, входящих в ЭПШП и ЭАЭС;
- исследования особенностей национальных интересов стран-транзитеров;
- анализ реакции западных стран на дальнейшее сближение РФ и КНР;
- анализ ресурсного потенциала Китая и России для полномасштабной реализации сопряжения;
- анализ шансов, возможностей и гипотетических вызовов сопряжения «Один пояс, один союз»;
- сравнительный анализ подходов России и Китая: национальная специфика, совпадения/ различия в реализации сопряжения проектов.

В исследовании используется комплексная методология, включающая общенаучные и дисциплинарные подходы и методы. Их совокупное применение позволит глубже понять сущность исследуемой проблематики. Значимый интеллектуальный вызов видится 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.

Научная и общественная значимость проекта исследования обусловлена национальными интересами Российской Федерации, где транспортная сфера определяется как приоритетная точка роста национальной экономики и одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство.

## 1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ И ВЫЗОВЫ: ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЙ КОНТЕКСТ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

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 было «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»<sup>19</sup>. 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 труда<sup>20</sup>.

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

---

<sup>19</sup>郑宝银 “走出去”战略《国际贸易问题》2005年 第2期 Zhèng Bǎoyín “zǒu chūqù” zhànlüè “guójì màoùyì wèntí” 2005 nián dì 2 qī . (Чжэн Баоинь. Стратегия выхода на глобальный уровень // «Гоцзи Маои Вэньти» 2005 г., выпуск 2).

<sup>20</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL: [http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje\\_nastuplenije\\_kitaja\\_2016-01-11.htm](http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm) (дата обращения 03.05.2020).

китайской стороны) и акцентирует внимание на сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате<sup>21</sup>. 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)<sup>22</sup>. В отдельном разделе Концепции присутствует тезис о том, что Китай не только по-прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить ее новый вариант - «модели открытости по всем азимутам»<sup>23</sup>.

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 государств<sup>24</sup>, стать цифровым хабом на Великом

---

<sup>21</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL: [http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje\\_nastuplenije\\_kitaja\\_2016-01-11.htm](http://www.perspektivy.info/oykumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm) (дата обращения:07.05.2020).

<sup>22</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21-st Century Maritime Silk Road. Beijing: Foreign Languages Press. 2015.

<sup>23</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.55.

<sup>24</sup> Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С.5. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf> (дата обращения:07.09.2020).

Шелковом пути<sup>25, 26, 27</sup> . перейти к цифровой экономике<sup>28</sup>. 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»<sup>29</sup>.

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 дисфункции, а проекты оцениваются, в основном, по их прибыльности, нежели по соответствию стандартам устойчивого развития»<sup>30</sup>. При оценке завершенных и текущих центральноазиатских проектов с участием китайской стороны наблюдается недостаточный учет странами-реципиентами

---

<sup>25</sup> Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyrgyzskoy-24732.html> (дата обращения:17.05.2020).

<sup>26</sup> 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>

<sup>27</sup> 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](https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs) (дата обращения:17.05.2020).

<sup>28</sup> Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/>(дата обращения:17.05.2020).

<sup>29</sup> Ордабаев А. 2016. Транспортные коридоры Южной Азии и Кавказа. Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан - Лидера Нации. Астана. 48 с.

<sup>30</sup> Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>(дата обращения:17.05.2020).



экономической целесообразности и потенциальных рисков осуществления тех или иных проектов на своих территориях. Пекин предлагает заемщикам непрозрачные условия кредитов на основе соглашений о неразглашении условий сделки. В этой связи, данные о размерах задолженностей стран - реципиентов Китая могут быть существенно больше официальных.

Практическое осуществление любых концепций объективно подстраивается под реальные условия их осуществления. При анализе реализации ЭПШП не наблюдается существенных оснований для констатации значительного отступления Китая от заявленных приоритетов. Обзор действий Пекина не фиксирует каких-либо отклонений от имеющихся шаблонов и особенностей ведения дел китайской стороной. Незнание этих особенностей, во-первых, может привести государства/партнеров к результатам, имеющим противоположную направленность от ожидаемых, 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 интересов<sup>31</sup>.

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)<sup>32</sup>. Национальные интересы государства, как совокупность причинно-обусловленных потребностей и неотъемлемых

---

<sup>31</sup> 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.

<sup>32</sup> Мельвиль А.Ю. и др. Категории политической науки. М.: МГИМО (У) МИД, РОССПЭН. 2002. 656 с. С.595, 598.

ценностей исторически сложившейся, «объединенной социокультурными связями и организованной в государство социальной 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»<sup>33</sup> и не могут существовать независимо от сознания их носителей.

Термин «национальный интерес» вошел в научный оборот сравнительно недавно. В 1935 г. это понятие было включено в Оксфордскую энциклопедию социальных наук, а приоритет его разработки принадлежит американским ученым — Р. Нибуру и историку Ч. Бирду<sup>34</sup>. В наиболее развернутой форме концепция национального интереса была сформулирована в книге Г. Моргентау «В защиту национального интереса»<sup>35</sup>.

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,

---

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> Nieburg R., His Religious, Social and Political Thoughts / Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Breall. N. Y., 1956.

<sup>35</sup> Morgenthau H. Politics among Nations. N. Y., 1948; In Defence of National Interest. N. Y., 1952.

определяющих внутригосударственную политику)<sup>36</sup>. Как показывает практика, в государствах с развивающимся типом гражданского общества и ограниченным ресурсным потенциалом национальные интересы могут быть трансформированы в интересы государственно-бюрократической элиты.

Гарантом соблюдения национальных интересов являются, как правило, Государство и Президент. Государственные деятели обязаны исходить из того, что хорошая политика — это рациональная политика, опирающаяся на правильно понятый «национальный интерес». Точкой отсчета политики является борьба за власть (англ. power – сила, мощь, власть), которая определяется как: «возможность государства использовать свои реальные или потенциальные ресурсы таким образом, чтобы воздействовать на образ жизни и поведение других государств»<sup>37</sup>, «способность действовать, обусловленная количеством и качеством ресурсов, выделяемых для достижения определенных политических целей во внешнем мире, что определяется состоянием национальной экономики»<sup>38</sup>, «способ получения желаемых результатов»<sup>39</sup>. Соблюдение национальных интересов государства, как и успешное решение в целом вопросов национальной безопасности, находятся в прямой зависимости от действий государственных деятелей, понимания ими национальных интересов своего государства, восприятия мировой политической ситуации и места своей страны в мировом сообществе. Объективное противоречие, с которым сталкиваются главы государств, состоит в том, что «сама природа власти... порождает моральные дилеммы, политические риски и интеллектуальные неожиданности»<sup>40</sup>.

---

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> Stossinger J.G. The Might of Nations. World Politics in Our Time [Text] / J.G. Stossinger. - New York, 1969. P. 27.

<sup>38</sup> Puchala D. J. The History of the Future of International Relations // Ethics and International Affairs. 1994. Vol. 8. No 3. P. 187.

<sup>39</sup> Russel B. Power. A New Social Analysis [Text] / Bertrand Arthur William Russell. - London, 1965. P.25.

<sup>40</sup> Цыганков А. П. Ганс Моргентау: Взгляд на внешнюю политику // Власть и демократия: Зарубежные ученые о политической науке. М., 1992. С. 168.

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 ее существенное разбалансирование ведет к потере значения достигнутого. Даже при соизмеримом уровне экономического развития и национальных ресурсов субъектов международного сотрудничества достижение уравнивания взаимных интересов часто бывает затруднительно. При взаимодействии разновеликих экономик этот процесс может существенно усложниться и осложниться 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 реализации китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути (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. Осуществляя 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 КНР.

За семь 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 разнообразен<sup>41</sup>. 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»<sup>42</sup>.

Китай задекларировал 1 млрд долл. США вложений в реализацию инициативы Один пояс-один путь (ОПОП). На научно-экспертном форуме «Примаковские чтения» в июне с.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 в состоянии обслуживать свои долговые обязательства. Так же было высказано опасение о возможности оказания политического воздействия КНР на эти государства<sup>43</sup>.

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 так же факторы, препятствующие осуществлению этих стремлений.

---

<sup>41</sup> China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.21,34,67,77,135,143,153.

<sup>42</sup> 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](http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html)(дата обращения:17.05.2020).

<sup>43</sup> Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: <https://youtu.be/sPKy9UD4xIM>(дата обращения:30.05.2020).

В принятой в 2018 г. Национальной стратегии развития **Кыргызской Республики** (КР) на 2018 - 2040 гг. указывается на 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»<sup>44</sup>. 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»<sup>45</sup>. 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»<sup>46</sup>. В новую редакцию этого документа от 2019 г. подобные формулировки не включены<sup>47</sup> 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 открытым.

В Концепции национальной безопасности Кыргызской Республики указываются причины внутренней экономической дестабилизации в республике: ограниченность стратегических ресурсов; низкоэффективная

---

<sup>44</sup> Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. Бишкек, 2018. С.12.

<sup>45</sup> Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг. Бишкек, 2018. С.11.

<sup>46</sup> Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyrgyzskoy-24732.html> (дата обращения: 17.05.2020).

<sup>47</sup> Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: <https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-konceptcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki>(дата обращения: 20.05.2020).

система государственного управления, унаследованная от Советского Союза; один из самых раздутых госаппаратов в мире, на который расходуется значительная часть бюджета 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»<sup>48</sup>.

Внешний долг Киргизии, по официальной статистике, составляет 56% от ВВП, отношение общих резервов, включая золото, к общей внешней задолженности на 2018 г. составляет 26,6.% (40,9 % в 2007 г.), долг Китаю на сентябрь 2020 г. – по разным оценкам 43,5 - 46 % от внешнего долга<sup>49</sup>, баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2006 г. с динамикой 350%<sup>50</sup>. 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.<sup>51</sup>. В свете негативного влияния коронавирусной инфекции на макроэкономическую ситуацию в Кыргызстане происходит падение ВВП. После 4,5 % роста ВВП страны в 2019 г., в 2020 г. по оптимистическим оценкам ожидается замедление темпов его роста до 0,1 %<sup>52</sup>. Это происходит, в основном, за счет уменьшения внешнего спроса на

---

<sup>48</sup> Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: <https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontsepsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyrgyzskoy-respubliki.html> (дата обращения: 15.05.2020).

<sup>49</sup> Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html> (дата обращения: 17.05.2020).

<sup>50</sup> World Development Indicators (WDI). URL: <https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/Экономика> (дата обращения: 17.05.2020).

<sup>51</sup> 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: 17.05.2020).

<sup>52</sup> Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.14 URL: [https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABR\\_Macroview\\_04\\_2020\\_RU\\_web.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABR_Macroview_04_2020_RU_web.pdf) (дата обращения: 17.05.2020).

сырьевой экспорт, снижения денежных переводов от трудовых мигрантов, приостановления поступлений от туристического сектора, а так же от снижения торгово-экономической активности с Китаем - товарооборот Китая с Кыргызстаном упал почти на 12 %<sup>53</sup>. Ситуацию с долговой нагрузкой в Киргизии существенно осложнили события 2020 г. На экономический кризис, спровоцированный пандемией COVID-19, наложился политический кризис в республике после выборов президента РК в октябре 2020 г.

В этой связи и прежде, и новое руководство КР в 2020 г. неоднократно обращало внимание руководства КНР на важность оказания содействия в вопросе облегчения нагрузки внешнего долга на бюджет страны»<sup>54</sup>. Официальной реакции на просьбы о смягчении долговой нагрузки для РК в КНР пока не озвучивали. 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 намерены 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; Kreditanstalt für Wiederaufbau банк развития – 30,4 млн долл. Почти 2/3 помощи предоставляется в виде кредитов, а это еще больше усиливает долговую нагрузку.

---

<sup>53</sup> 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:20.05.2020).

<sup>54</sup> 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:17.05.2020).; Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html>(дата обращения:17.05.2020).



Справедливости ради необходимо отметить, что случаи списания долгов Китаем имели место. Долги были списаны: Афганистану в 2002 г., с 2000 по 2009 гг. - 35 африканским государствам на общую сумму 2,85 млрд долл., в 2007 г. были списаны долги 49 самых неразвитых и бедных стран Азии, Карибского бассейна и Тихого океана<sup>55</sup>. В 2016 г. были списаны долги Монголии по кредитам 1958-1960 гг. и 1991- 1994 гг. около 19 млн долл.<sup>56</sup>.

По словам китайских представителей: «Пекин четко соблюдает принцип «занял – плати»... - акциями, дорогами и всем чем угодно»<sup>57</sup>. 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. 2016 г. Китай простил Камбодже долг в 90 млн долл. в обмен на заключение 31 соглашения. Условия сделок не афишируются. Китай 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 военно-морских 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»<sup>58</sup>. Китайцы будут пользоваться месторождениями до тех пор, пока Таджикистан не вернет 331 млн долл.<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> 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-knr.html>(дата обращения:20.05.2020).

<sup>56</sup> Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: <http://asiarussia.ru/news/13002/>

<sup>57</sup> Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: [http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5\\_7717\\_tajikistan.html](http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html)(дата обращения:17.05.2020).

<sup>58</sup> Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

<sup>59</sup> Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию

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. (апр. 2019 г.)<sup>60</sup>, Китай стал крупнейшим источником инвестиций для Таджикистана. Официальные лица Таджикистана подтверждают «успешное стратегическое партнерство» двух стран<sup>61</sup>.

В национальных программах развития Республики Таджикистан обозначена зависимость благосостояния государства от участия в евразийских транспортных проектах. Так в Национальной стратегии развития республики до 2030 г. высшей целью долгосрочного развития Таджикистана является 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 страну<sup>62</sup>. 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, наладив наземное

---

URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytics/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html>(дата обращения:17.05.2020).

<sup>60</sup> Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил \$2 млрд. URL: <https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/> (дата обращения:27.05.2020).

<sup>61</sup>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:17.05.2020).

<sup>62</sup>Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. С.5. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf> (дата обращения:26.04.2020).

Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018-2040 годы. Бишкек, 2018 г. С.11. URL: <file:///C:/Users/Hp/Downloads/Национальная%20стратегия%20КР2018-2040.pdf>(дата обращения:26.04.2020).

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 Душанбе.

Но официальная статистика не оптимистична. Внешний долг Таджикистана составляет 47.9% от ВВП<sup>63</sup>, отношение общих резервов, включая золото, к общей внешней задолженности на конец 2018 г. составляет 21,5 %, долг Китаю – 48 % от внешнего долга<sup>64</sup>, баланс счета текущих операций находится в состоянии дефицита с 2002 г. (-338% к 2017 г.)<sup>65</sup>.

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)<sup>66</sup>. При этом за годы независимости Таджикистан передал КНР за долги 1,5 тысячи кв. км своей территории (около 1 % от общей площади государства) в Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО). Эти земли не только богаты

---

<sup>63</sup>Таджикистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas//Таджикистан/topics/Экономика/>

<sup>64</sup>Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: <https://rus.ozodi.org/a/30090194.html>(дата обращения:26.04.2020).

<sup>65</sup>Таджикистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas//Таджикистан/topics/Экономика/> (дата обращения:26.04.2020).

<sup>66</sup> 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](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf) (дата обращения:26.04.2020).

месторождениями драгоценных камней, урана и минералов, 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)<sup>67</sup>. 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 центр<sup>68</sup>.

Кризисные явления в экономике республики усугубляются влиянием пандемии COVID-19. Влияние кризисных факторов проявляется: в значительном сокращении денежных переводов трудовых мигрантов из России<sup>69</sup>; 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. Для реализации антикризисного плана правительства Республики Таджикистан Евросоюз

---

<sup>67</sup> Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда. Читайте больше: URL: <https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html>(дата обращения:26.04.2020).

<sup>68</sup> 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:26.04.2020).

<sup>69</sup> 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://eadaaily.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](https://eadaaily.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:26.04.2020).

предоставит дополнительную финансовую помощь в размере 48 млн. евро в виде гранта и кредит на сумму 30 млн. евро от Европейского инвестиционного банка<sup>70</sup>.

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

**Туркменистан**, став самостоятельным участником мирового сообщества, разработал и целенаправленно претворяет в жизнь собственную модель поведения в международного сотрудничества, ориентированную 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 и придерживается принципа «... отказа участия в военных блоках и союзах» (Ст. 9 Конституции Туркмении)<sup>71</sup>. Существенной особенностью Туркменистана является информационная закрытость страны. Согласно Экономической стратегии Туркменистана в ряду стратегических целей - переход к цифровой экономике<sup>72</sup>. Туркменистан уделяет особое внимание структурному преобразованию своей экономики и развитию транспортно-транзитных коридоров<sup>73</sup>. В программе президента Туркменистана по социально-экономическому развитию страны на 2019-2025 гг. Туркменистан определён как «трансконтинентальный экономический мост взаимодействия

---

<sup>70</sup>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:26.04.2020).

<sup>71</sup>Конституция Туркменистана (новая редакция.) URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808>

<sup>72</sup> Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/>(дата обращения:26.04.2020).

<sup>73</sup> 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](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_Turkmenistan.pdf)(дата обращения:26.04.2020).

европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем»<sup>74</sup>.

Туркменистан в ЦА является наиболее приверженным сторонником китайского проекта ОПОП «как новой модели регионального сотрудничества». 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 значения»<sup>75</sup>. В частности, уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран, позволяющий сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном<sup>76</sup>. Компании из Китайской Народной Республики активно инвестируют в транспортный сектор экономики. 90 % транспортной мощностей железнодорожных магистралей обеспечивается локомотивами, произведёнными в Китае<sup>77</sup>.

Основу закрытого бюджета Туркменистана составляет экспорт газа, более 90 % которого идут в Китай<sup>78</sup>. Закрытость страны, недоступность данных и непрозрачность кредитной истории вынуждают оперировать косвенными показателями. В 2019 г. валовой внешний долг вырос за 10 лет на

---

<sup>74</sup> Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL: <https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozrozhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html>(дата обращения:26.04.2020).

<sup>75</sup> Экономика - Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/4> (дата обращения:26.04.2020).

<sup>76</sup> 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:26.04.2020).

<sup>77</sup> 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:26.04.2020).

<sup>78</sup> Малаев М. Пришел, увидел, купил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

500%<sup>79</sup> и составил 30,3 % от ВВП<sup>80</sup>, долг Китаю, по оценочным данным 6,7 млрд долл. (35% от внешнего долга)<sup>81</sup>, 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.)<sup>82</sup>

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 тонн нефти и свыше 6 трлн кубометров природного газа<sup>83</sup>. При этом республика испытывает существенные 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<sup>84, 85, 86</sup>.

В соответствии с инициативой ОПОП Туркменистан является ключевым источником углеводородов на долгосрочную перспективу, а также является

---

<sup>79</sup> Туркменистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/Экономика/> (дата обращения:26.04.2020).

<sup>80</sup> 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:26.04.2020).

<sup>81</sup> Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: <https://p.dw.com/p/3LIEY>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>82</sup> Туркменистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/Экономика> (дата обращения:28.04.2020).

<sup>83</sup> Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/02/08/12172645.shtml>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>84</sup> Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL: <https://eurasia.expert/kitay-riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszinpinga-v-tsentralnoy-azii/>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>85</sup> Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19

<sup>86</sup> Изимов Р. Китай и Туркменистан: региональное измерение URL: <https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitaj-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/>(дата обращения:28.04.2020).

для Пекина важным транспортно-транзитным узлом, 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 инвесторов<sup>87</sup>. Китай так же 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»<sup>88</sup>. 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 Афганистана<sup>89</sup>.

2016 г. в **Республике Узбекистан (РУ)** считают годом начала больших реформ. После ухода из жизни первого президента Узбекистана Ислама

---

<sup>87</sup> 土库曼斯坦提议日本参与土阿巴印天然气管道建设 Tǔkùnmàn sītǎn tíyì rìběn cānyù tǔ ā bā yìn tiānrǎnqì guǎndào jiànshè (Туркменистан предлагает Японии участвовать в строительстве газопровода Туркмения-Индия). URL: <http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>88</sup> 中亚国家正积极融入中国的“一带一路”建设 Zhōng yà guójiā zhèng jījí róng rù zhōngguó de “yīdài yīlù” jiànshè (Центральноазиатские страны активно интегрируются в китайскую концепцию «Один пояс – один путь») URL: <http://world.people.com.cn/n1/2016/0718/c1002-28563324.html>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>89</sup> Куприянов А. Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: <https://iz.ru/697205/aleksei-kupriianov/kitaestan>(дата обращения:28.04.2020).



Каримова национальный стиль Узбекистана, отличающийся «сдержанность во внешней политике»<sup>90</sup>, стоит на пороге перемен. Новое руководство Узбекистана, пришедшее к власти в результате «самых открытых в истории современного Узбекистана» выборов (2016 г.)<sup>91, 92</sup> объявило о начале «институциональных и структурных реформ, направленных на сокращение присутствия государства в экономике»<sup>93</sup>, основными из которых, по мнению узбекских экспертов<sup>94</sup>, являются : унификация обменных курсов, либерализации валютного рынка, введение конвертации по текущим операциям<sup>95</sup>, устранение ряда административных барьеров на пути трансграничного движения товаров и людей и снижение таможенных платежей, реформа банковского сектора и денежного обращения, радикальная налоговая реформа.

Но 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»<sup>96</sup>, оставшейся от прежнего руководства республики, критикуемого за

---

<sup>90</sup> Каримов И.А. Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палея, 1996. 509 с.

<sup>91</sup>Феруза Джани. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: <https://www.fergananews.com/articles/9142>(дата обращения:28.04.2020).

<sup>92</sup>ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/>(дата обращения:08.10.2020).

<sup>93</sup> 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:08.10.2020).

<sup>94</sup>Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения:08.10.2020).

<sup>95</sup> 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.

<sup>96</sup> Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/>(дата обращения:08.10.2020).

«авторитарность»<sup>97</sup>, «коррупцию»<sup>98</sup> и «нарушение прав человека»<sup>99</sup>. 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 особенностями<sup>100</sup>, сформировавшимися 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»<sup>101</sup>.

Наблюдается существенная активизация внешней политики нового руководства республики<sup>102</sup> по принципу многовекторности: 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-

---

<sup>97</sup> 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:08.10.2020).

<sup>98</sup> Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL: <https://lenta.ru/news/2012/02/14/corruption/>(дата обращения:08.10.2020).

<sup>99</sup> 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%2fPPRiCAqhKb7yhsjut9aDww3A3fMqDEftLPyp5lJaUZCJrlmW8%2fIDl2g7uqZABCXqS6Oi15T0kG9IvdDmfA2M5lSgzFVxuNoTA8N67V5rk%2b1RB4yH8OvkEclg3/>(дата обращения:08.10.2020).

<sup>100</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты М.: ИВ РАН. 2018. 248 с. С. 81-85.

<sup>101</sup> Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: <https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf>(дата обращения:08.10.2020).

<sup>102</sup> 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:08.10.2020).

Узбекистан, КНР-Узбекистан и др. При этом в своей внешнеполитической деятельности Узбекистан продолжает следовать курсу, установленному И. Каримовым в 2012 г.<sup>103</sup>, закрепляя два главных принципа - военного нейтралитета и более активного взаимодействия с государствами Центральной Азии<sup>104</sup>. По оценкам экспертов эта тенденция сохранится в краткосрочной и среднесрочной перспективе<sup>105</sup>.

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)<sup>106</sup>.

Учитывая грандиозный масштаб планируемых преобразований в республике своевременным представляется принятие новой редакции Концепции национальной безопасности Узбекистана<sup>107</sup>, анонсированной в 2018 г. Действующий закон «О Концепции национальной безопасности Республики Узбекистан» был принят в 1997 г. Разработка новой редакции закона была предусмотрена проектом Государственной программы Узбекистана на 2018 г.<sup>108</sup> и должна отразить новые подходы в реагировании на

---

<sup>103</sup> 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:08.10.2020).

<sup>104</sup> 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/что-uspel-mirziyev-za-3-mesyaca.html>(дата обращения:08.10.2020).

<sup>105</sup> Бекмурзаев Н. Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: [https://cabar.asia/ru/что-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#\\_ftn3](https://cabar.asia/ru/что-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3)

<sup>106</sup> Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: <https://www.lex.uz/docs/3495906/>(дата обращения:10.10.2020).

<sup>107</sup> Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiyu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html> (дата обращения:10.10.2020).

<sup>108</sup> 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:10.10.2020).

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 безопасности<sup>109</sup>. По состоянию на декабрь 2020 г. сообщений о принятии новой Концепции в официальных источниках не обнаружено. В связи с чем провести контент-анализ этого документа в рамках заявленной темы на текущий момент не представляется возможным.

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»<sup>110</sup>.

Узбекистан придает стратегическую значимость развитию транспортной отрасли, предпринимает 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 коммуникации<sup>111</sup> недостаточны для поддержания устойчивого экономического развития республики. Одним из важнейших

---

<sup>109</sup> Зохидов А.А. Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент, 2018. 12 с. С.11. (дата обращения:10.10.2020).

<sup>110</sup> Приоритетные направления развития и либерализации экономики // О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан. Гл.3. URL: <https://lex.uz/docs/3107042> (дата обращения:10.10.2020).

<sup>111</sup> Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения:10.10.2020).

направлений развития и источником новых инвестиционных поступлений руководство республики представляет 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»<sup>112</sup>. Впервые в истории независимого Узбекистана в 2019 г. создан единый орган в сфере транспорта – Министерство транспорта Республики Узбекистан<sup>113</sup>, активно ведется реализация «Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.»<sup>114</sup>. В настоящее время разрабатывается «Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года»<sup>115</sup>. Несмотря на ряд позитивных сдвигов в создании и совершенствовании транспортной системы Узбекистана, имеется ряд проблем, снижающих ее общую эффективность<sup>116</sup>.

Согласно приоритетным направлениям развития и либерализации экономики Узбекистана в реализации намеченных реформ основная ставка

---

<sup>112</sup> 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: 25.07.2020).

<sup>113</sup> Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» г. Ташкент, 1 февраля 2019 г., № УП-5647. URL: <https://www.lex.uz/docs/4194115> (дата обращения: 10.10.2020).

<sup>114</sup> 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: 10.10.2020).

<sup>115</sup> Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года URL: [https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT\\_ID=46883](https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883) (дата обращения: 10.10.2020).

<sup>116</sup> 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-edinoy-transportnoy-politiki.html> (дата обращения: 10.10.2020).

делается на «проведение взвешенной политики внешних заимствований»<sup>117</sup>. В этом контексте очень привлекательным для Узбекистана кажется инициатива Экономического пояса Шелкового пути, в рамках которой предоставляется возможность получения кредитов и привлечение 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 инвестициям<sup>118</sup>. Среди основных направлений его деятельности были определены координация работы по формированию и проведению единой государственной инвестиционной политики, в том числе 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 территорий, программ развития производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфраструктуры, а также системного мониторинга за ходом их реализации<sup>119</sup>.

Руководство республики надеется на создание по пути ЭПШП «интегрированных промышленных технопарков, научно-инновационных

---

<sup>117</sup> 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:10.10.2020).

<sup>118</sup>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.

<sup>119</sup> 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:10.10.2020).

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 стран<sup>120</sup>.

В настоящее время Узбекистан и КНР активно наращивают сотрудничество по реализации различных программ в рамках концепции «Один пояс – один путь»<sup>121</sup>. 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 залива<sup>122</sup>. 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

---

<sup>120</sup> Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/> (дата обращения: 10.10.2020).

<sup>121</sup> Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь. URL: [https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82\\_DSC\\_PN\\_2019.pdf](https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf) С.47-51. (дата обращения: 10.10.2020).

<sup>122</sup> Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=21344> (дата обращения: 10.10.2020).

инвестиций в экономику Узбекистана превышает 8 млрд долл. (2018 г.)<sup>123</sup>. 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 Узбекистана<sup>124</sup>. Неопределенность геополитического положения соседнего Афганистана препятствует реализации перспективных, по мнению Ташкента, транспортных транс-афганских 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»<sup>125</sup>. Очевидно, что регион остается под пристальным вниманием Запада. Стимулируя афганское транспортное направление США перенаправляют вектор развития транспортных потоков ЦА в своих интересах, завлекая 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

---

<sup>123</sup> Один пояс, один путь: мегавозможности — мегапроект. URL: <http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt>(дата обращения:10.10.2020).

<sup>124</sup> Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы. URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/>(дата обращения:10.10.2020).

<sup>125</sup> Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyu-sprut.html>(дата обращения:10.10.2020).



организации новых интеграционных процессов при поддержке США являются косвенным подтверждением этому<sup>126, 127</sup>.

При этом экономические показатели республики не успевают за существенным увеличением объема инвестиций и кредитов. Согласно статистическим данным World Development Indicators (WDI)<sup>128</sup> по итогам 2019 г. ВВП 57,92 млрд долл. (-71,22 % к 2016), ВВП на душу населения 1742 долл. (2576 долл. в 2016 г.), золотовалютные резервы составили 29,29 млрд долл. (26,28 млрд долл. в 2016), баланс счета текущих операций сохраняет отрицательное значение -3,2 млрд долл. (0,3 млрд долл. в 2016), внешний долг увеличился до 29,3 млрд долл. (+340,69 % к 2016) что составляет 50,58 % от ВВП. Государственный долг Узбекистана<sup>129</sup> перед Китаем в начале 2020 г. превысил 3 млрд, долл, (+ 53% к 2019)<sup>130</sup>. ЦБ Узбекистана ожидает падение темпов роста ВВП по итогам 2020 г. до 1,5-2,5 % из-за снижения экономической активности. ЦБ прогнозирует сокращение объема денежных переводов в Узбекистан в текущем году на 30-35 %<sup>131</sup>.

В Центральном банке Узбекистана отметили, что тенденция по увеличению внешнего госдолга сохранится, так как страна продолжает активно привлекать инвесторов и кредиторов для развития своей экономики<sup>132</sup>. Рейтинговое агентство Fitch Ratings Inc. указывает на высокую зависимость РУ от сырьевого сектора, высокую инфляцию и структурные недостатки в плане низкого ВВП на душу населения и слабых уровней

---

<sup>126</sup> Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: <https://uz.sputniknews.ru/society/20180920/9480342.html> (дата обращения:05.11.2020).

<sup>127</sup>Многовекторность Узбекистана может выйти боком URL: [https://zavtra.ru/events/mnogovektornost\\_uzbekistana\\_mozhet\\_ne\\_dovesti\\_do\\_dobra](https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra) (дата обращения:05.11.2020).

<sup>128</sup> Узбекистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas atlas/Узбекистан/>

<sup>129</sup> Внешний долг Узбекистана вырос на \$700 млн. URL: <https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln>(дата обращения:05.11.2020).

<sup>130</sup> Долг Узбекистана перед КНР превысит \$3 млрд . URL: <https://regnum.ru/news/2766751.html>(дата обращения:05.11.2020).

<sup>131</sup> Центральный банк Узбекистана. URL: [https://cbu.uz/ru/press\\_center/reviews/](https://cbu.uz/ru/press_center/reviews/) (дата обращения:05.11.2020).

<sup>132</sup> Экономика на разогреве: 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:05.11.2020).

институциональной среды и качества управления, а так же 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 снижение налоговых поступлений<sup>133, 134</sup>. 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.

В Стратегии развития **Республики Казахстан** (РК) до 2050 г.<sup>135</sup> в разделе «Политика управления государственным и внешним долгом» были поставлены следующие цели: постоянный контроль уровня 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

---

<sup>133</sup> 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:05.11.2020).

<sup>134</sup> Риски налоговой системы. URL: [https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297\\_riski\\_nalogovoy\\_reformu](https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297_riski_nalogovoy_reformu)(дата обращения:05.11.2020).

<sup>135</sup> 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](https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs) (дата обращения:12.11.2020).

транзитный потенциал, создавать инфраструктуру, подчиняясь закону рентабельности. В закон РК «О национальной безопасности Республики Казахстан к основным национальным интересам Республики Казахстан отнесено, в т.ч., устойчивое функционирование субъектов топливно-энергетического комплексов, транспортной и производственных отраслей(Ст.5, п.11), обеспечение экономической безопасности включает в себя, в т.ч., транспортную безопасность, ... формирование и развитие транспортной инфраструктуры, а также устойчивое развитие и обеспечение конкурентоспособности транзитного потенциала (Ст.22)<sup>136</sup>.

Согласно «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2020 года» ожидалось, в числе других существенных усовершенствований транспортной системы: осуществление перехода транспортной системы на качественно новый уровень функционирования; осуществление перехода к финансированию инфраструктуры на принцип полной самокупаемости, что позволит сформировать ресурсы для ее дальнейшего устойчивого развития и поддержания на высоком техническом и технологическом уровне; транзит обеспечение существенные финансовые поступления в бюджет государства и транспортных компаний за счет транзитных перевозок. Планировалось, что реализация Стратегии окажет общий социально-экономический эффект в развитии экономики Казахстана<sup>137</sup>.

---

<sup>136</sup> 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:12.11.2020).

<sup>137</sup> Указ 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: [http://adilet.zan.kz/rus/docs/U0600000086\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/U0600000086_)(дата обращения:12.11.2020).

Драйвером экономического и инфраструктурного развития Казахстана стала Государственная программа «Нұрлы жол» («Светлый путь»)<sup>138, 139</sup>. Целью программы была обозначена интеграция макрорегионов страны путем выстраивания эффективной инфраструктуры. Осуществление проекта шло в тесном сопряжении с инициативой Экономического пояса Шелкового пути<sup>140</sup>. Председатель КНР Си Цзиньпин, в своем выступлении на Форуме международного сотрудничества «Один пояс - один путь», назвал Казахстан «чемпионом» по транзиту трансконтинентальных перевозок<sup>141</sup>. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительству ЭППИ 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

---

<sup>138</sup> «Нурлы жол» - государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденная в апреле 2015 г. (прим.авт.)

<sup>139</sup> Проекты «Нұрлы жол». URL: <https://www.europe-china.kz/nurly-zhol>(дата обращения:12.11.2020).

<sup>140</sup> 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:12.11.2020).

<sup>141</sup> Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: <http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%B1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/>(дата обращения:12.11.2020).

в хорошем и удовлетворительном состоянии доведена до 88% и дорог местного значения до 71%<sup>142</sup>.

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 геологоразведку<sup>143</sup>.

Казахстан, в силу своего наиболее раннего включения в инициативу ОПОП на сегодняшний день наиболее «освоен» всевозможными китайскими проектами во всех экономических сферах. 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»<sup>144</sup>. Сквозные транс-казахстанские 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 2019 г. ВВП Казахстана был на уровне 181,67 млрд долл. (236,64 млрд долл. в 2016 т.е. падение на 76,77 %), показатель ВВП на душу населения составил 9750 долл. (13879 долл. в 2013 г.), международные резервы, включая золото были на уровне 28,96 млрд долл. (- 6.52 % к 2018), баланс счета текущих операций имеет отрицательное значение -6,5 млрд долл. (2 млрд долл. в 2013 г., - 2800 % к 2019 г.). Совокупный внешний долг 162,6 млрд долл. (94% к ВВП), государственный долг-19 % от ВВП, долг Китаю – 12,18 млрд долл. (7,4% от

---

<sup>142</sup> 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:12.11.2020).

<sup>143</sup> Грозит ли Таджикистану долговая яма: зачем Китай кредитует Центральную Азию. URL: <https://tj.sputniknews.ru/analytiks/20180607/1025779466/grozit-tajikistanu-dolgovaya-yama-kitayskiye-kredity-central-asia.html>(дата обращения:12.11.2020).

<sup>144</sup> Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188>(дата обращения:12.11.2020).

внешнего долга)<sup>145</sup>. Наибольшая задолженность приходится на Нидерланды – 44,8 млрд долл.<sup>146</sup>.

Эффект влияния пандемии, связанный с ухудшением внешних условий в Казахстане проявляется, во-первых, в падении внешнего спроса на товарную продукцию; во-вторых, в снижении цены на сырьевые товары и, наконец, в сокращении добычи нефти - фактор, почти равный первому по влиянию<sup>147</sup>. Экспертные структуры страны в целом сходятся во мнении о снижении экономического роста в стране до минимального, начиная с 1998 г., уровня. Падение реального ВВП страны к концу 2020 г. составит прогнозируется на 0,9-2,5%<sup>148</sup>.

С момента объявления о начале реализации инициативы ОПОП в 2013 г. ситуация в мире решительно изменилась. Глубочайший экономический конфликт США и КНР, существенное санкционное давление на Россию, препятствующее экономическому взаимодействию с ЕС, а так же глобальная пандемия COVID-2019, оказали влияние на дальнейшие планы Китая. Эксперты указывают, что «Средиземное море как цели китайского товарного пояса сейчас более значимы, чем выход на Европу»<sup>149</sup>. В этой связи китайский вектор интересов в транспортной сфере ЦА смещается с Казахстана, на Узбекистан. В Казахстане тоже происходит переоценка ситуации. По поручению Главы РК в связи с резко изменившейся ситуацией в мировой и национальной экономиках сформирован в новой редакции «Стратегический

---

<sup>145</sup> IMF: World Economic Outlook (WEO) Database, October 2020. URL: <https://knoema.ru/atlas/Казахстан/>(дата обращения: 12.11.2020).

<sup>146</sup> Каким странам Казахстан должен больше всего. URL: <https://ism.kz/dolg-2020-infografika>(дата обращения: 12.11.2020).

<sup>147</sup> Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.10. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABR\\_Macroview\\_04\\_2020\\_RU\\_web.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABR_Macroview_04_2020_RU_web.pdf) (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>148</sup> Макроэкономический обзор Казахстана: апрель 2020. URL: [https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/МОК\\_AERC\\_April\\_2020.pdf](https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/МОК_AERC_April_2020.pdf) (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>149</sup> Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188>(дата обращения: 12.11.2020).

план развития до 2025 года»<sup>150</sup>. И если в 2015 г. в Плане нации «100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ» Казахстан делал ставку на содействие КНР (ЕАЭС в документе не фигурировал), в новом плане развития упоминания КНР нет.

---

<sup>150</sup> 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: 12.11.2020).

## 2. СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ

Наращивание китайского экономического присутствия в Центральной Азии (ЦА) нацелено на дальнейшее экономическое доминирование в регионе путем формирования преобладающих позиций в сфере транспорта, топливно-энергетического комплекса и других отраслей экономики; доступа к энергоресурсам и участия в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; 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 Востока.

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 учета политических требований со стороны инвесторов<sup>151</sup>.

По мнению известного аналитика А.А. Казанцева, после распада СССР «слишком быстрый уход России породил в Центральной Азии

---

<sup>151</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. 248 с. С.74



неупорядоченность и нестабильность»<sup>152</sup>. Результатом стало образование 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.<sup>153</sup>), 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 электричество и внутреннее газоснабжение (Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан), что является одними из важнейших препятствий для развития крупномасштабного промышленного производства; высокий уровень коррупции, колоссальная теневая экономика (до 60 % активного населения заняты в теневом секторе)<sup>154</sup>.

---

<sup>152</sup> Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия» [М.: Наследие Евразии, 2008.С.6.

<sup>153</sup> Рассчитано по «Классификатор стран мира»/ <http://www.mir-geo.ru/> (дата обращения:12.11.2020).

<sup>154</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. 248 с. С.80-109.

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 замене<sup>155</sup>. 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 провести некоторые промежуточные итоги. Двадцать шесть маршрутов появилось при содействии Китая в Центральной Азии за последние два года. Если суммировать их общую протяженность, то она уже приближается к половине длины экватора – к 20 тыс. км.<sup>156</sup>

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 транзиту трансконтинентальных перевозок<sup>157</sup>. Результат по сопряжению новой экономической политики «Нұрлы Жол» («Светлый путь»)<sup>158, 159</sup> и

---

<sup>155</sup> 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: 12.11.2020).

<sup>156</sup> 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](http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html) (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>157</sup> Сопряжение «Нұрлы жол» и Шелкового пути. URL: <http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%BB1rly-zhol-i-shelkovogo-puti/> (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>158</sup> «Нұрлы жол» - государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан, утвержденная в апреле 2015 г. (прим.авт.)

<sup>159</sup> Проекты «Нұрлы жол». URL: <https://www.europe-china.kz/nurly-zhol> (дата обращения: 12.11.2020).

строительству Экономического пояса Шелкового пути<sup>160</sup> за пять лет - появление платных дорог, новые рабочие места, рост внутренних и международных грузоперевозок<sup>161</sup>.

Сотрудничество Киргизии с Поднебесной в последние годы растет: нефтегазовая отрасль, участок газопровода Центральная Азия – Китай, гидроэнергетика, золотодобыча, дорожное строительство<sup>162</sup>. В проекте железной дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан», обсуждаемый 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 ее. Так же, 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 является крупнейшим кредитором Кыргызстана (1,7 млрд долл.- более 40% внешнего долга)<sup>163</sup>. 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

---

<sup>160</sup> 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:12.11.2020).

<sup>161</sup> 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:15.11.2020).

<sup>162</sup> 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:12.11.2020).

<sup>163</sup> 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:12.11.2020).

за транзит и землепользование<sup>164</sup>. 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 залива<sup>165</sup>. 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.)<sup>166</sup>.

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, тоннеля «Хатлон», железной дороги Вахдат-Яван, которые были осуществлены за счет китайской стороны, стабильно продвигается

---

<sup>164</sup> 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:12.11.2020).

<sup>165</sup> Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=21344>(дата обращения:12.11.2020).

<sup>166</sup> «Один пояс, один путь»: мегавозможности — мегапроект. URL: <http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaoproekt>

строительство таджикского участка газопровода Китай – Центральная, завершен китайский проект тепловой электростанции в Душанбе<sup>167</sup>.

Еще до провозглашения инициативы «Экономического пояса 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 напрямиком в Киргизию, наладив наземное сообщение между странами<sup>168</sup>. 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

---

<sup>167</sup> Мэн Сянлинь. Таджикский чиновник: инициатива «Один пояс, один путь» имеет огромное значение для развивающихся стран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0408/c95181-9564562.html>(дата обращения:12.11.2020).

<sup>168</sup> 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. Zhù tàjíkè sītǎn dàshǐ yuè bīn jiù xíjìnpíng zhǔxí zài dá wò sī lùntán shàng de yǎnjiǎng jiēshòu tā méití zhuān fǎng (Посол Юе Бин в Таджикистане дал интервью таджикским СМИ о выступлении президента Си Цзиньпина на форуме в Давосе). URL: [http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt\\_673036/t1442647.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml) (дата обращения:12.11.2020).

специалистами, китайскими рабочими, на китайской технике и китайскими же строительными материалами»<sup>169</sup>. По мнению таджикского политолога Парвиза Мулладжонова «для Таджикистана на данном этапе необходимым является создание промышленности, который будет способствовать занятости увеличивающегося населения, в то время как Китай, будучи страной-экспортером, не заинтересован в этом»<sup>170</sup>.

Наблюдается стремительный рост масштабов проектно-инвестиционной деятельности китайских компаний в нефтегазовой отрасли Туркменистана, освоение нефтегазовых месторождений, как на суше, так и на шельфе Каспийского моря<sup>171</sup>. Китай — крупнейший импортер туркменского природного газа с 2009 г. В настоящее время Китай покупает почти 80% экспорта 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 м<sup>3</sup> природного газа (2019 г. - 33,2 млрд м<sup>3</sup> газа)<sup>172</sup>. 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 обусловлен 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

---

<sup>169</sup> Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: [http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5\\_7717\\_tajikistan.html](http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html)(дата обращения:12.11.2020).

<sup>170</sup> «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: <https://rus.ozodi.org/a/29898007.html>

<sup>171</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 248 с. С. 139-140.

<sup>172</sup> За 10 лет из Туркменистана в Китай поставлено 252,1 млрд м<sup>3</sup> 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:12.11.2020).

поставляемого газа и часть прибыли от его продажи идет на погашение китайских кредитов, полученных Ашхабадом для разработки и обустройства нефтегазовых месторождений, а также строительство газопроводов<sup>173</sup>. Но это не относится к ОПОП.

Что касается проекта Один пояс - один путь, Туркменистан в ЦА является наиболее приверженным сторонником китайского проекта «как новой модели регионального сотрудничества». В частности уже действует часть железнодорожного транспортного коридора Китай—Казахстан—Туркменистан—Иран, позволяющий сократить в два раза время грузоперевозок между Китаем и Ираном<sup>174</sup>.

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, нежели по соответствию стандартам устойчивого развития. Более того, большая часть средств, введенных Китаем в Центральную Азию, никогда не покидает китайскую систему: кредит, предоставленный китайским банком правительствам Центральной Азии, реинвестируется в китайскую компанию, получившую контракт, который доставляет китайское оборудование и китайскую рабочую силу в Центральную Азию для

---

<sup>173</sup> Лаумулин М.Т. Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: <https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218> (дата обращения: 15.11.2020).

<sup>174</sup> 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: 12.11.2020).

реализации проекта. Есть также проблемы с окружающей средой, поскольку Китай экспортирует загрязняющие отрасли в регион<sup>175</sup>.

За семь 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 разнообразен<sup>176</sup>. 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»<sup>177</sup>.

Сафовудин Джаборов 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

---

<sup>175</sup> Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>(дата обращения:12.11.2020).

<sup>176</sup> China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.21,34,67,77,135,143,153.

<sup>177</sup> 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](http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html)(дата обращения:12.11.2020).



сил - 30-40 %; китайские инвестиции представляют собой угрозу независимости своей 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 Кыргызстане.

Кемель Токтомушев из Университета Центральной Азии (Бишкек) указывает на то, что «китайские методы инвестирования часто не соответствуют нормам ответственного развития и усугубляют проблемы политической подотчётности и экономического управления в Центральной Азии. «Особый и непрозрачный режим иностранных инвестиций Китая и его местные социальные практики (такие как «гуаньси» - 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».

Исследователь из Казахского национальный университет 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. Скорее всего, они представляют собой инструменты общественной дипломатии и пропаганды, нежели эффективные средства создания позитивного имиджа и влияния на местных руководящих лиц».

Азад Гарибов (Хазарский университет, Баку) пишет о негативном восприятии китайских трудовых мигрантов местным населением, росте паникёрских настроений в отношении Китая и резкого роста числа инцидентов против китайских мигрантов, народных бунтах и протестах (в Кыргызстане, в Таджикистане, в Казахстане). «Узбекские и туркменские власти ужесточили контроль за миграцией и ввели жёсткие ограничения на число китайских рабочих на местные рабочие места. Дополнительным фактором является

провал китайских компаний в эффективном решении проблем местных жителей и применении тактик корпоративной социальной ответственности для управления проблемными отношениями с местными работниками».

Ряд западных специалистов тоже занимаются исследованиями влияния китайской инициативы на социально-экономическую обстановку в ЦА<sup>178</sup>. В частности, Сара Лэйн (Королевский Объединённый 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 минеральную, энергетическую, пищевую и текстильную промышленности, а это ключевые отрасли экономик стран Центральной Азии. «Поддержка Китая часто поступает в «пакетах», сочетающих помощь, льготные кредиты, торговые соглашения и инвестиционные сделки; эти пакеты часто включают определенные виды требований Китая».

Хао Тянь (Университет Джорджтауна, Вашингтон) так же 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».

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

---

<sup>178</sup> China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018. P.2, 11,21.

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 центральноазиатского 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 экономиках 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.

### **3. АНАЛИЗ ПОДХОДОВ РОССИИ И КИТАЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ ТРАСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ**

Великий Шёлковый 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 туристическую сферу, развиваются новые проекты в сфере международной цифровой связи и т.п.

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 повлияют на ускоренное экономическое развитие прилегающих к ЭПШП районов. Участники проекта ЭПШП являются не только транзитерами, но и получают новые необходимые для себя товары и услуги, новые транспортные проекты, включающие строительство инфраструктурных объектов, реконструкцию и увеличение длины железнодорожных путей, строительство мостов, станций, развивается автодорожная сфера, вводятся необходимые для совершенной работы транспортно-логистические центры и т.д.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры, проекты ЭПШП подразумевают улучшение инвестиционного климата, оптимизацию торговли, таможенного сотрудничества, взаимодействия в валютно-финансовой системе при региональных организациях (ШОС, ЕАЭС), расширение культурного и научного обмена. По данным председателя Экспортно-импортного банка Китая Чжана Цинсуна, на данный момент

кредиты, выданные странам — участникам инициативы ОПОП, превышают 1 трлн юаней (порядка \$149 млрд)<sup>179</sup>.

КНР выдвинул проект ЭПШП с учетом национальных интересов своей страны, создание 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 предоставляют только 15% внешнеторгового оборота, 16% ПИИ<sup>180</sup>. В период 2013 – 2018 гг. китайская сторона выделила на проекты ЭПШП в виде инвестиций и кредитов более 1 трлн. юаней (149 млрд. долл.)<sup>181</sup>.

В период до 2021 гг. в КНР запланировано совместно с соседними странами продвигать 6 экономических коридоров (КНР – Монголия – РФ); Центральный Китай – Западная Азия; КНР – страны Индокитая; КНР – Пакистан; Бангладеш – КНР- Индия- Мьянма. Часть планов уже выполнена. Проект ЭПШП – это крупнейший экономический проект, включающий множество стран, в том числе 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 ее территорию, содержит потенциальные упущенные выгоды для экономики. Создается конкуренция российскому Северному Морскому Пути, Транссибу. Однако, в настоящее время Китай пересматривает свое отношение к Северному Морскому Пути, учитывая что перевозка товаров морем дешевле

---

<sup>179</sup>Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes> (Дата обращения: 18.03.2020).

<sup>180</sup>Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up [Электронный ресурс]. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016041298984.shtml> (Дата обращения: 18.03.2020).

<sup>181</sup>Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes> (Дата обращения: 18.03.2020).

и, в данном случае, короче сухопутного (отсутствуют многочисленные границы государств, таможенный контроль и др.<sup>182</sup>.

Участие России в проекте ЭПШП, по оценке экспертов, потенциально может принести определенные дивиденды для России. Во-первых, это возможность интеграции в транс-евразийские 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 счёт увеличения транзита по российской территории. В-третьих, усиление и расширение сотрудничества со странами ЭПШП в противовес западным санкциям, в том числе в рамках стратегических проектов, например, энергетических. В-четвертых, улучшение ситуации за счёт ускоренного экономического развития всех задействованных стран по пути следования ЭПШП будет способствовать уменьшению проблем политико-экономического характера и нестабильности стран региона (Афганистан, Пакистана)<sup>183</sup>.

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. Так же развитие маршрута КНР-ЦА-РФ-Европа обходит регионы Сибири и Дальнего Востока. Незначительное

---

<sup>182</sup>Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

<sup>183</sup>Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

использование транссибирской магистрали могут исключить такую позитивную экономическую сторону, как развитие данных регионов<sup>184</sup>.

Для России, имеющей задачу подъема экономики Дальнего Востока, проведение транспортных путей ЭПШП через центральноазиатский регион с дальнейшим транзитом по территории РФ менее предпочтительны. Приоритетом остаются транспортные проекты с использованием модернизированной Транссибирской магистрали и прилегающие маршруты. Реализация транзитного потенциала России, который сейчас используется лишь на 5–7%, возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях Запад – Восток (с использованием Транссиба), Север – Юг (побережье Балтийского моря – Персидский залив) и Северного морского пути<sup>185</sup>.

Следующее направление, создающее риски для участия в ЭПШП для России - доступность энергоресурсов Центральной Азии для КНР при развитой инфраструктуре дает возможность Китаю диктовать ценовую политику. И, как следствие - снижение значимости энергодиалога Россия-Китай. В целом, есть опасность снижения российского участия во взаимодействии со странами Центральной Азии и уменьшение её влияния в регионе.

В этой связи Российское участие в проекте ЭПШП видится оптимальным через коллективный формат Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Одной из главных задач успешной работы транспорта по территории ЕАЭС является задача создания логистических центров. Для более слаженной и оперативной работы создана Евразийская экономическая комиссия. Наибольшие успехи имеются в сфере железнодорожных перевозок. Вновь создана объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). По границам стран ЕАЭС при автомобильных перевозках организован четкий

---

<sup>184</sup> Там же.

<sup>185</sup> Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfonia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes> (Дата обращения: 18.03.2020).

таможенный контроль. На период 2016-2025 гг. была принята программа постепенной либерализации каботажных автоперевозок. Рассматриваются единые правила перевозки водным и авиатранспортом по территории стран ЕАЭС. Для успешной работы сферы транспорта стран ЦА, РФ и Казахстана при осуществлении проекта ЭПШП необходимы большие средства и работы по реконструкции старых железных и автодорог, возведение новых. Действующие пути сообщения по территории стран ЦА и РФ (железные дороги, порты, станции, подвижной состав, локомотивы, суда и др.) в большей части имеют разную степень технической изношенности и требуют реконструкции. Складские помещения стран ЦА и Казахстана также не отвечают, большей частью, современным запросам. Доля складов высокого класса А, осуществляющих комплексную работу с грузом (прием, складирование, отправка до пункта назначения, вместе с упаковкой грузов, маркировкой) составляет не более 30% от общего числа складов в странах ЕАЭС<sup>186</sup>. В то же время в Европе это число 70-80%<sup>187</sup>.

В настоящее время сопряжение проектов ЕАЭС с китайскими планами ЭПШП может быть экономически выгодно для участников. Все стороны заинтересованы в эффективной работе транспортно-логистической сферы. КНР финансирует большую часть транспортных и инфраструктурных проектов на территории ЦА. Для успешной работы транспорта страны ЦА и 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 раз<sup>188</sup>. Внедрения

---

<sup>186</sup>Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (Дата обращения: 22.02.2020).

<sup>187</sup>Россия выезжает на Шелковый. URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/50199> (Дата обращения: 19.02.2020).

<sup>188</sup>ЕАЭС и Китай: риски сопряжения [Электронный ресурс]. URL: <https://365info.kz/2018/10/eaes-i-kitaj-riski-sopryazheniya> (Дата обращения: 19.02.2020).



современных цифровых технологий в области транспортных передвижений, цифровой логистики, систем электронного обмена информацией окажет позитивное влияние на экономику стран-участниц. Такой подход сможет сократить сроки пассажирских и грузовых перевозок, улучшит условия транзитных перевозок.

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

Все сказанное выше относится к «мирной жизни». Какими выйдут из пандемии мировые экономики? Прогнозы сейчас, в самый разгар эпидемии, давать довольно сложно. Ясно одно, мир не будет таким, как до начала 2020 г. К рискам участия в глобальных транспортных проектах добавился экспорт вируса. Сейчас все проекты остановлены, но Китай, преодолев пиковый период, заявляет о готовности возобновить активное продвижение ЭПШП.

#### 4. ИНТЕГРАЦИОННЫЕ СТРАТЕГИИ РФ И КНР: СОПРЯЖЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общностей их задач и целей. В самом общем геополитическом плане 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 миру<sup>189</sup>.

Географическое положение территории России, занимающей пространство на путях транзитных потоков из Европы в Азию и обратно, обусловило важнейшую задачу развития транспортной системы страны как звена межконтинентальной 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 конкретный и законченный смысл как направление устойчивого грузопотока внутри континентов или отдельных стран, как зона концентрации различных видов транспорта и комплексного развития транспортной инфраструктуры<sup>190</sup>.

В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г.<sup>191</sup>

---

<sup>189</sup> Семенова Н. К. Концептуальные основы транспортной политики России и Китая в Центральной Азии // Восточная аналитика, №2, 2019. С.92-96.

<sup>190</sup> 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>

<sup>191</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 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/>

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 ее национальные интересы и последовательно реализовывать и защищать эти интересы на международной арене, в том числе в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт.

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, возрастающая конкуренция<sup>192</sup>. Все более заметными становятся попытки центров силы изолировать Россию от динамично формирующихся грузовых и транспортных потоков мировой экономики, стремление ряда государств усилить свое влияние на мировую политику. Роль транспортного развития в этом отношении трудно переоценить. Мировая торговля формирует постоянно растущие потоки капиталов, товаров и рабочей силы между странами, регионами и континентами, при этом международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав, транспортные сети и транспортные узлы. В результате транспортная среда в глобальном масштабе обретает свои национальные и региональные особенности, выступает объектом и одновременно инструментом экономического и политического влияния.

На южном направлении конкуренцию составляет транспортный коридор ТРАСЕКА. Во второй половине декабря 2012 г. в Азербайджане, Грузии,

---

<sup>192</sup>Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: «Белый Ветер», 2017. 216 с.

Казахстане и Турции вступило в действие соглашение по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия<sup>193</sup>. С момента старта в начале 90-х гг. 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 четыре миллиарда евро. В настоящее время по коридору ТРАСЕКА перевезено порядка 1 млрд тонн грузов, из которых половина пришлась на углеводородные ресурсы. В ближайшей перспективе 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 Европу<sup>194</sup>.

Россия в евро-азиатском направлении противопоставляет давно известный коридор Север – Юг. Коридор 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 замедленные темпы реализации экономических и социальных реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне

---

<sup>193</sup> ТРАСЕКА — программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. В организационном плане ТРАСЕКА представляет собой межправительственную комиссию. Программа ТРАСЕКА была создана в 1993 году на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Затем к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина, в 2000 году — Турция, Румыния и Болгария, в 2009 году — Иран (прим.авт.).

<sup>194</sup> В Баку обсудили транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия — ТРАСЕКА. URL: <http://casp-geo.ru/v-baku-obsudili-transportnyj-koridor-evropa-kavkaz-aziya-traseka/>

территориальной организации страны и чрезвычайной сложности управления необъятными пространствами регионов.

В-третьих: особенности транспортной системы (ТС), а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительными сроками 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 обеспечение национальной безопасности РФ 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, взаимоприспособления и сращивания национальных политических и финансовых систем, обладающий потенциалом регулирования и развития, основанный на интересе самостоятельных субъектов<sup>195</sup>. Теоретические определения интеграции обоснованно дают несколько идеалистические представления о процессе, т.н. ориентир, к которому следует стремиться. Но на практике «интересы самостоятельных субъектов» иногда настолько превалируют над идеей осознанного процесса сближения, что могут поставить под вопрос потенциал регулирования и развития интеграционного объединения. По этой причине оказались нежизнеспособными большая часть проектов экономической и военно-политической интеграции в формате СНГ, а так же попытка России

---

<sup>195</sup> Челябинский А.А. Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений, № 1. 2009. С.29.

создать Единое экономическое пространство с Украиной, Белоруссией и Казахстаном (2003 г.). Не находит поддержки инициатива РФ по созданию Евразийского союза.

Есть мнение, что объективной причиной не всегда позитивного опыта в российской интеграционной политике, в том числе, является отсутствие у России полноценной долгосрочной интеграционной стратегии. «В настоящее время, интеграционная стратегия России 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»<sup>196</sup>.

Турбулентная международная ситуация последних лет в отношениях РФ с Западом сместила акценты и заставила переосмыслить ключевые элементы новой внешнеполитической доктрины: «В результате процесса глобализации складываются новые центры экономического и политического влияния. Происходит рассредоточение мирового потенциала силы и развития, его смещение в Азиатско-Тихоокеанский регион. Сокращаются возможности исторического Запада доминировать в мировой экономике и политике»<sup>197</sup>. При этом констатируется тот факт, что «проводимый 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

---

<sup>196</sup>Перебоев В.С. Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия: дис. кандидата полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. 230 с. С.3- 8.

<sup>197</sup> Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451>

сотрудничестве и противодействии транснациональным вызовам и угрозам»<sup>198</sup>. Доктрина В.В. Путина «глобализации через регионализацию» исходит из того, что процесс глобализации мира должен идти 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)<sup>199</sup>.

2010-2014 гг. были ознаменованы активизацией России на центральноазиатском направлении в сферах безопасности, энергетики и других областях. 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 жёстким стратегическим выбором, который ограничивал прежнюю маятникообразную модель их внешнеполитического поведения.

Информация о создании Евразийского экономического союза (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

---

<sup>198</sup> Концепция внешней политики Российской Федерации Утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 30 ноября 2016 г. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/international/document25/>

<sup>199</sup> 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>

реализация проекта создания в зоне ШОС Зоны свободной торговли (ЗСТ), подготовленной КНР еще в 2004 г. и отсутствие 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»<sup>200</sup>. 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, форсирует 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 2018 г. в качестве государства наблюдателя к организации присоединилась Республика Молдова. Действуют соглашения о Зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом (2016), Ираном (2018) и Сингапуром (2019). В 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР. 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

---

<sup>200</sup>李兴：俄推动欧亚联盟，中国乐见其成。Lǐ Xīng: É tuīdòng ōu yǎ liánméng, zhōngguó yuè jiàn qí chéng (Ли Син. Китай с одобрением смотрит на планы России по созданию Евразийского союза) // Хуаньцю шибао.. URL: [http://opinion.huanqiu.com/opinion\\_world/2013-06/4015140.html](http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html) (дата обращения: 07.05.2020) (кит.)



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 союзом. В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 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 процентов населения мира и 30 процентов мирового ВВП<sup>201</sup>. 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 Евразийского Экономического Союза с ЭПШП.

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

---

<sup>201</sup> 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](http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf) (дата обращения: 02.05.2020).

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, развития многих видов энергетики, включая ядерную<sup>202</sup>.

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 туристических<sup>203</sup>.

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

---

<sup>202</sup>Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, том 20, 2015 // Бесплатная научная библиотека КиберЛенинка. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/novye-shelkovye-puti-kitaya-printsipy-i-parametry-ofitsialnoy-dorozhnoy-karty#ixzz4KnRjzAB7> (дата обращения: 07.05.2020).

<sup>203</sup>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. 52 с. С.34.

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, неподготовленность 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». 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 к странам Центрально-Азиатского региона.

При этом сферами пересечения интересов стратегических партнеров в регионе являются: доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; контроль над стратегическими отраслями промышленности; перспектива расширения своих центральноазиатских сухопутных магистралей; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона; получение возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; усиление геополитического влияния в ЦА; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении населения региона.

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия стремится к минимизации западного экономического и политического присутствия и возвращению в регион в качестве динамичного экономического актора. Китай тоже стремится противостоять однополярной системе и доминирующему положению США на экономическом, политическом и военном уровнях. Пекин так же 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 КНР.

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 сложившейся 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, поставленные 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 сферу безопасности<sup>204</sup>.

Начальник канцелярии по исследованию Центральной Азии Института стран Восточной Европы и Центральной Азии Китайской Академии социальных наук, исследователь У Хунвэй откровенно отметил: «На будущем пути развития ШОС Китая предостоят 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. Вторым негативным фактором – Россия инициирует внутреннюю интеграцию СНГ. Как рационально относиться к Евразийскому союзу – это станет, скорее всего, очень сложным и острым вопросом для Китая»<sup>205</sup>.

Возможно, что одна из задач России после подписания «Договора о Евразийском экономическом союзе» (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.)<sup>206</sup>, – это 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

---

<sup>204</sup>Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Журнал «Восток. Афро-азиатские общества: история и современность». М.: Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4. С.151-160 (дата обращения: 25.02.2020).

<sup>205</sup> Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности  
[http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content\\_25618503.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm)

<sup>206</sup> Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года)  
URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962> (дата обращения: 06.02.2020).

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 СУАР<sup>207</sup>.

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 перевозке 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 автострады по территории Башкортостана и Татарстана.

Во-вторых, формирование территории Единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию, Казахстан, которую можно

---

<sup>207</sup>Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока, 2012. №3. М.: Институт востоковедения РАН. 210с. С.148.

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. За последние шесть лет объем китайских инвестиций в России вырос в четыре раза. Только лишь в первом квартале 2015-го показатель увеличился на 14% в годовом исчислении. Учитывая последние соглашения по итогам визита Си Цзиньпина, а также планы по развитию ЕАЭС и проекта «Один пояс, один путь», в Москве надеются на ускорение темпов сотрудничества в финансово-инвестиционной сфере<sup>208</sup>. Это позволит преодолеть последствия санкционной блокады российского финансового сектора со стороны Запада.

Знаковым событием стало совместное заявление РФ и КНР о сопряжении строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (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 координационную площадку для диалога двух инициатив, а также говорится о «рассмотрение долгосрочной цели по продвижению к зоне свободной торговли между ЕАЭС и Китаем»<sup>209</sup>.

В процессе реализации инфраструктурных проектов по сопряжению ЭПШП и ЕАЭС необходимо учитывать возможные трудности и риски,

---

<sup>208</sup>Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока, 2012. №3. М.: Институт востоковедения РАН. 210с. С.148.

<sup>209</sup>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/VIDE14315680839165\\_02.shtml](http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165_02.shtml) (дата обращения: 25.02.2020).

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. Конечной целью проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП является создание т.н. «моста» между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европейским союзом (ЕС). Выстраивание отношений с последним существенно осложняют санкции по трудноразрешимому «украинскому вопросу». Диалог о гармонизации норм ЕАЭС и ЭПШП со стандартами ЕС, пределах их применения и конкретном механизме согласования позиций откладывается на долгосрочную перспективу.

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

3. Ввиду молодости ЕАЭС и доминирования в нем межгосударственной, а не наднациональной составляющей, согласование интересов в нем происходит нерегулярно и в подавляющем большинстве случаев — только на высшем уровне. В этой связи происходит торможение разработки Дорожной карты сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

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

5. Государства — члены 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 разную степень готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательства по торговле услугами и инвестициям .

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 ставит под сомнение создание единого региона Центральной Евразии, к чему сейчас стремится российское руководство .

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

8. Строительство инфраструктуры на евразийских пространствах требует больших объемов капиталовложений и отличается долгосрочностью. Риски заключаются в отсутствии контроля эффективности и прозрачности использования инвестиций и помощи, предоставленных КНР .

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.

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 инфраструктурных проектов, обеспечение единства транспортной сферы. Присутствует 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 сопровождающей

инфраструктуре. Использование транзитного потенциала РФ рассматривается в качестве важной составляющей ЭПШП.

При всех имеющихся, внешне позитивных, тенденциях, отношения между Китаем и Россией, в том числе и в экономической сфере, следует рассматривать как не простые. 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 России в младшего партнера при внешнем сохранении равноправия и игры с «нулевой суммой».

Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП является потенциальным шансом для России постепенно встроиться в международные цепочки добавленной стоимости: информационные технологии и высокотехнологичные сектора, создания совместных предприятий для модернизации инфраструктуры России и других стран ЕАЭС.

## 5. «ОДИН ПОЯС, ОДИН СОЮЗ»: 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 Евразийского экономического союза являются ключевыми странами вдоль «Экономического пояса Шелкового пути». Консенсус обсуждения и совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» 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»)<sup>210</sup>.

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.<sup>211</sup> 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

---

<sup>210</sup> По аналогии, объединённые проекты «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века» стали называть «Один пояс и один путь» (кит. «一帶一路» - «и дай – и лу») (прим. Авт.).

<sup>211</sup> 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> (дата обращения 20.06.2020).

пояс, один союз». Исследование по этому вопросу в основном идет по трем направлениям:

- исследование позиции России, стратегические соображения и требования интересов членов альянса ( Се Сяогуан<sup>212</sup>; Ван Сяньцзюй<sup>213</sup>, Сунь Ли<sup>214</sup>; Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун<sup>215</sup>);

---

<sup>212</sup> 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. Xiè Xiǎoguāng. Shēng Guānshēn “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē miànlín de tiǎozhàn jí yìngduì. Liáoníng dàxué xuébào (zhéxué shèhuì kēxué bǎn), 2016 nián dì 6 qī. (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между «Экономическим поясом Шелкового пути» и Евразийским экономическим союзом // «Ляонин дасюэ сюебао» (издание по философии и социальным наукам), № 6, 2016). (кит.)

<sup>213</sup> 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. Wáng Xiànjǔ: «É duì ōu yà jīngjì liánméng hé sīchóu zhī lù jīngjì dài jiànshè duìjiē de tàidù jí zhōngguó yīng cǎiqǔ de cèlüè». «Xībóliǎ yánjiū» 2016 nián dì 4 qī. (Ван Сяньцзюй. Отношение России к связи между Евразийским экономическим союзом и строительством экономического пояса Шелкового пути и стратегиями Китая // «Сиболия яньцзю», № 4, 2016 г.) (кит.)

<sup>214</sup> 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. Sūn Lì. “Yīdài yī méng” duìjiē hézuò: Zhōng yà guójiā shìjiǎo de fēnxī. «Ou yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Сунь Ли. Один пояс - один союз: анализ с точки зрения стран Центральной Азии // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>215</sup> 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. Xiàng Jié, Hé Lúnzhì, Yán Hǎilóng: «Qūyù jīng jì yītǐ huà: “Yīdài yī méng” duìjiē zhī jīchǔ, kùnjìng, móshì yǔ lùjìng tàntǎo». «Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū» 2017 nián dì 2 qī. (Сян Цзе, Хэ Лунжи, 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.)

- исследование сходства и различия между инициативой Экономический пояс Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом (Ли Син<sup>216</sup>, Лу Бин<sup>217</sup>, Чжань Яньнань<sup>218</sup>, Гун Яньхуа<sup>219</sup>);
- изучение существующей потенциальной основы политического и экономического сотрудничества «Один пояс, один союз» (Ван Хайян<sup>220</sup>, Сян Цзе<sup>221</sup> и др., 2017).

Во-вторых, в исследованиях китайских ученых активно анализируются риски и проблемы, с которыми сталкивается стыковка. Исследования по этой проблематике можно разделить по пяти направлениям:

<sup>216</sup> 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. Lǐ Xīng. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng: Bǐjiào fēnxī yǔ guānxì qiánjǐng. Zhōngguó gāoxiào shèhuì kēxué, 2015 nián dì 6 qī. (Ли Син. Экономический пояс Шелкового пути и Евразийский экономический союз: сравнительный анализ и перспективы взаимоотношений // «Чжунго гаосяо шэхуэй кэсюэ», № 6, 2015). (кит.)

<sup>217</sup> 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. Lù Bīng. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng jù tóng huà yì guībì fēngxiǎn. Shíhézi dàxué xuébào (zhéxué shèhuì kēxué bǎn), 2016 nián dì 2 qī. (Лу Бин: «Экономический пояс Шелкового пути» и Евразийский экономический союз, ассимилируют различия и избегают рисков // «Шихэцзы дасюэ сюэбао» (издание по философии и социальным наукам), № 2, 2016 г.). (кит.)

<sup>218</sup> 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. Zhǎn Yán Nán. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de chāyì yǔ duìjiē. «Guójì jīng pínglùn» 2017 nián dì 4 qī. (Чжань Яньнань. Различия и связи между Экономическим поясом Шелкового пути и Евразийским экономическим союзом // «Гоцзи цзин пинлунь» № 4, 2017). (кит.)

<sup>219</sup> 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. Gōng Yàn Huá. «Ōu yà jīngjì liánméng de guīzé, chéngxiào yǔ qiánjǐng». «Xībóliǎ yánjiū» 2017 nián dì 3 qī. (Гун Яньхуа: «Правила, последствия и перспективы Евразийского экономического союза». «Сиболия яньцзю», №3, 2017). (кит.)

<sup>220</sup> 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. Wáng Hǎiyàn. “Yīdài yī méng” duìjiē de jīchǔ, lǐngyù yǔ tiǎozhàn. «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Ван Хайянь. Основы, направления и проблемы стыковки «Один пояс, единый союз // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>221</sup> 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. Xiàng Jié, Hé Lúnzhì, Yán Hǎilóng. «Qūyù jīng jì yītǐ huà: “Yīdài yī méng” duìjiē zhī jīchǔ, kùnjìng, móshì yǔ lùjìng tàntǎo». «Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū» 2017 nián dì 2 qī. (Сян Цзе, Хэ Лунчжи, Ян Хайлун. Региональная экономическая интеграция: обсуждение основ, трудностей, моделей и путей стыковки Один пояс, один союз // «Элосы дун'оу чжун яньцзю», № 2, 2017). (кит.)

- «Три силы зла» (кит. «三股势力» - «саньгу шили») <sup>222</sup> и возможные риски «Цветных революций» в государствах по маршрутам Пояса и пути и другие угрозы безопасности (Ван Хайбинь <sup>223</sup>, Ван Хайянь <sup>224</sup>, Чжан Яньлу <sup>225</sup>, Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн <sup>226</sup>);
- различия в познании и позиционировании «Один пояс - один союз» (Ван Цинсон <sup>227</sup>, Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн <sup>228</sup>);

<sup>222</sup> «Три силы зла» - термин, принятый в официальной китайской риторике, обозначающий сепаратизм, терроризм и экстремизм (прим. Авт.).

<sup>223</sup> 王海濱. 论“一带一路”对接的现实与未来.《东北亚论坛》2017年第2期. Wáng Hǎibīn. Lùn “yīdài yī méng” duìjiē de xiànréality yǔ wèilái». «Dōngběi yà lùntán» 2017 nián dì 2 qī. (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // «Дунбэй я луньтань», № 2, 2017). (кит.)

<sup>224</sup> 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. Wáng Hǎiyàn. “Yīdài yī méng” duìjiē de jīchǔ, lǐngyù yǔ tiǎozhàn. «Ou yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Ван Хайянь. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс, один союз // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>225</sup> 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. Zhāng Yànlù. Shì xī ōu yà jīngjì liánméng yǔ “sīchóu zhī lù jīngjì dài” duìjiē de zhàng'ài». «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Чжан Яньлу. Анализ препятствий на пути соединения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>226</sup> 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. Xiè Xiǎoguāng. Shēng Guānshēn “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē miànlín de tiǎozhàn jí yìngduì. Liáoníng dàxué xuébào (zhéxué shèhuì kēxué bǎn), 2016 nián dì 6 qī. (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.)

<sup>227</sup> 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. Wàn Qīngsōng: Shì xī dāngqián ōu yà jīngjì liánméng miànlín de nántí jiān lùn yǔ sīchóu zhī lù jīngjì dài de duìjiē. «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Ван Цинсонг. Анализ текущих проблем, с которыми сталкивается Евразийский экономический союз, и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>228</sup> 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. Xiè Xiǎoguāng. Shēng Guānshēn “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē miànlín de tiǎozhàn jí yìngduì. Liáoníng dàxué xuébào (zhéxué shèhuì kēxué bǎn), 2016 nián dì 6 qī. (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.)

- различия в механизме «Один пояс - один союз» (Чжан Яньлу<sup>229</sup>, Сян Цзе, Хэ Лунжи, Ян Хайлун<sup>230</sup>);
- вмешательство западных стран, конфликты стран региона и различия интересов (Ван Хайбинь<sup>231</sup>);
- проблемы и риски различия технических стандартов сторон в сфере транспортировки (Ван Хайян<sup>232</sup>, Ван Хайбинь<sup>233</sup>) и т. д.
- внутриорганизационные проблемы Евразийского экономического союза (Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн<sup>234</sup> и др.).

<sup>229</sup> 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. Zhāng Yànlù: «Shì xī ōu yà jīngjì liánméng yǔ “sīchóu zhī lù jīngjì dài” duìjiē de zhàng'ài».《Ōu yà jīngjì》2016 nián dì 5 qī. (Чжан Яньлу. Анализ препятствий на пути связи Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>230</sup> 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. Xiàng Jié, Hé Lúnzhì, Yán Hǎilóng: «Qūyù jīng jī yītǐ huà: “Yīdài yī méng” duìjiē zhī jīchǔ, kùnjìng, móshì yǔ lùjìng tàntǎo».《Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū》2017 nián dì 2 qī. (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун. Региональная экономическая интеграция: основы, трудности, модели и пути стыковки Один пояс, один союз // «Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū», №2, 2017 г.) (кит.)

<sup>231</sup> 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. Wáng Hǎibīn. Lùn “yīdài yī méng” duìjiē de xiànré shí yǔ wèilái».《Dōngběi yà lùntán》2017 nián dì 2 qī. (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // «Дунбэй я луньтань», № 2, 2017). (кит.)

<sup>232</sup> 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. Wáng Hǎiyàn. “Yīdài yī méng” duìjiē de jīchǔ, lǐngyù yǔ tiǎozhàn.《Ōu yà jīngjì》2016 nián dì 5 qī. (Ван Хайян. Основы, области и проблемы стыковки Один пояс, один союз // «Оуя цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>233</sup> 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. Wáng Hǎibīn. Lùn “yīdài yī méng” duìjiē de xiànré shí yǔ wèilái».《Dōngběi yà lùntán》2017 nián dì 2 qī. (Ван Хайбинь. О реальности и будущем стыковки Один пояс, один союз // «Дунбэй я луньтань», № 2, 2017). (кит.)

<sup>234</sup> 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. Xiè Xiǎoguāng. Shēng Guānshēng “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē miànlín de tiǎozhàn jí yìngduì. Liáoníng dàxué xuébào (zhéxué shèhuì kēxué bǎn), 2016 nián dì 6 qī. (Се Сяогуан. Шэн Гуаньшэн. Вызовы и контрмеры в стыковке между «Экономическим поясом Шелкового пути» и Евразийским экономическим союзом // «Ляонин дасюэ сюебао» (издание по философии и социальным наукам), № 6, 2016). (кит.)

В-третьих, в экспертной среде обсуждается режим и путь стыковки (Сян Цзе, Хэ Лунжи, Янь Хайлун<sup>235</sup>), 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). Предлагается четвертая комплексная модель стыковки. Это платформа, которая связана внутренне и внешне, и оба они идут рука об руку» (Чжан Нин<sup>236</sup>, Чжан Хэнлун<sup>237</sup>).

---

<sup>235</sup> 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. Xiàng Jié, Hé Lúnzhì, Yán Hǎilóng. Qūyù jīng jì yītǐ huà: “Yīdài yī méng” duìjiē zhī jīchǔ, kùnjìng, móshì yǔ lùjìng tàntǎo. «Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū» 2017 nián dì 2 qī. (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 г.) (кит.)

<sup>236</sup> 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. Zhāng Níng. “Yīdài yīlù” jiànshè zhōng zhōngguó qǐyè zài ōu yà jīngjì liánméng miànlin de mào yì zhìcái wèntí. «Ōu yà jīngjì» 2017 nián dì 4 qī. (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.)

<sup>237</sup> 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. Zhāng Hénglóng. Zùjiàn shàng hé zǔzhī zì mào qū. Tuījìn “yīdài yī méng” duìjiē. «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Чжан Хэнлун. Создание зоны свободной торговли Шанхайской организации сотрудничества. Развитие звена «Один пояс, один союз» // «Оу я цзинцзи», № 5, 2016. (кит.)



Кроме того, Лю Цинцай, Чжи Цзичао<sup>238</sup>, Фэн Юйцзюнь<sup>239</sup>, Ван Цинсон<sup>240</sup> и др. провели подробное обсуждение реализации стыковки «Один пояс, один союз» под платформой ШОС. Ван Янфан и Чен Шумей<sup>241</sup> исследовали возможности модели «Один пояс, один союз» и была предпринята попытка раскрыть логику экономической теории, лежащую в основе спроса на сотрудничество в области мощностей, которое выходит за рамки взаимодополняемости. На этой основе были сформулированы четыре основные причины проблемы сопряжения - «проблема четырех несовпадений».

Первое несовпадение - «несоответствие трех ожиданий»<sup>242</sup>. Во-первых, развивающиеся страны обычно готовы получать экономическую помощь от инициатора ЭПШП. «Как инициатор инициативы «Один пояс, один путь»,

---

<sup>238</sup> 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. Liú Jīngcái, Zhī Jìchāo. Zhōngguó“sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de duìjiē jīběn jiàgòu hé shíshī lùjìng». «Dōngběi yà lùntán» 2016 nián dì 4 qī. (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.)

<sup>239</sup> 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. Féng Yùjūn. Lùn “sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē de lùjìng. «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Фэн Юйцзюнь. На пути к Экономическому поясу Шелкового пути и Евразийскому экономическому союзу // «Оу я цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>240</sup> 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. Wàn Qīngsōng. Shì xī dāngqián ōu yà jīngjì liánméng miànlín de nántí jiān lùn yǔ “sīchóu zhī lù jīngjì dài” de duìjiē. «Ōu yà jīngjì» 2016 nián dì 5 qī. (Ван Цинсонг. Анализ актуальных проблем Евразийского экономического союза и его связи с Экономическим поясом Шелкового пути // «Оу я цзинци», № 5, 2016). (кит.)

<sup>241</sup> 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. Wáng Yànfāng. Chén Shūméi. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng duìjiē móshì yánjiū. «Yàtài jīngjì» 2017 nián dì 2 qī. (Ван Янфан, Чен Шумэй. Исследование модели Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза // «Ятай цзинци» №2, 2017). (кит.)

<sup>242</sup> 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. Chái Yú. Wáng Xiàoyún. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de duìjiē-jīchǔ, tiǎozhàn yǔ huánjìng sùzào. Ōu yà jīngjì/ 2018 nián dì 5 qī chái yú/ (Чай Ю. Ван Сяюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // «Оу я цзинци», 2018. № 5). (кит.)

Китай с самого начала заявил, что возьмет на себя большую ответственность в пределах *своих возможностей*»<sup>243</sup>. Один пояс, один союз - это региональное экономическое сотрудничество, основанное на равенстве, взаимной выгоде и обоюдной выгоде. Необходимость придерживаться рыночных операций, а не экономической помощи является основным принципом.

Во-вторых, существуют различия в функциональном позиционировании «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза. В представлении экспертов из КНР российское видение состоит в том, что Евразийский экономический союз отвечает за формулирование экономических правил, а «Экономический пояс Шелкового пути» специализируется на строительстве транспортной инфраструктуры.

Китайские ученые подчеркнули, что строительство транспортной инфраструктуры является лишь важной частью ЭПШП<sup>244</sup>. Кроме того, оно также включает инновационные торговые модели, увеличение взаимных инвестиций, укрепление сотрудничества в области энергетики и углубление финансов, сельского хозяйства, высоких технологий и других отраслей, промышленное сотрудничество и сотрудничество в области защиты окружающей среды, гуманитарных наук и т. д.<sup>245</sup> Различие в понимании

---

<sup>243</sup> 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. Zhōngguó jiàng zài wèilái 3 nián xiàng yīdài yīlù cānyù fāng tígōng 600 yì yuánzhù-sōuhú cáijīng. (Китай предоставит 60 миллиардов помощи участникам инициативы "Один пояс, один путь" в ближайшие 3 года). URL: <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml> (дата обращения 12.12.2020). (кит.)

<sup>244</sup> 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. Yáng Wénlán. Zhōng é liǎng guóchǎn néng hézuò xiànzhuàng yǔ wèilái de zhànlüè bùjú.《Nèiménggǔ cáijīng dàxué bào》2017 nián dì 5 q (Ян Вэньлань. Статус-кво китайско-российского сотрудничества в области производственных мощностей и будущая стратегическая структура // «Нэймэнгу цайцзин дасюэ бао», №5, 2017). (кит.)

<sup>245</sup> 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. Wàn Qīngsōng. “Yīdài yī méng” duìjiē hézuò miànlín de wèntí jí wèilái nǚlì de fāngxiàng.《Ōu yà jīngjì》2016 nián dì 5 qī.(Ван Цинсонг. «Один пояс, один союз», проблемы стыковки и сотрудничества, а также направление будущих усилий // «Оу я цзинцзи», 2016. № 5). (кит.)

функционального позиционирования влияет на энтузиазм по продвижению связи «Один пояс, один союз».

В-третьих, страны Евразийского экономического союза с оптимизмом смотрят на огромные возможности, содержащиеся в стыковке «Один пояс, один альянс», 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, в то время как страны Центральной Азии будут беспокоиться о том, что китайские рабочие, которые приезжают с инвестициями, усугубят их собственный избыток рабочей силы.

Второе несоответствие - «несоответствие полей»<sup>246</sup> развития. Государства-члены Евразийского экономического союза в целом надеются, что благодаря стыковке и сотрудничеству с ЭПШП, внедрению передовых капитальных технологий и управленческого опыта Китая произойдет ускорение индустриализации и реиндустриализации. В настоящее время сотрудничество Китая и Евразийского экономического 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.

---

<sup>246</sup> 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. Chái Yú. Wáng Xiàoyún. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de duìjiē-jīchǔ, tiǎozhàn yǔ huánjìng sùzào. Ōu yà jīngjì/ 2018 nián dì 5 qī chái yú/ (Чай Ю. Ван Сяюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // «Оу я цзинци», 2018. № 5). (кит.)

Третье несоответствие – «несоответствие основы»<sup>247</sup>. Конечным предметом реализации сотрудничества «Один пояс, один союз» является предприятие. Согласно сложившейся практике сотрудничества, компании, реализующие стыковочный проект «Пояс и 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 участвовать.

С другой стороны, по сравнению с малыми и средними предприятиями, крупные государственные предприятия имеют сильные преимущества в развитии многонациональных операций, включая капитал, технологии, менеджмент и опыт и т. д. Они обладают более сильной способностью принимать риски, чем малые и средние предприятия. Принимающая страна может быть обеспокоена воздействием на местную промышленность и общество из-за сильной позиции крупных государственных предприятий. Малые и средние предприятия, а это в основном частные предприятия, обладающие сильной инновационной способностью и привлекающие больше рабочих мест, что более приветствуется в принимающих странах.

Четвертое несоответствие - «несоответствие условий деловой среды». В настоящее время страны ЕАЭС и многие другие страны, расположенные вдоль ЭППП сталкиваются с плохой деловой средой и несовершенными системами. Это является существенным препятствием и проблемой на пути к сопряжению «Один пояс, один союз». «Отчет о глобальной конкурентоспособности за

---

<sup>247</sup> 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. Chái Yú. Wáng Xiàoyún. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de duìjiē-jīchǔ, tiǎozhàn yǔ huánjìng sùzào. Ōu yà jīngjì/ 2018 nián dì 5 qī chái yú/ (Чай Ю. Ван Сяюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // «Оу я цзинци», 2018. № 5). (кит.)

2017–2018 годы»<sup>248</sup>, опубликованный Всемирным экономическим форумом, показывает, что страны ЕАЭС сталкиваются с общими проблемами, такими как относительно 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 административная эффективность низкая. Преодолевая систему и рынок, он усугубляет 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 в сделках»<sup>249</sup>. И что более серьезно, «риск невозврата средств высок. В то же время нехватка рабочей силы, основанной на знаниях, привела к ограничению потенциала развития и возможностей высокотехнологичных отраслей с высокой добавленной стоимостью». С точки зрения институциональной среды, нормативные акты стран Евразийского экономического союза недостаточно надежны, их правовые системы все еще находятся в процессе строительства.

На сложность 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 Сянъин. По его мнению неопределенность в политике стран Центральной Азии, помимо прочих рисков, «несет риски для инвестиций. Все страны Центральной Азии создают

---

<sup>248</sup> The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата обращения 12.12.2020).

<sup>249</sup> 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. Chái Yú. Wáng Xiàoyún. “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” yǔ ōu yà jīngjì liánméng de duìjiē-jīchǔ, tiǎozhàn yǔ huánjìng sùzào. Ōu yà jīngjì/ 2018 nián dì 5 qī chái yú/ (Чай Ю. Ван Сяоюнь. Экономический пояс Шелкового пути» и стыковка Евразийского экономического союза - фундамент, вызовы и формирование окружающей среды // «Оу я цзинци», 2018. № 5). (кит.)

барьеры друг для друга, даже намеренно, не выполняя содержания международных и региональных транспортных соглашений...Строительство международных транспортных коридоров - это своего рода многонациональное сотрудничество. Этот механизм также является формой геополитической конкуренции. ... Центральная Азия - один из регионов, где наиболее ожесточены споры между крупными державами. Россия, Китай, США, Европейский Союз, Индия и Япония, имеют четкие планы в отношении Центральной Азии. Прежде всего, обращает внимание на сложность местной геополитики. По мнению ученого, активные действия внешних игроков могут «позволить странам (ЦА - прим.авт.) на пути к достижению политической и экономической независимости и уменьшить их зависимость от России»<sup>250</sup>.

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.

---

<sup>250</sup> 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. Ōuyáng Xiàngyīng. Zhōng yà jiāotōng yītǐ huà yǔ sīchóu zhī lù jīngjì dài zhèngcè de xiétíáo. Èluósī dōng'ōu zhōng yà yánjiū 2016 nián dì 2 qī. (Оуян Сянъин. Транспортная интеграция Центральной Азии и Шелковый путь. Согласование политики экономического пояса // «Элосы дун'оу чжун я яньцзю», 2016 г., № 2. С.63-74. (кит.)

## 6. ЗАПАДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СБЛИЖЕНИИ РОССИИ И ИКИТАЯ

«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»<sup>251</sup>. Этот год западные эксперты считают переломным во внешней политике России, когда постепенно ухудшающиеся отношения Кремля с Соединенными Штатами и Европой «достигли критической точки»<sup>252</sup>. Разрыв между Россией и Западом подчеркнул дипломатическое, экономическое, военное и геополитическое единство РФ и КНР. Прогресс в отношениях двух стран вызвал опасения в стратегическом сообществе США по поводу того, что их окрепший союз представляет серьезную угрозу интересам США<sup>253, 254</sup>.

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, восприятию внешней угрозы»<sup>255</sup>.

---

<sup>251</sup> 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> (date of the application 23.10.2020).

<sup>252</sup> Gilbert Rozman (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. <http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (date of the application 26.10.2020).

<sup>253</sup> 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](https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf) (date of the application 23.10.2020).

<sup>254</sup> Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell (2019). The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (date of the application 23.10.2020).

<sup>255</sup> 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> (date of the application 25.10.2020).

В западной экспертной среде присутствует так же мнение, что китайско-российские отношения останутся «далекими и недоверчивыми - каждая страна будет держать друг друга на расстоянии “вытянутой руки”»<sup>256</sup>. 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 для России в экономическом, дипломатическом и геополитическом плане»<sup>257</sup>.

Присутствует альтернативное мнение, что «глубина отношений между Пекином и Москвой превзошла то, что наблюдатели ожидали всего несколько лет назад»<sup>258</sup>.

Иные отмечают, что «некоторые аспекты российско-китайского партнерства потенциально даже выгодны интересам США. Например, взаимодополняемость двух экономик является фактором стабильности в Евразии поскольку помогает удовлетворить потребности Китая в ресурсах и потребность России в поиске надежного рынка для своего экспорта»<sup>259</sup>.

Некоторые аналитики, в том числе те, кто участвовал в разработке Стратегии национальной безопасности США, выступали за принятие «стратегии клина» для предотвращения дальнейшего российско-китайского

---

<sup>256</sup> 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://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (date of the application 28.10.2020).

<sup>257</sup> Leon Aron (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>(date of the application 28.10.2020).

<sup>258</sup> 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://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (date of the application 20.10.2020).

<sup>259</sup> 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> (date of the application 23.10.2020).



сближения<sup>260</sup>. Отдельные эксперты считают подобную стратегию «нереалистичным и непрактичным предложением»<sup>261</sup>, 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 соперником 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»<sup>262</sup>.

Особый интерес и обеспокоенность западных аналитиков вызывают признаки расширения сотрудничества в сфере обороны<sup>263</sup>, привлекают

---

<sup>260</sup> Elbridge A. Colby and David Ochmanek (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> (date of the application 23.10.2020).

<sup>261</sup> 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> (date of the application 23.10.2020).

<sup>262</sup> Ibid.

<sup>263</sup> Ethan Meick (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> (date of the application 03.11.2020); 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> (date of the application 03.11.2020).

внимание российско-китайские военные учения<sup>264, 265, 266, 267</sup>, которые становятся все более масштабными и сложными<sup>268</sup>. 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 соединения Восточного военного округа с остальной частью России и наложить ограничения на межрегиональную мобильность подкреплений из других военных округов<sup>269</sup>.

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»<sup>270</sup>.

---

<sup>264</sup> 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> (date of the application 03.11.2020).

<sup>265</sup> 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> (date of the application 03.11.2020).

<sup>266</sup> 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> (date of the application 03.11.2020); Elizabeth Wishnick (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> (date of the application 05.11.2020); 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> (date of the application 05.11.2020).

<sup>267</sup> Michael Kofman (2019). Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle, November 29. URL: <https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente> (date of the application 03.11.2020).

<sup>268</sup> Simon T. Wezman (2017). China, Russia and the Shifting Landscape of Arms Sales // Stockholm International Peace Research Institute, July 5. URL: <https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/china-russia-and-shifting-landscape-arms-sales> (date of the application 07.11.2020).

<sup>269</sup> The Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019: Key Developments and Trends. IISS, Chapter Ten: Russia's military power in the Indo-Pacific. P.177

<sup>270</sup> 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> (date of the application 03.11.2020); 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->

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»<sup>271</sup> 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»<sup>272</sup>.

---

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://www.nytimes.com/2019/06/06/business/huawei-russia-5g.html> (date of the application 03.11.2020).

<sup>271</sup> Russia's Pivot to Asia // Economist, November 26. URL: <https://www.economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia>

<sup>272</sup> Bobo Lo and Fiona Hill (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> (date of the application 23.10.2020).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в контексте современного этапа глобализации, порождающего все более изощренные вызовы для функционирования транспортной сферы выдвигает на первый план политический аспект транспортной безопасности, так как она тесно увязана с обеспечением и защитой национальных интересов Российской Федерации, в том числе и геополитических интересов нашего государства. В этом контексте соблюдение/несоблюдение национальных интересов государств, традиционно связанных с РФ экономическими, транспортными, союзническими, соседскими и др. отношениями не могут не затрагивать вопросы национальной безопасности России

Подводя итог вышесказанному необходимо отметить выявленные закономерности и особенности. Китайская инициатива Пояса и пути 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 Пояса и пути, погрузились в экономические и транспортные проекты, зачастую имеющие противоположный эффект ожиданиям стран-транзитеров. Определив свои национальные интересы государства региона, в силу существенных внутренних факторов риска (ресурсные ограничения, коррупция, нехватка квалифицированных кадров, недальновидность политиков и т.д.), действовали вопреки этим интересам.

Попутно, государства-участники инновационных проектов получали легкие 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. В конечном счете, угрозу представляет не столько экономическая

экспансия Китая, а внутренняя коррупция государств-транзитеров, которая позволяет заключать невыгодные для них контракты и наносит удар по их экономической безопасности. Ведь любой инвестор играет по тем официальным или неофициальным правилам игры, которые существуют в стране его пребывания<sup>273</sup>. Большинство независимых экспертов приходят к выводу, что модель развития стран постсоветской Евразии, основанная на эксплуатации ресурсного потенциала и обеспечении относительной социальной стабильности за счет перераспределения ресурсной ренты, более не является адекватной<sup>274</sup>. В складывающихся условиях это растущие риски внешнего вмешательства, причем как политического, так и политико-силового.

Порочная практика перекредитования завела в тупик большинство государств ЦА. В условиях возникшей пандемии следствием которой стало замедление экономического развития, пересмотр договоров и консервация проектов и т.п. ситуация становится патовой - существует высокая степень вероятности сокращения или прекращения инвестиционных поступлений.

В результате проведенных исследований в рамках проекта авторами отчеты были выделены следующие вызовы.

- Политизация проектов в рамках ЭПШП, как на национальном, так и на международном уровне: политическая значимость может нарушать реальную оценку проекта. В связи с чем возникает проблема комплементарности проектов к другим транзитным маршрутам Недостатки информационной политики государств в артикуляции его национальных интересов.
- Низкая или отсутствующая транспарентность принятия решений и реализации проектов: коррупционная составляющая, непрозрачность договоров с Китаем, недостатки национальных инструментов принятия

---

<sup>273</sup> Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: [https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya\\_ekspansiya\\_mifyi\\_i\\_realii](https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mifyi_i_realii) (дата обращения 12.12.2020).

<sup>274</sup> Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL: <https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-postsovetskoy-evrazii/> (дата обращения 12.12.2020).

решений и контроля реализации проектов. Предоставленная статистика стран - транзитеров может быть завышенной и не отражать реальный уровень экономической активности. Документы об экспорте капитала из Китая в лучшем случае непрозрачны. КНР не сообщает о правительственных кредитах, и нет исчерпывающих стандартизированных данных по объему кредитов и потокам зарубежных займов, предоставленных Китаем. Как сообщается, по крайней мере половина «китайских зарубежных займов не регистрируются Всемирным банком, и, следовательно, не учитываются официальной статистикой по задолженности»<sup>275</sup>.

- Как следствие – проблемы кредитной задолженности государств ЦА находится на критическом уровне. Текущая ситуация, а именно, закрытие границ связанное с пандемией COVID-19 существенно замедлило темпы экономического роста стран -транзитеров (вплоть до практически полного приостановления). При этом в Китай в своей официальной статистике сообщает о восстановлении к концу 2020 г. своих экономических показателей, но существует большая доля вероятности, что турбулентная ситуация текущего года может привести к сокращению его зарубежных займов. Для развивающихся стран с высокими обязательствами по обслуживанию долга перед Китаем замедление кредитования потенциально может иметь неблагоприятные последствия для устойчивости экономики и обслуживании кредитов.

- Вопрос управления уже действующими инфраструктурными проектами и обеспечения их устойчивого функционирования. Часть объектов, построенных на кредитные деньги, остаются в собственности или безвозмездном/арендном пользовании кредиторов до момента возврата кредитов. Подобная практика имеет опасность, что даже в долгосрочной

---

<sup>275</sup> Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart, Christoph Trebesch (2019). China's overseas lending. Cambridge, 2019. P. 23. URL: <https://www.nber.org/papers/w26050.pdf>

перспективе государство-реципиент не сможет реализовать прибыль от международного транзита.

- Некоторые транспортные коридоры пока не вызывают широкого мультипликативного эффекта на экономики стран ЦА и региона в целом. К тому же наличие новой инфраструктуры ставит перед странами-транзитерами новые задачи: обеспечения транзитной дороги грузо- и пассажиропотоком при существенной тарифной конкуренции со странами, представляющими альтернативные маршруты; необходимость дополнительных затрат на техническое содержание маршрутов при натуральном росте транзита<sup>276</sup>; обеспечение управления действующими проектами при отсутствии квалифицированных кадров минимизирует дивиденды от существующих проектов.
- Риски безопасности и правопорядка: системная проблема соблюдения правопорядка в транзитных государствах, в т.ч. система неофициальных платежей связана как с коррупцией со стороны представителей власти, так и с преступными группировками со стороны дорожного рэкета; 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 оружие посредством новых маршрутов.
- Социальные риски, как возможность увеличения 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 ЭПШП на политическом уровне была активно поддержана

---

<sup>276</sup> 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>

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. При наличии тезиса о том, что «экономика некоторых стран может в значительной степени быть построена на транзите»<sup>277</sup>, важным вопросом является насколько при реализации данного потенциала будут соблюдены национальные интересы стран-транзитеров, на сколько это будет полезно для развития внутреннего бизнеса и увеличения доходов населения.

Надежды на то, что экономическое развитие в рамках ЭПШП облегчит проблемы государств, пока не оправдываются. Ситуация с пандемией COVID – 19 и предопределенный ею кризис существенно скажутся на экономиках 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.

Интересы государств региона зависят от цикличности основных экономических и политических процессов в ЦА. Но, при этом, республики Центральной Азии, несмотря на короткий срок своего независимого развития, сумели позиционировать себя как субъекты международных отношений<sup>278</sup>. Ресурсные ограничения малых государств затрудняют их одиночные действия, а их отдельные усилия недостаточны для эффективной защиты своих национальных интересов и обеспечения национальной безопасности в целом<sup>279</sup>. В рамках региональных организаций у государств больше возможностей реализовывать и защитить свои интересы, чем на национальном уровне.

---

<sup>277</sup> Фишбей 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.

<sup>278</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.68.

<sup>279</sup> Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: <https://e-history.kz/ru/contents/view/2629> (дата обращения 12.12.2020).



## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### 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](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Tajikistan/TJ_Law_on_Security_2011_as%20of%202016.pdf).
2. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 1 октября 2019 года) URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>
3. Законодательные и нормативные правовые акты в области обеспечения транспортной безопасности. URL: [http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya\\_bezopasnost/acts\\_ohrani\\_trans\\_bez.html](http://morflot.gov.ru/deyatelnost/transportnaya_bezopasnost/acts_ohrani_trans_bez.html) .
4. 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>.
5. Конституция Туркменистана (новая редакция.) URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=11808>
6. Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html> .
7. Концепция внешней политики Кыргызской Республики. URL: <https://textbooks.studio/uchebnik-mejdunarodnie-otnosheniya/kontseptsiya-vneshney-politiki-kyirgyizskoy-24732.html> .
8. Концепция внешней политики Российской Федерации Утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 30 ноября 2016 г. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/international/document25/>.
9. Концепция национальной безопасности Кыргызской Республики. URL: <https://vesti.kg/component/k2/item/13270-kontseptsiya-natsionalnoy-bezopasnosti-kyirgyizskoy-respubliki.html> .

10. Концепция Стратегии развития Республики Узбекистан до 2035 г. URL: <https://uzbekistan2035.uz/wp-content/uploads/2019/05/Концепция-Развития-Узбекистана-RUS.pdf/>.
11. Национальная стратегия развития Кыргызской республики на 2018-2040 годы. Бишкек, 2018 г. URL: <file:///C:/Users/Нр/Downloads/Национальная%20стратегия%20КР2018-2040.pdf>.
12. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj170774.pdf>.
13. 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>
14. 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.
15. 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>
16. 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.
17. Об утверждении Концепции внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан от 10 сентября 2012 года ЗРУ-330. URL: <https://www.lex.uz/acts/39322/>.
18. Оборонная доктрина Республики Узбекистан от 9 января 2018 года № ЗРУ-458. URL: <https://www.lex.uz/docs/3495906/>.

19. 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](https://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs)
20. 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. URL: <https://lex.uz/docs/3107042/>.
21. 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>.
22. 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>.
23. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 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/>
24. Указ 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: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086>
25. Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере

- транспорта» г. Ташкент, 1 февраля 2019 г., № УП-5647. URL: <https://www.lex.uz/docs/4194115>.
26. Указ Президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/41451>
27. 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/>.
28. Экономическая стратегия Туркменистана: приоритеты и прогнозируемые показатели. URL: <https://e-cis.info/news/567/84559/>.

#### ЛИТЕРАТУРА НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

29. 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: 20.05.2020).
30. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: «Белый Ветер», 2017. 216 с.
31. Бекмурзаев Н. Что ожидать от новой концепции внешней политики Узбекистана? URL: [https://cabar.asia/ru/chto-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#\\_ftn3](https://cabar.asia/ru/chto-ozhidat-ot-novoj-kontseptsii-vneshnej-politiki-uzbekistana#_ftn3)
32. Большую Центральную Азию опутает железнодорожный спрут. URL: <https://vestikavkaza.ru/analytics/Bolshuyu-TSentralnuyu-Aziyu-oputaet-zheleznodorozhnyu-sprut.html> (дата обращения: 10.10.2020).

33. 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:10.10.2020).
34. 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:17.05.2020).
35. Внешний долг Узбекистана вырос на \$700 млн. URL: <https://review.uz/post/vneshniy-dolg-uzbekistana-vros-na-700-mln>(дата обращения:05.11.2020).
36. Второе десятилетие ШОС: перспективы и сложности URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content\\_25618503.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2012-06/11/content_25618503.htm) (дата обращения: 25.02.2020).
37. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания». URL:<http://president.uz/ru/lists/view/1227> (дата обращения: 25.07.2020).
38. Газ не спас: почему нищенствует Туркмения. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/02/08/12172645.shtml> (дата обращения:28.04.2020).
39. Глава Минфина РТ: Доля Китая во внешнем долге Таджикистана составляет около 48%. URL: <https://rus.ozodi.org/a/30090194.html>(дата обращения: 26.04.2020).
40. Голиусов, Юрий Федорович. 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.: 2010.299 с.: ил. РГБ ОД, 71 11-23/26. С.20.
41. 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:12.11.2020).
- 42.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:17.05.2020).
- 43.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](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2331512.07.19_Updated_VNR_of_Turkmenistan.pdf) (дата обращения:26.04.2020).
- 44.Долг Узбекистана перед КНР превысит \$3 млрд . URL: <https://regnum.ru/news/2766751.html> (дата обращения:05.11.2020).
- 45.ЕАЭС и Китай: риски сопряжения [Электронный ресурс]. URL: <https://365info.kz/2018/10/eaes-i-kitaj-riski-sopryazheniya> (дата обращения: 19.02.2020).
- 46.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:26.04.2020).
- 47.Евстафьев Д. Мир после коронавируса: будущее постсоветской Евразии. URL:<https://eurasia.expert/mir-posle-koronavirusa-budushchee-postsovetskoj-evrazii/> (дата обращения 12.12.2020).
- 48.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:12.11.2020).

- 49.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. 52 с. С.34.
- 50.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:10.10.2020).
- 51.Зокидов А.А. Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. 08.00.13 – Менеджмент. Автореферат докторской диссертации (DSc) по экономике. Ташкент, 2018. 12 с. С.11.
- 52.Изимов Р. Китай и Туркменистан: региональное измерение URL: <https://cabar.asia/ru/ruslan-izimov-kitaj-i-turkmenistan-regionalnoe-izmerenie/> (дата обращения:28.04.2020).
- 53.Итоги программы «Нурлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. URL: <https://www.europe-china.kz/news/12517>(дата обращения:12.11.2020).
- 54.Казанцев А.А. «Большая игра» с неизвестными правилами: мировая политика и Центральная Азия». М.: Наследие Евразии, 2008.С.6.
- 55.Каким странам Казахстан должен больше всего. URL: <https://lsm.kz/dolg-2020-infografika> (дата обращения:12.11.2020).
- 56.Каких успехов добивается Узбекистан во внешней политике во главе с Шавкатом Мирзиёевым. URL: <http://xs.uz/ru/post/kakikh-uspekho-dobivaetsya-uzbekistan-vo-vneshnej-politike-vo-glave-s-shavkatom-mirziyoevum/> (дата обращения:08.10.2020).
- 57.Каримов И.А. Стабильность и реформы: статьи и выступления. М.: Палея, 1996. 509 с.
- 58.Китай рискует потерять Туркменистан. Что осталось за кулисами турне Си Цзиньпина в Центральную Азию? URL: <https://eurasia.expert/kitay->

- riskuet-poteryat-turkmenistan-turne-si-tszinpina-v-tsentralnoy-azii/ (дата обращения: 28.04.2020).
59. Китайская экспансия: мифы и реалии. URL: [https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya\\_ekspansiya\\_mifyi\\_i\\_realii](https://forbes.kz/process/expertise/kitayskaya_ekspansiya_mifyi_i_realii) (дата обращения 12.12.2020).
60. Классификатор стран мира. URL: <http://www.mir-geo.ru/> (дата обращения: 12.11.2020).
61. Кокорев И. Г. Система транспортной безопасности — составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2004. N 1. С. 16.
62. 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%2fPPRiCAqhKb7yhsjut9aDww3A3fMqDEftLPyp5IJaUZCJrImW8%2fIDi2g7uqZABCXqS6Oi15T0kG9IvdDmfA2M5lSgzFVxuNoTA8N67V5rk%2b1RB4yH8OvkEclg3/> (дата обращения: 08.10.2020).
63. Концепцию нацбезопасности Узбекистана обновят в 2018 году. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20180116/7274991/kontseptsiiu-natsbezopasnosti-uzbekistana-obnovyat.html> (дата обращения: 10.10.2020).
64. 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.
65. 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: 12.11.2020).



- 66.Куприянов А. Китаестан. Зачем КНР военная база в афганском Бадахшане. URL: <https://iz.ru/697205/aleksei-kupriianov/kitaestan> (дата обращения:28.04.2020).
- 67.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:12.11.2020).
- 68.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:17.05.2020).;
- 69.Лаумулин М.Т. Современный Туркменистан в поисках выхода из транспортно-коммуникационной ловушки. URL: <https://isca.kz/ru/analytics-ru/3218> (дата обращения:15.11.2020).
- 70.Ли Кэцян списал долг Монголии перед Китаем. URL: <http://asiarussia.ru/news/13002/>(дата обращения:17.11.2020).
- 71.Макрообзор ЕАБР. 04.2020. Обновленный прогноз. С.10. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview\\_04\\_2020\\_RU\\_web.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/5c8/EABRMacroview_04_2020_RU_web.pdf) (дата обращения:12.11.2020).
- 72.Макроэкономический обзор Казахстана: апрель 2020. URL: [https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/МОК\\_AERC\\_April\\_2020.pdf](https://aerc.org.kz/images/blogs/2020/04/27/МОК_AERC_April_2020.pdf) (дата обращения:12.11.2020).
- 73.Малаев М. Пришел, увидел, прикупил // Журнал «Огонёк», №39 от 07.10.2019. С.19
- 74.Мельвиль А.Ю. и др. Категории политической науки. М.: МГИМО (У) МИД, РОССПЭН. 2002. 656 с.
- 75.Мирзиёев предложил создать совет по транспортным коммуникациям стран ЦА. URL: <https://uz.sputniknews.ru/society/20180920/9480342.html> (дата обращения:05.11.2020).
- 76.Многовекторность Узбекистана может выйти боком URL: [https://zavtra.ru/events/mnogovektornost\\_uzbekistana\\_mozhet\\_ne\\_dovesti\\_do\\_dobra](https://zavtra.ru/events/mnogovektornost_uzbekistana_mozhet_ne_dovesti_do_dobra) (дата обращения:05.11.2020).

77. Молнар Е. , Оджала Л. Вопросы содействия развитию международных грузоперевозок и торговли (СГТ) в странах СНГ-7, Казахстане и Туркменистане Всемирный банк. URL: <https://studylib.ru/doc/2648143/kazakhstan-i-turkmenistan> (дата обращения: 25.07.2020).
78. Мэн Сянлинь. Таджикский чиновник: инициатива «Один пояс, один путь» имеет огромное значение для развивающихся стран. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2019/0408/c95181-9564562.html> (дата обращения: 12.11.2020).
79. Началась делимитация границы с Кыргызстаном, был взят курс на улучшение отношений с Таджикистаном. URL: <https://uz.sputniknews.ru/politics/20161206/4319972/что-uspel-mirzиеv-za-3-mesyaca.html> (дата обращения: 08.10.2020).
80. Николаева Н.В. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции, 7 февраля 2007г. / под ред. В.П.Войтенко. М., 2007. с.268
81. Николаева Н.В. Транспортная безопасность: проблема определения понятия и содержания. URL: <http://inter-legal.ru/transportnaya-bezopasnost-problema-opredeleniya-ponyatiya-i-soderzhaniy> (дата обращения 20.11.2020).
82. Новый Шелковый путь: Китай делает ставку на Узбекистан? URL: <https://www.dw.com/ru/новый-шелковый-путь-китай-делает-ставку-на-узбекистан/a-53762188> (дата обращения: 12.11.2020).
83. ОБСЕ впервые направит в Узбекистан полноценную миссию наблюдателей. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2016/10/21/osce/> (дата обращения: 08.10.2020).
84. Объем китайских инвестиций в Таджикистан превысил \$2 млрд. URL: <https://novosti-tadzhikistana.ru/obem-kitajskih-investicij-v-tadzhikistan-prevysil-2-mlrd/> (дата обращения: 27.05.2020).

85. Объем переводов трудовых мигрантов в Таджикистан превышает госбюджет. URL: [https://eadaaily.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](https://eadaaily.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: 26.04.2020).
86. «Один пояс, один путь»: мегавозможности — мегапроект. URL: <http://www.isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmozhnosti-megaproekt> (дата обращения: 10.10.2020).
87. Ордабаев А. 2016. Транспортные коридоры Южной Азии и Кавказа. Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан - Лидера Нации. Астана. 48 с.
88. 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](http://www.ng.ru/courier/2019-09-15/11_7676_dip02.html) (дата обращения: 17.05.2020).
89. Панфилова В. Пекин осваивает Горный Бадахшан. URL: [http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5\\_7717\\_tajikistan.html](http://www.ng.ru/cis/2019-10-31/5_7717_tajikistan.html) (дата обращения: 17.05.2020).
90. Перебоев В.С. Интеграционная политика России на постсоветском пространстве: этапы и стратегия: дис. кандидата полит. наук. Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: 2012. 230 с. С.3- 8.
91. Перепелица О. Обеспечение транспортной безопасности в условиях экономической нестабильности. 11 февраля 2016 года. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/passazhirskie-zh-d-perevozki/obespechenie-transportnoi-bezopasnosti-v-usloviakh-ieconomicheskoi-nestabilnosti/?print/> (дата обращения 20.11.2020).
92. 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: 26.04.2020).

93. По итогам визита Си Цзиньпина в Россию, стороны подписали 32 соглашения о сотрудничестве. URL: [http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165\\_02.shtml](http://www.cntv.ru/2015/05/14/VIDE14315680839165_02.shtml) (дата обращения: 25.02.2020).
94. Попали ли союзники России в долговую зависимость от Китая? URL: <https://p.dw.com/p/3LIEY> (дата обращения: 28.04.2020).
95. «Пояса» и «пути» Китая для Таджикистана. URL: <https://rus.ozodi.org/a/29898007.html> (дата обращения: 17.05.2020).
96. Правительство приняло Комплексный план по восстановлению экономического роста. URL: <https://primeminister.kz/ru/news/pravitelstvo-prinyalo-kompleksnyy-plan-po-vostranovleniyu-ekonomicheskogo-rosta-194594> (дата обращения: 12.11.2020).
97. Президент Киргизии вновь просит Китай отложить выплаты по кредитам. URL: <https://regnum.ru/news/economy/3062640.html> (дата обращения: 17.05.2020).
98. Президент подписал указ «О концепции внешней политики Кыргызской Республики». URL: <https://barometr.kg/prezident-podpisal-ukaz-o-konceptcii-vneshnej-politiki-kyrgyzskoj-respubliki> (дата обращения: 20.05.2020).
99. Президент Таджикистана продал земли Китаю за полмиллиарда URL: <https://www.nur.kz/262857-prezident-tadzhikistana-prodal-zemli-kitayu-za-polmilliarda.html> (дата обращения: 26.04.2020).
100. Примаковские чтения онлайн 2020. Сессия 2. URL: <https://youtu.be/sPKy9UD4xIM> (дата обращения: 30.05.2020).
101. Проекты «Нурлы жол». URL: <https://www.europe-china.kz/nurly-zhol> (дата обращения: 12.11.2020).
102. Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь. URL: [https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82\\_DSC\\_PN\\_2019.pdf](https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf) С.47-51. (дата обращения: 10.10.2020).

103. Риски налоговой системы. URL: [https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297\\_riski\\_nalogovoy\\_reformy](https://gazeta.norma.uz/publish/doc/text141297_riski_nalogovoy_reformy)(дата обращения:05.11.2020).
104. Россия выезжает на Шелковый. URL: <http://www.inozpress.kg/news/view/id/50199> (дата обращения: 19.02.2020).
105. Саидов А. Х., Кашинская Л. Ф. Национальная безопасность и национальные интересы: взаимосвязь и взаимодействие (опыт политико-правового анализа). Журнал российского права, №12. 2005.
106. Салеев В.Н. Транспортная безопасность — категория экономическая // Транспортная безопасность и технологии. 2004. № 1.
107. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции // Журнал «Восток. Афро-азиатские общества: история и современность». М.: Академический издательский центр «Наука» РАН, 2016 г. №4.
108. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая. URL: [http://www.perspektivy.info/oikumena/azia/shelkovoje\\_nastuplenije\\_kitaja\\_2016-01-11.htm](http://www.perspektivy.info/oikumena/azia/shelkovoje_nastuplenije_kitaja_2016-01-11.htm) (дата обращения 03.05.2020).
109. Семенова Н. К. Концептуальные основы транспортной политики России и Китая в Центральной Азии // Восточная аналитика, №2, 2019.
110. 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:17.12.2020).
111. Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии // Восточная аналитика. Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока, 2012. №3. М.: Институт востоковедения РАН. 210с. С.148.
112. Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты М.: ИВ РАН. 2018. 248 с.

113. Симфония Си: что даст России сопряжение «Пояса и пути» с ЕАЭС. URL: <https://iz.ru/871414/nataliia-portiakova/simfoniia-si-chto-dast-rossii-sopriazhenie-poiasa-i-puti-s-eaes> (дата обращения: 18.03.2020).
114. Сопряжение «Нурлы жол» и Шелкового пути. URL: <http://apgazeta.kz/2017/05/16/sopryazhenie-n%D2%BIrly-zhol-i-shelkovogo-puti/> (дата обращения: 12.11.2020).
115. Строганов А.О. Новый Шелковый Путь: вызов российской логистике. «Азимут научных исследований: экономика и управление» Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.
116. Сулакшин 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.
117. Таджикистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas/Tadzhikistan/topics/Экономика> / (дата обращения: 26.04.2020).
118. Тельнов В. Национальные интересы стран ЕАЭС: на пути к балансу. URL: <https://e-history.kz/ru/contents/view/2629> (дата обращения 12.12.2020).
119. Титова Н.К. Понятие и содержание терминов «транспортная безопасность» и «угроза транспортной безопасности»: теоретический аспект // Транспортное право. 2012. № 3. С. 30 – 32.
120. Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/4074> (дата обращения: 22.02.2020).
121. Транспортное право / Отв. Ред. Н.А. Духно, А.И. Землин. 2-е изд., перераб и доп. М.: Юрайт, 2019. 380 с. С. 199-212.
122. Транспортные коридоры. Узбекистан. URL: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения: 10.10.2020).

123. Трофименко Ю.В. Методические подходы к обеспечению транспортной безопасности в России и странах Европейского Союза // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 6 (37). С. 24 – 25.
124. Туркменистан возрождает маршруты великого Шёлкового пути. URL:<https://sng.today/ashkhabad/9462-turkmenistan-vozhzhdaet-marshruty-velikogo-shelkovogo-puti.html>(дата обращения:26.04.2020).
125. Туркменистан и Китай сообща возрождают Великий Шелковый путь. URL:<https://niros.ru/obschestvo/94552-turkmenistan-i-kitay-soobschavozrozhdayut-velikiy-shelkovyy-put.html>(дата обращения:26.04.2020).
126. Туркменистан. Экономика. URL: [https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/ Экономика/](https://knoema.ru/atlas/Туркменистан/topics/Экономика/) (дата обращения:26.04.2020).
127. Узбекистан возглавил рейтинг самых коррумпированных стран. URL:<https://lenta.ru/news/2012/02/14/corruption/> (дата обращения: 08.10.2020).
128. Узбекистан разрабатывает транспортную стратегию до 2035 года URL:[https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT\\_ID=46883](https://iteca.uz/mining/rus/PressCentre/news.php?ELEMENT_ID=46883) (дата обращения:10.10.2020).
129. Узбекистан. Экономика. URL: <https://knoema.ru/atlas/atlas/Узбекистан/> (дата обращения:05.11.2020).
130. 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 :26.04.2020).
131. Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск № 20, том 20, 2015.
132. Феруза Джани. В Узбекистане появляется публичная политика. Так и до свободы слова недалеко. URL: <https://www.ferghananews.com/articles/9142> (дата обращения:28.04.2020).

133. Фишбей 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.
134. Центральный банк Узбекистана. URL: [https://cbu.uz/ru/press\\_center/reviews/](https://cbu.uz/ru/press_center/reviews/) (дата обращения:05.11.2020).
135. Цыганков А. П. Ганс Моргентау: Взгляд на внешнюю политику // Власть и демократия: Зарубежные ученые о политической науке. М., 1992. С. 168.
136. Челядинский А.А. Понятие интеграции в международных отношениях: теоретический аспект // Журнал международного права и международных отношений, № 1. 2009. С.29.
137. 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-knr.html>(дата обращения:20.05.2020).
138. 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:26.04.2020).
139. Что значит для Узбекистана «Экономический пояс Шелкового пути?». URL: <http://infoshos.ru/ru/?idn=21344> (дата обращения: 10.10.2020).
140. Шавкат Мирзиёев выступил за наполнение «Пояса и пути» конкретными проектами. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2017/05/15/belt-road/>(дата обращения:10.10.2020).
141. Экономика - Министерство иностранных дел Туркменистана. URL: <https://www.mfa.gov.tm/ru/articles/4> (дата обращения:26.04.2020).



142. 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-vozhnost-i-ugroza.html>(дата обращения:05.11.2020).
143. 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-edinoy-transportnoy-politiki.html>(дата обращения:10.10.2020).
144. Юсупов Ю. Экономические реформы в Узбекистане: достижения, проблемы, перспективы URL: <https://fpc.org.uk/экономические-реформы-в-узбекистане/> (дата обращения:08.10.2020).
145. Fitch подтвердило рейтинги Узбекистана на уровне «ВВ-», прогноз «Стабильный». URL: <https://www.fitchratings.com/research/ru/sovereigns/fitch-affirms-uzbekistan-at-bb-outlook-stable-13-10-2020> (дата обращения: 05.11.2020).

#### ЛИТЕРАТУРА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

146. 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://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-14/russian-chinese-partnership-threat-us-interests> (date of the application 28.10.2020).
147. Andrew E. Kramer (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> (date of the application 03.11.2020).
148. 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 (date of the application 23.10.2020).
149. Central Asia's Silk Road Rivalries. URL: <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries> (date of the application 17.05.2020).
  150. China's Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, D.C., 2018.
  151. 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/> (date of the application 12.11.2020).
  152. Elbridge A. Colby and A. Wess Mitchell (2019). The Age of Great-Power Competition // Foreign Affairs, January/February. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-12-10/age-great-power-competition> (date of the application 23.10.2020).
  153. Elbridge A. Colby and David Ochmanek (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> (date of the application 23.10.2020).
  154. Elizabeth Wishnick (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>(date of the application 05.11.2020);
  155. Ethan Meick (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> (date of the application 03.11.2020);
  156. 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 (date of the application 03.11.2020);
157. Gao Hucheng (2016). Creating the New Ground of Opening Up. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/20160401298984.shtml> (date of the application 18.03.2020).
158. Garcia-Herrero A.(2017). 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. URL: [http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating\\_The\\_New\\_Silk\\_Road.pdf](http://www.oliverwyman.com/content/dam/oliverwyman/v2/publications/2017/aug/Navigating_The_New_Silk_Road.pdf) (date of the application: 02.05.2020).
159. Gilbert Rozman (2014). The Russian Pivot to Asia // Asan Forum, December 1. <http://www.theasanforum.org/the-russian-pivot-to-asia> (date of the application 26.10.2020).
160. 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> (date of the application 26.10.2020).
161. IMF: World Economic Outlook (WEO) Database, October 2020. URL: <https://knoema.ru/atlas/Казахстан/> (date of the application: 12.11.2020).
162. Joshua Norman. The world's enduring dictators: Islam Karimov, Uzbekistan. URL: <https://www.cbsnews.com/news/the-worlds-enduring-dictators-islam-karimov-uzbekistan/>(date of the application: 08.10.2020).
163. Leon Aron (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/>(date of the application 28.10.2020).
164. 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:ab>

- 647675-d360-4e05-bf96-1bce74dcb725/CEES%20Working%20Paper%203.pdf (date of the application 03.11.2020).
165. 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> (date of the application 03.11.2020).
166. Michael Kofman (2019). Towards a Sino-Russian Entente? // Riddle, November 29. URL: <https://www.ridl.io/en/towards-a-sino-russian-entente> (date of the application 03.11.2020).
167. Morgenthau H. (1952). Politics among Nations. N. Y., 1948; In Defence of National Interest. N. Y.
168. Nieburg R. (1956). His Religious, Social and Political Thoughts / Ed. by Ch. W. Kegley and R. W. Breall. N. Y.
169. Puchala D. J. (1994). The History of the Future of International Relations // Ethics and International Affairs. Vol. 8. No 3. P. 187.
170. 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](https://cdn.cfr.org/sites/default/files/report_pdf/CSR85_Blackwill_China.pdf) (date of the application 23.10.2020).
171. 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> (date of the application 05.11.2020).
172. 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> (date of the application 25.10.2020).
173. Russel B. (1965). Power. A New Social Analysis [Text] / Bertrand Arthur William Russell. London. P.25.

174. Russia's Pivot to Asia // Economist, November 26. URL: <https://www.economist.com/asia/2016/11/26/russias-pivot-to-asia>
175. Sebastian Horn, Carmen M. Reinhart, Christoph Trebesch (2019). China's overseas lending. Cambridge. P. 23. URL: <https://www.nber.org/papers/w26050.pdf> (date of the application: 05.12.2020).
176. Simon T. Wezman (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> (date of the application 07.11.2020).
177. Stossinger J.G. (1969). The Might of Nations. World Politics in Our P. 27. N.Y.
178. 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> (date of the application 03.11.2020).
179. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (date of the application: 12.12.2020).
180. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21-st Century Maritime Silk Road. Beijing: Foreign Languages Press. 2015.
181. World Development Indicators (WDI). URL: <https://knoema.ru/atlas/Киргизия/topics/Экономика> (date of the application: 17.05.2020).

## ЛИТЕРАТУРА НА КИТАЙСКОМ ЯЗЫКЕ

182. 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). (кит.)
183. 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.)
184. 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») URL: <http://world.people.com.cn/n1/2016/0718/c1002-28563324.html> (дата обращения:28.04.2020). (кит.)
185. 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 миллиардов помощи участникам инициативы Один пояс, один путь в ближайшие 3 года). URL: <https://business.sohu.com/20170514/n492960927.shtml> (кит.).
186. 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.)
187. 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.).

188. 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.).
189. 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», №2, 2017 г.). (кит.).
190. 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.).
191. 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). URL: [http://futures.eastmoney.com/news/1514,  
20160709640395025.html](http://futures.eastmoney.com/news/1514,20160709640395025.html) (дата обращения:28.04.2020). (кит.)
192. 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.).
193. 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.).
194. 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» № 4, 2017). (кит.).
195. 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.).
196. 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.).
197. 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.).
198. 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.).
199. 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) // «Хуаньцю шибао». URL: [http://opinion.huanqiu.com/opinion\\_world/2013-06/4015140.html](http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2013-06/4015140.html) (дата обращения: 07.05.2020) (кит.)
200. 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.).



201. 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). (кит.).
202. 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 г., № 2. С.63-74. (кит.).
203. 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 г.). (кит.).
204. 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.).
205. 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», № 2, 2017). (кит.).
206. 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 цзинци», № 5, 2016). (кит.).
207. 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.).
208. 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 г., выпуск 2). (кит.)
209. 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), № 2, 2016 г). (кит.).
210. 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). URL: [http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt\\_673036/t1442647.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1442647.shtml) (дата обращения:12.11.2020). (кит.)