

**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 1.**

**Авторы:**

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

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

**МОСКВА  
2019**

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 1. М.: ИВ РАН, 2019. 69 с.

**АННОТАЦИЯ.** В монографии / сводном аналитическом докладе «Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности. Часть 1», выполненного в рамках научного проекта РГНФ № 19-014-00027А исследуются российское и китайское видение процессов со-развития Экономического пояса Шелкового Пути и Евразийского экономического союза, выявлению общих и специфических подходов сторон при реализации транспортных проектов, анализу хода их реализации, выявлению потенциальных факторов риска национальным интересам РФ в этом контексте, проводится анализ шансов, возможностей и гипотетических вызовов в процессе сопряжения ЭПШП и ЕАЭС.

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ	
1.1. Российско-китайское сближение.....	11
1.2. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска..	15
1.3.Сопряжение ЭПШП и ЕАЭС: анализ шансов, возможностей и гипотетические вызовы.....	28
ГЛАВА 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ	
2.1. Социально-политические проблемы стран - транзитеров в контексте реализации китайской инициативы «Один пояс-один путь».....	33
2.2. Китай в транспортном секторе Центральной Азии: интеграция или экспансия?..	37
2.3..Приоритеты транспортного развития и национальные интересы РФ.....	42
ГЛАВА 3. КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА	
3.1. РФ – Центральная Азия – КНР: транспортное сотрудничество с элементами конкуренции.....	44
3.2.Анализ существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов формате «РФ - КНР».....	49
3.3. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект.....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	60
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	62

## ВВЕДЕНИЕ

Транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс вписаться в процесс глобализации и интеграции. Российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС, ШОС, ЕС, ЕАЭС и др. и в этом смысле стать необходимым катализатором развития международной торговли.

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.

Процесс конвергенции китайского мега-проекта Экономического Пояса Шелкового Пути и Евразийского Экономического Союза неизбежно вызовет смену геополитических акцентов в Евразии. Политическая карта евразийского пространства уже сегодня «читается» иначе, чем в начале XXI в. Вес и роль ключевых игроков – России и Китая постепенно усиливается, что особенно актуально для Москвы в условиях сохраняющейся конфронтации с Вашингтоном и Брюсселем, а так же расширением процессов глобализации, охватившей сегодня большинство стран мира, включая развитие российско-китайской транспортной инфраструктуры.

Цель проекта - проанализировать возможности российско-китайского сотрудничества в сфере взаимодействия / сопряжения китайского «Шелкового» и Евразийского проектов, включая анализ специфики национально-региональных (энергетических) и транспортных интересов. Генезис вопроса обусловлен «параллельным» выдвижением и развитием данных проектов. С одной стороны, в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином в Астане была провозглашена идея реализации «Экономического Пояса Шелкового Пути», охватывающая потенциально десятки стран Евразии, включая РФ. С другой стороны, Россия, Казахстан и Белоруссия образовали

Таможенный Союз (ТС), а в 1 января 2015 г. он эволюционировал в Евразийский Экономический Союз с подключением Армении и Кыргызстана.

Главной задачей проекта является изучение возможности интеграции национальных транспортных путей в единую международную /Евразийскую систему в ходе процессов сораствления ЭПШП и ЕАЭС, а также изучение энергетических, инвестиционных и торговых треков российско-китайского взаимодействия в Евразии в условиях сопряжения данных проектов, выявлению общих и специфических подходов сторон при реализации проектов, анализу хода их реализации, выявлению потенциальных факторов риска национальным интересам РФ в этом контексте.

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.

Комплексность исследования так же видится в охвате не только транспортных вариантов сопряжения «Экономического пояса Шелкового пути» и Евразийского экономического союза, но и исследует энергетические, инвестиционные и торговые сегменты формирующегося евразийского пространства в рамках исследуемой проблематики.

Построение методологии исследования явлений политической действительности с учетом факта их постоянного качественного изменения, взаимосвязи частей и компонентов политической жизни, противоречивости политических процессов предполагает необходимость использования следующих принципов: объективности - изучение объективных закономерностей, которые определяют процессы общественно-политического развития, опора на факты в их истинном содержании; единства анализа и синтеза, логического и исторического; выявления в объекте разнокачественных связей и их взаимодействия; непрерывного движения и развития всех явлений; научности - использование нового и прогрессивного, возможность использования результатов исследований; взаимодействия, предполагающего использование разнообразных связей, многовариантности, и целостности отображения и исследования явлений; достоверности; противоречивости; преемственности; относительности; системности; историзма; абстрагирования - независимости представлений, суждений, утверждений, выводов от субъекта; детерминизма - обусловленности всех явлений действием тех или иных причин;

-всесторонности - учета всех сторон и взаимосвязей, влияющих на политическую сферу жизни общества: исторических, национальных, экономических, социально-политических условий; принцип системности.

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

При реализации проекта предполагается использовать методики сравнительного анализа для:

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

Метод системного анализа и комплексный подход будет применен к рассмотрению основных региональных процессов и политики РФ и КНР в транспортной сфере в Евразии. Планируется провести экспертную экономическую и геополитическую оценку, а также классификацию рисков и угроз национальным интересам РФ при претворении в жизнь проектов в рамках ЭПШП. Ценностно-ориентированный подход для анализа в рамках политологии транспорта представляется нам особенно важным, поскольку связывает динамику транспортной сферы с социально и политически очерченными целями всего государства и общества, демонстрирует связи технических, социальных и личностных компонентов развития транспортных систем.

Институционально-правовой подход учитывает то, что транспортные проблемы и политические инструменты их решения существенным образом различаются для локального, национального и наднационального уровней.

Так же в исследовании будет применен стадийный подход, делающий акцент на проблематике выработки, принятия и имплементации решений, формирования транспортных «политик», подходов, каждый из которых обладает собственными инструментами исследования и смещает акценты в сторону либо нормативно-правового, политико-административного, либо практически ориентированного, прикладного политического анализа.

Фундаментальность проекта подтверждается масштабами возможной интеграции РФ, КНР и других стран, входящих в ЭПШП и ЭАЭС в Евразии и сопредельных регионах.

Актуальность обусловлена необходимостью 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».

Фундаментальность проекта так же связана с наличием массива теоретических и практических исследований, посвященных оптимизации транспортных проектов, конкуренции, рискам и безопасности для существующих и перспективных проектов, а также изучением и анализом конструктивных и негативных (сдерживающих) факторов развития транспортного диалога в формате «РФ – КНР», с выявлением ряда факторов и условий, способствующих восстановлению утраченного РФ доминирования в регионе, прогнозированием сценариев развития Международных транспортных коридоров (МТК), транспортной конкуренции и взаимодействия в формате «РФ – КНР».

Актуальность проекта обусловлена также взаимодополняемостью региональных транспортных систем не до конца раскрытым, высоким потенциалом российско-китайского партнерства в транспортной сфере. В этом контексте транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс вписаться в процесс глобализации и интеграции. Российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС, ШОС, ЕС, ЕАЭС и др. и в этом смысле стать необходимым катализатором развития международной торговли.

Итоги исследования дадут возможность по-новому структурировать и прогнозировать евразийскую систему международно-экономических отношений, выделяя приоритетные / доминирующие форматы (как двусторонние, так и многосторонние), анализируя слабые и сильные стороны развивающегося ЭПШП, а также перспективы создания локальных Зон Свободной Торговли и/или единой евразийской зоны свободной торговли, движения товаров, услуг и капиталов.

Комплексная проработка концепции «континентального партнерства» в связи со стыковкой ЕАЭС и ЭПШП 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.

Учитывая актуальность проблематики, теоретическими исследованиями в области российско-китайского транспортного взаимодействия и евразийской безопасности активно занимаются ведущие отечественные и зарубежные, в том числе китайские специалисты.

Изучению перспектив России в проекте «Экономический пояс Шелкового пути», приоритетам совместного развития евразийских государств, российско-китайскому сотрудничеству в области транспорта посвящены работы ведущих отечественных и центрально-азиатских ученых, среди которых Гельбрас В.Г., Лузянин С.Г., Базаров Б.В., Бесстремьянная Е.И., Караганов С.А., Бордачев Т.В., Денисов И.Е., Казанцев А.А., Звягельская И.Д., Кузьмина Е.М., Сазонов С.Л., Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А., Подберезкина О.А., Салицкий А.И., Савкович Е.В., Данков А.Г., Тураева М.О., Уянаев С.В., Дунаев О.Н., Кулакова Т.В., Харламова Ю.А. и др.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Базаров Б. В., Базаров В. Б., Нолев Е. В. Новый Шелковый путь: открытая политика открытого общества Китая // *Власть*. 2015. № 11. С. 29-34; Бесстремьянная Е.И. Международные инфраструктурные проекты Китая / Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XVI Ежегодное издание. М.: Институт Дальнего Востока РАН, 2011; Бордачев Т.В. Новое Евразийство // *Россия в глобальной политике*. 2015, № 5 / <http://www.globalaffairs.ru/number/Novoe-evraziistvo-17754>; Гельбрас В.Г. Геоэкономическая стратегия Китая (опыт реконструкции) / *Азия и Африка сегодня*. 2016. №1. С.15-25; Денисов И.Е. Пекин выйдет из тени по Шелковому пути / <http://www.globalaffairs.ru/number/Puteshestvie-na-zarad-17315>; Дунаев О.Н., Кулакова Т.В. Интеграция российской транспортной системы в Евроазиатское экономическое пространство / *Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал*. 2006. № 3 (129). С.23-26; Лузянин С.Г. Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад №25/2016 / С.Г.Лузянин (рук.) и др.: Х. Чжао (рук.) и др. (Гл. ред. И.С.Иванов). РСМД.М., 2016; Лузянин С.Г., Сазонов С.Л. Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // *Обозреватель / Observer*. 2015. №5 (304); Парамонов В.В., Строков А.В., Столповский О.А. Китайский экономический экспресс в центре Евразии: новая угроза или исторический шанс? (Экономическое присутствие Китая в Центральной Азии). Барнаул: ОАО «Алтайский полиграфический комбинат», 2010. 160 с.; Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. 2016. № 28. / А.А. Казанцев, И.Д. Звягельская, Е.М. Кузьмина, С.Г. Лузянин; гл. ред. И. С. Иванов; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2016. 52 с.; Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России/МГИМО (У) МИД. М.: 2015; Сазонов С.Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ. 2012. 332 с.; Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая / [http://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); Савкович Е.В., Данков А.Г. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров *Сравнительная политика*. 2011; Том 2, № 4(6) . С. 98-108; Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 62 с.; Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>; Харламова Ю.А. Роль железнодорожного комплекса в стратегии развития современной России / *Проблемы национальной стратегии*. 2012. № 1 (10). С.113-128; Экономический пояс Шелкового пути и приоритеты совместного развития евразийских государств / *К Великому океану-3. Аналитический доклад «Создание Центральной Евразии» Международного Дискуссионного клуба «Валдай»* / <http://ru.valdaiclub.com/a/reports/k-velikomu-okeanu-3/>; Казанцев А.А. Транспортные коридоры через Центральную Азию: как создать их интегрированную сеть в условиях геополитических противоречий / *Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана)* / Отв. ред. Е.Т. Карин. Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015. 112 с. С.19-25.



Необходимо особо отметить научные исследования в КНР. После выдвижения Китаем новой внешнеполитической инициативы «Экономический пояс на Шелковом пути» (ЭПШП) в 2013 г. разработка новых проектов и программ в рамках инициативы ЭПШП актуализировало потребность в аналитических экспертизах и стратегических выкладках. В КНР в настоящее время функционируют 426 «мозговых центра» по выработке государственных решений в стратегических направлениях внутренней и внешней политики страны, более 20 исследовательских институтов, центров и отделов, специализируются только на изучении Центральной Азии. Власти КНР намерены продолжать наращивать потенциал китайской аналитики и способствовать увеличению аналитического сопровождения принимаемых решений. Так, в декабре 2013 года на территории Синьцзяна было создано 5 новых аналитических центров: Центральноазиатский научный центр, Центральноазиатский центр сельского хозяйства, Центральноазиатский биологический центр, Центральноазиатский промышленный инкубаторский центр и Центральноазиатский центр информационных технологий, в феврале 2014 года в провинции Шаньси было образовано три института – Институт Центральной Азии, Институт по изучению Шелкового пути при Северо-Западном университете и Институт Центральной Азии при Сианьском университете иностранных языков. Деятельность всех перечисленных новых структур призвана содействовать претворению в жизнь проектов в рамках ЭПШП. Китайское руководство осознает, что стратегия усиления мирового влияния требует не только политических амбиций, роста экономики и военной мощи, но и качественных интеллектуальных ресурсов, способных обеспечивать оценку рисков и возможностей для победы в конкурентной борьбе с другими глобальными державами.

Китайские исследователи Чен Хунцзе, Чжао Хуашэн, Ли Чжунхай, Сунь Ли, Фу Цзинъюнь, Фань Юнмин, Ли Сяньян, Ма Шучжун, Лю Вэньцзюнь, Чжао Юмин и др.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Чен Хунцзе «Экономический пояс Шелкового Пути и Морской Шелковый путь 21-века» с точки зрения экспертов КНР/ <http://oaji.net/articles/2015/245-1439538260.pdf>; Чжао Хуашэн Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая/ [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2883#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content); Ли Чжунхай. Экономические пояса: шелковый путь и Евразийский экономический союз / Исследования России, Восточной Европы и Центральной Азии. №4.2015 / <http://www.ouyj-oys.org/Magazine>; Гао Цзисян. Элосы дуйвай цзинци гуаньси яньцзю (Исследование внешнеэкономических отношений России). Пекин: Чжунхуа гуншан лянхэ чубаньшэ, 2007.-220 с.; Sun Li. Silk Road Economic Belt: Together towards Better Future/ 19. Eurasian Transport Corridors: New Ways for Cooperation. Conference Proceedings, Astana, April 20, 2015. CENTRAL ASIA'S AFFAIRS. № 2, 2015. <http://www.kisi.kz/uploads/33/files/SrufIQF.pdf>; 富景筠. “丝绸之路经济带”建设与中俄经济合作新模式：新区域主义视角。Fù Jīngyún “Sīchóu zhī lù jīngjì dài” jiànshè yǔ zhōng é jīngjì hézuò xīn móshì: Xīn qūyù zhūyì shì (Фу Цзинъюнь. Создание «Экономического пояса Шелкового Пути» и новые формы экономического сотрудничества России и Китая: перспективы новой региональной политики) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. проректора по научной работе СПбГЭУ, д-ра экон. наук проф. А.Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. 249 с. С.12-21; 樊勇明：“区域性国际公共产品——解析区域合作的另一个理论视角”，《世界经济与政治》2008年第1期，

пишут о том, что Китай готов усиливать экономическое сотрудничество со странами, на основе принципа поиска общих точек соприкосновения, путем повышения темпа и качества регионального экономического круговорота достичь взаимной выгоды, что также позволит сбалансировать политику сдерживания Китая, проводимую США и Японией, а так же развивают теорию межрегионального сотрудничества с «китайской спецификой».

Анализ современного состояния исследований в данной области показал, что в целом, тема со-развития Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП) КНР и Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС), пока остаётся слабоизученной. В отечественной науке в работах, специально посвященные данной проблематике, рассматриваются отдельные аспекты политики России и Китая в регионе, зачастую досконально проработанных, но пока еще не вписанных в общую картину видения новой евразийской интеграции, процессов соразвития ЭПШП и ЕАЭС.

Научная и общественная значимость проекта исследования обусловлена национальными интересами Российской Федерации в соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г., 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.

---

第12页. Fán Yǒngmíng: “Qūyù xìng guójì gōnggòng chǎnpǐn—jièxī qūyù hézuò de líng yīgè lìlùn shìjiǎo”, “shìjiè jīngjì yǔ zhèngzhì” 2008 nián dì 1 qī, dì 12 yè ( Фань Юнмин, Региональный международный общественный продукт – другая теория межрегионального сотрудничества, «Мировая экономика и политика», 2008, №1); 李向阳: “新区域主义与大国战略”, 《国际经济评论》2003年第7-8期, 第7-8页。Lǐ Xiàngyáng: “Xīn qūyù zhǔyì yǔ dàguó zhànlüè”, “guójì jīngjì pínglùn” 2003 nián dì 7-8 qī, dì 7-8 yè. (Ли Сяньян, Новый регионализм и стратегии больших государств, «Международное экономическое обозрение», 2003, №7-8); 马述忠、刘文军: “双边自由贸易区热的政治经济学分析——一个新区域主义视角”, 《世界经济研究》2007年第10期, 第48页。Mǎ Shùzhōng, Liú Wénjūn: “Shuāngbiān zìyóu màoùyì qū rè de zhèngzhì jīngjì xué fēnxī—yīgè xīn qūyù zhǔyì shìjiǎo”, “shìjiè jīngjì yánjiū” 2007 nián dì 10 qī, dì 48 yè (Ма Шучжун, Лю Вэньцзюнь, Политэкономический анализ наиболее популярных зон свободной торговли – новая региональная перспектива. «Мировые экономические исследования», 2007, №10); 赵玉明. 积极推进新丝绸之路经济带建设和欧亚经济联盟建设战略对接合作。Zhào Yùmíng. Jījí tuījìn xīn sīchóu zhī lù jīngjì dài jiànshè hé ōu yà jīngjì liánméng jiànshè zhànlüè duìjiē hézuò (Чжао Юмин. Активное создание и развитие Экономического пояса нового Шелкового пути и создание стратегии сотрудничества с Евразийским Экономическим Союзом) / Сборник научных трудов по итогам конференции молодых ученых Академии общественных наук КНР и Санкт-Петербургского государственного экономического университета / под ред. проректора по научной работе СПбГЭУ, д-ра экон. наук проф. А.Е. Карлика. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2016. 249 с. С.93-96.

# 1. ТРАНСПОРТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЕВРАЗИИ: ВЗГЛЯД ИЗ РОССИИ И КИТАЯ

## 1.1. Российско-китайское сближение.

Российско-китайское сотрудничество в новом веке развивалось по восходящей. После подписания договора 2001 г., окончательно нормализовавшего отношения, стороны в растущей мере обнаруживали близкие или идентичные подходы к современному мироустройству и прилагали немалые усилия к обогащению диалога новыми направлениями – будь то сотрудничество во вновь созданных международных организациях (ШОС, БРИКС), контакты между силовыми структурами или культурные связи. Общим мнением было признание экономического взаимодействия относительно отставшей частью отношений, хотя и здесь есть достижения: в 2000-2017 гг. товарооборот вырос более чем в 10 раз (с 8 до 84 млрд. долл.), т.е. чуть больше, чем рост внешней торговли Китая в целом. В 2018 г. торговля двух стран достигла 107 млрд. долл.<sup>3</sup>

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

С другой стороны, на мировом рынке Китай предъявляет растущий и устойчивый спрос на традиционные товары российского экспорта (в 2018 г. общий китайский импорт нефти вырос на 10%, а природного газа на 32%), обладает ценным опытом воплощения инноваций в форму промышленной продукции, обладает высоким технологическим потенциалом. Иными словами, подъем Китая открывает для нашей страны немалые дополнительные возможности (в том числе в плане замещения импорта), особенно ценные в условиях кризиса в отношениях с Западом.

Многое зависит от общего климата отношений. В середине 10-х годов близость подходов Китая и России к основным проблемам современного мира была усилена как относительным ослаблением США из-за войн и кризисов, так и ростом их давления на Пекин и Москву, вынуждающим их искать противовесы<sup>4</sup>. Среди аналитиков завязалась дискуссия о возможности или необходимости заключения между Пекином и Москвой военного союза. Среди сторонников можно отметить Янь Сюэтуна, связывающего такой

---

<sup>3</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К. Подъем Китая и российско-китайское сближение // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т.12. № 1. С.117–132.

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

альянс с новой биполярностью мира<sup>5</sup>. Другой китайский аналитик, Фэн Хуэйюнь, считает, что, если линия США будут слишком жесткой в вопросах нефтяных цен, Украины и продвижения НАТО, если перебалансировка против Китая на Тихом океане пойдет слишком далеко – «то все это может привести Россию и Китай к формальному союзу, даже учитывая, что подобный союз и не является их первоочередной целью»<sup>6</sup>. Фу Ин, наоборот, полагает подобный союз противоположным внеблоковой стратегии Китая<sup>7</sup>.

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

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

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

При этом сферами пересечения интересов стратегических партнеров в регионе являются: доступ к энергоресурсам и участие в создании инфраструктуры нефтегазовой сферы; контроль над стратегическими отраслями промышленности; получение максимально благоприятных условий для инвестирования в экономику региона и возможности поставок вооружения центрально-азиатским государствам; усиление

---

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

<sup>6</sup> Feng Huiyun. *Will China and Russia Form an Alliance Against the United States?* Copenhagen: Danish Institute for International Studies. 2015. URL: [http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer\\_2015/diis\\_report\\_07\\_the\\_new\\_geostrategic\\_game\\_web.pdf](http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015/diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf) (accessed: 20.10.2019).

<sup>7</sup> Fu Ying. *How China Sees Russia*. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-12-14/how-china-sees-russia> (accessed: 23.10.2019).

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

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

геополитического влияния в ЦА; создание благоприятного имиджа своей страны в общественном мнении местного населения<sup>10</sup>.

Геополитический фактор здесь играет ключевую роль. Россия предпринимает попытки возвращения в регион в качестве лидера интеграционных процессов. При этом и Россия и Китай стремятся к минимизации западного экономического, политического и военного присутствия. Пекин также озабочен вопросами безопасности и развития своих «тылов»: СУАР и других западных провинций. Борьба с наркотрафиком и терроризмом в ЦА является объединяющим фактором для РФ и КНР<sup>11</sup>.

Очевидно, что Россия, признающая важность региона ЦА для усиления своих международных позиций, не может сегодня рассчитывать только на сохраняющиеся со времен СССР межгосударственные и межкультурные связи.

В этом контексте современный прагматичный подход КНР позволяет Пекину достаточно эффективно заполнять «пустоты» в экономических и культурных нишах. Политика Китая заключается в последовательном развитии экономического сотрудничества на двустороннем уровне с государствами ЦА и поддержании политической стабильности в регионе<sup>12</sup>.

Взаимное дополнение есть и в транспортной сфере. Россия и страны ЦА заинтересованы в развитии транспортного направления на Иран, Ближний Восток, в перспективе – на Индию и развивают меридиональные коридоры по направлению Север-Юг. Китайская инициатива «Один пояс - один путь» направлена на продвижение широтных транспортных коридоров с востока на запад<sup>13</sup>.

Транссибирский маршрут, проходящий по территории РФ на 84%, является основой евразийского транзитного потенциала России. На текущий момент, по оценкам экспертов, магистраль находится на пороге предела пропускной способности. На модернизацию Транссиба и БАМа запланировано выделить 560 млрд рублей. Реконструкция смогла бы увеличить пропускную способность обоих маршрутов к 2020 г. до 124.4 млн тонн в год<sup>14</sup>. Даже при этом взаимовыгодные условия транзита через

---

<sup>10</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016 URL: <https://book.ivan.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf> (дата обращения: 18.10.2019).

<sup>11</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.

<sup>12</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 224 с. С. 62.

<sup>13</sup> Байкинова А. Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL: <http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html> (дата обращения: 23.10.2019).

<sup>14</sup> Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: <https://versia.ru/rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennyh-na-nee-milliardov> ( дата обращения: 08.11.2019).

территорию РФ ставятся под сомнение зарубежными партнерами: тарифная конкуренция с морскими перевозками, отсутствие электронной таможни, отсутствие правовой базы международного грузового транзита.

Для России экономически выгодна диверсификация маршрутов через ЦА в рамках китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь в виду, что северный коридор экономического пояса на протяжении 2.7 тыс. км проходит по российской территории и составляет 25% от длины маршрута (49% с учетом территории ЕАЭС). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Китая<sup>15</sup>.

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

С разворотом России на Восток растет число проектов, в которых сотрудничество двух наших стран выглядит современным, технологически насыщенным и соответствующим лучшим возможностям сторон. Есть и относительно простые возможности диверсификации кооперации, связанные с достижениями и происходящей перестройкой китайского хозяйства, в том числе под воздействием торгового конфликта с США. В частности, обратим внимание на то, что КНР становится крупным импортером продовольствия и зерна. Восполнение нехватки продовольствия, которая вбирает в себя два фундаментальных дефицита азиатского хозяйства – пашни и воды, представляется естественным направлением специализации российского хозяйства.

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

---

<sup>15</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.

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

сложнейшим рельефом.

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

## 1.2. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска

Инициатива «Пояса и пути» (BRI, Belt and Road Initiative), которую в нашей литературе часто именуют «Один пояс - один путь» (ОПОП)<sup>17</sup>, предложена лидерами пятого поколения китайских руководителей в рамках реализации выдвинутой Пекином на рубеже тысячелетий стратегии внешнеэкономического наступления «идти вовне» (цзоу чуцзюй). Цель стратегии - превратить КНР в мощную глобальную державу. Концепция «Пояса и пути» представлена в 2015 г. Госкомитетом по развитию и реформе КНР совместно с Министерством коммерции и МИД КНР<sup>18</sup>, и декларирует, что инициатива будет проводиться в интересах не только Китая, но и государств-партнеров на основе принципа взаимного выигрыша, что приведет к экономическому росту и развитию всех участников<sup>19</sup>.

Си Цзиньпин, говоря о курсе «в отношении сопредельных стран», подчеркнул, что «стратегической целью китайской внешней политики является служение задаче национального возрождения»<sup>20</sup>, интегральной частью которой является ОПОП. В отдельном разделе Концепции<sup>21</sup> присутствует тезис о том, что Китай не только по-

---

<sup>17</sup> Это, возможно, не лучший перевод: среди вариантов «одного» – «целый», «единый», «полный», даже «общий», поэтому в этом, последнем, смысле, мы сохранили в дальнейшем изложении принятое сокращение. Другое дело, что «Один пояс, один путь» (итай, илу) выглядел бы еще привлекательнее для стран-партнеров Китая в четкой формулировке «Общий пояс, общий путь» (гундай, гуллу).

<sup>18</sup> Видение и действия по совместному строительству Экономического Пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml) (дата обращения 02.11.2019).

<sup>19</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая // Перспективы. 2016, №1 (5), С.5-14.

<sup>20</sup> Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (дата обращения 12.11.2019)

<sup>21</sup> Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / Китай в мировой и региональной политике (История и современность). М.: РАН. Ин-т Дальн. Востока, 2015. С. 242-259.

прежнему привержен «политике открытости», но и намерен строить ее новый вариант. Речь идет о «модели открытости по всем азимутам» и направлениям (цюань фанвэй кайфан)<sup>22</sup>. В своей внешнеполитической стратегии КНР опирается на детерминанты глобального уровня<sup>23</sup>, стремясь трансформировать под свои национальные интересы современную архитектуру международных отношений<sup>24</sup>. При этом в официальных документах КНР стало расширенно трактоваться понятие «коренных интересов», за которые Китай готов бороться всеми имеющимися у него средствами<sup>25</sup>.

Мировая печать наполнена сообщениями о проблемах реализации инициатив ОПОП. Во многих статьях содержатся обвинения в хищническом использовании ресурсов, загрязнении окружающей среды, кредитном закабалении правительств и местного бизнеса, использование собственных кадров вместо местных и т.п. Китайские действия вызывают все большую критику в самих государствах – партнерах по инициативе ОПОП<sup>26, 27</sup>.

Есть мнение, что реализация ОПОП будет способствовать доминированию китайского бизнеса на новых международных площадках в ущерб национальному бизнесу. При таком развитии ситуации присутствует возможность протестов национальных правительств и бизнесменов, чреватые срывом начатых проектов, ростом антикитайских выступлений, ударом по интересам стран-участников<sup>28</sup>. Частично подобные риски уже стали реальностью<sup>29</sup>.

За последние четверть века КНР и Россия продвинулись в своих связях от «отношений дружественных государств» до «отношений конструктивного сотрудничества» и, наконец, к отношениям «всеобъемлющего стратегического партнерства». Официальная риторика констатирует, что отношения России и Китая

---

<sup>22</sup> Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html> (дата обращения 12.11.2019)

<sup>23</sup> Косоруков А.А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный // *НВ: Национальная безопасность*. 2014. № 4. С.31-69.

<sup>24</sup> Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН, 2018. С.55.

<sup>25</sup> Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? [http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7\\_7442\\_idei.html](http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html) (13.11.2019).

<sup>26</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: ИВ РАН, 201. С.135-148.

<sup>27</sup> Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? [http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7\\_7442\\_idei.html](http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html) (13.11.2019).

<sup>28</sup> Луконин С.А. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России / *Международная торговля и торговая политика*, 2015. №4, с. 18-29.

<sup>29</sup> Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая / <https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-s-protestami-protiv-kitaja.html?page=6> (13.11.2019); Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США) <http://www.dialog.tj/news/kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitajskie-protesty-v-tsentralnoj-azii-stratfor-ssha> (13.11.2019); Лукин А.В. Сокрытие возможностей или триумфальное шествие? [http://www.ng.ru/ideas/2018-11-19/7\\_7442\\_idei.html](http://www.ng.ru/ideas/2018-11-19/7_7442_idei.html) (13.11.2019) и др.



находятся на беспрецедентном уровне доверия и сотрудничества. Но некоторые эксперты указывают на имеющуюся вероятность многовариантности поведения Китая на новом этапе его развития в связи с внутренними (снижение темпов развития и др.) и внешними (разлад с США) негативными факторами. Возможность многовариантности действий КНР подтверждается публикациями китайских авторов. По их мнению, «нынешнее состояние китайско-российских отношений лучше всего можно охарактеризовать как «дружественный нейтралитет». Россия и Китай являются «независимыми стратегическими игроками». Партнерство имеет некоторые характеристики альянсных отношений, есть реальная поддержка в стратегических сообществах обеих стран. Однако реальность такова, что «гибкое партнерство» служит интересам обеих сторон гораздо лучше, чем альянс: у такого рода отношений меньше обязательств<sup>30</sup>. К тому же, в Китае очень небольшой опыт союзов и он пока не придерживается блоковой политики. Тем не менее, Китай рассматривает Россию в качестве ключевого стратегического партнера в продвижении китайского видения будущего международного порядка<sup>31,32</sup>. Подобные формулировки, а также «многовариантность» выбора действий с ограничением конкретных обязательств четко отражают китайскую ментальность и практичность.

Подобная многовариантность, помимо прочих, уже очевидных рисков участия России в проекте «Пояс и путь»<sup>33</sup>, не позволяет точно просчитать все риски, поэтому возможности их минимизации связаны не столько со стратегией реагирования на те, или иные изменения, сколько с созданием фундаментальных балансиров для РФ на случай действий Китая по неблагоприятному для России сценарию.

Участие России в ОПОП и обязательно, и неизбежно. Этот исторический, хозяйственный и геополитический шанс необходимо использовать. Имеется ли на сегодняшний день политическая воля и необходимый запас прочности у российской экономики для формирования равноправных отношений в глобальном проекте? Позволит ли потенциал России избежать роли ведомого партнера?

В широком смысле слова потенциал (от лат. *potentia* — сила) это средства, запасы, источники, имеющиеся в наличии и доступные для мобилизации, приведения в действие, использования для достижения определённой цели, осуществления плана, решения какой-

---

<sup>30</sup> Zhao Huasheng. Zhong'e guanxi zhibian le ma? (Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений?) / Pengbo, 10 July 2016. (Чжао Хуашэн - ведущий специалист по России Фуданьского университета, Шанхай – прим. авт.).

<sup>31</sup> Fu Ying. How China sees Russia / Foreign Affairs, January/February 2016 (Фу Ин - бывший заместитель министра иностранных дел, а ныне председатель комитета по иностранным делам Всекитайского собрания народных представителей - прим. авт.).

<sup>32</sup> Fu Ying. Zhong'e guanxi, shi mengyou haishi huoban (Фу Ин, Китайско-российские отношения, мы союзники или партнеры) / Xiandai guoji guanxi, No. 4, 2016.

<sup>33</sup> Гуня А. Н., Ефимов А. Б. Возможности и риски китайской инициативы «Нового Шелкового пути» для развития России / Культурное наследие России. 2019, С.3-9.

либо задачи; а также возможности отдельных лиц, общества, государства в определённой области<sup>34</sup>.

На уровне отдельного государства в укрупненном виде можно выделить несколько видов потенциалов: территориальный, демографический, ресурсный, экономический, производственный, научный, культурный, военный, геополитический и т.д. В экономической литературе рассматриваются различные точки зрения на классификацию, взаимозависимость и взаимообусловленность, а также пересечение и взаимопоглощаемость потенциалов. Так, экономический потенциал<sup>35</sup> (Рис.1.2.1) рассматривается как обобщенная характеристика уровня развития экономики. В понятие экономического потенциала входят экономические ресурсы и экономические результаты.



Рисунок 1.2.1. Экономический потенциал – обобщенная характеристика уровня развития экономики.

В свою очередь экономические ресурсы включают все накопленные на территории государства материальные ценности, научные, интеллектуальные, информационные и трудовые ресурсы, включая предпринимательские способности, а также природные

<sup>34</sup> Большая советская энциклопедия: в 30 т.. 3-е изд. Том 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969-1978, с.380.

<sup>35</sup> Экономический потенциал - совокупная способность отраслей народного хозяйства производить промышленную и с.-х. продукцию, осуществлять капитальное строительство, перевозки грузов, оказывать услуги населению в определённый исторический момент. Э. п. определяется количеством трудовых ресурсов и качеством их профессиональной подготовки, объёмом производственных мощностей промышленных и строительных организаций, производственными возможностями сельского хозяйства, протяжённостью транспортных магистралей и наличием транспортных средств, развитием отраслей непромышленной сферы, достижениями науки и техники, ресурсами разведанных полезных ископаемых, т. е. элементами, составляющими в совокупности производительные силы общества; зависит от размеров национального богатства страны / Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. 3-е изд. Том 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969-1978. 672 с.

ресурсы. Они характеризуются общим объемом, структурой и качеством. При этом экономические результаты отражаются в объеме, структуре, качестве и техническом уровне производимых товаров и услуг. Обобщенной характеристикой экономических результатов выступают Валовой внутренний продукт (ВВП) <sup>36</sup>, Валовой региональный продукт (ВРП) <sup>37</sup> и их структура, а также физические объемы производства стратегических видов товаров, количественные и качественные показатели внешней торговли и т.п.

Как показывают приводимые ниже данные (Табл.1.2.1, Рис. 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5), в уходящем десятилетии соотношение экономических потенциалов России и Китая существенным образом изменилось в пользу последнего и образовавшийся разрыв продолжает увеличиваться. Это означает, что значение нашей страны для экономического развития КНР снижается, что, в конечном итоге, может отразиться и на всем комплексе отношений с этой страной, ее мотивации к углублению взаимного сотрудничества и учету российских интересов.

Таблица 1.2.1. Асимметрия экономических потенциалов Китая и России, 2018 г.

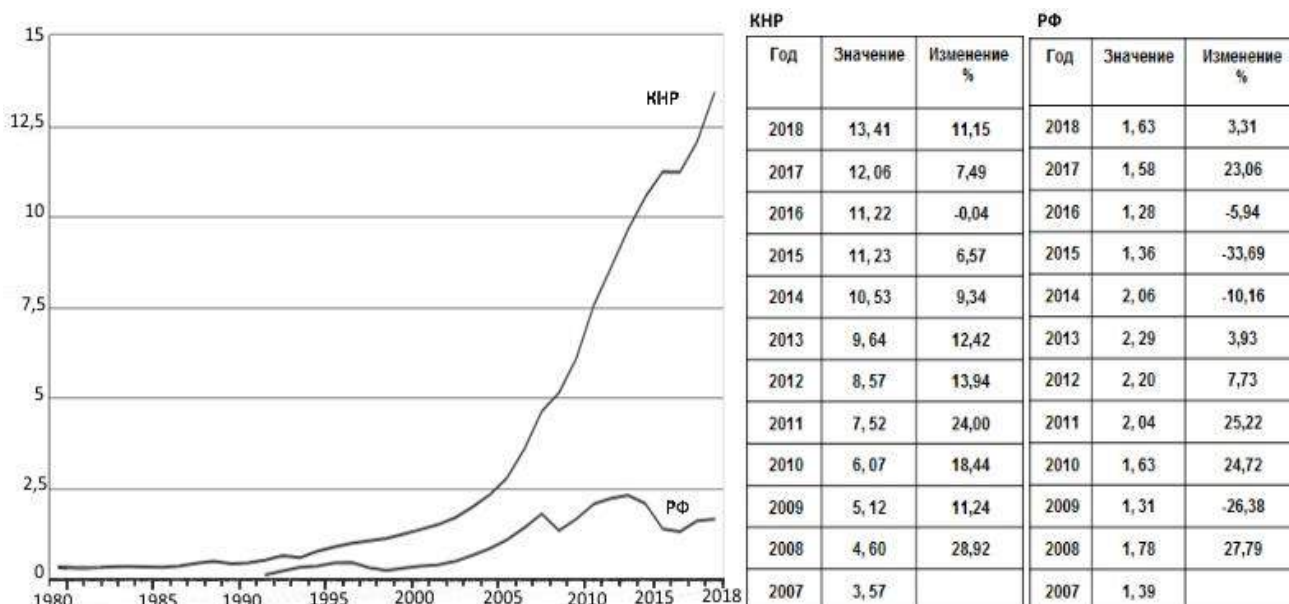
Экономические параметры	КНР	РФ
ВВП в текущих ценах, трлн. долл.	13,4	1,6
ВВП по ППС, трлн. долл.	25,3	4,2
ВВП на душу населения, ППС, тыс. долл.	18,1	29,3
Доля в мировом ВВП, %	18,7	3,1
Внешняя торговля, трлн. долл.		
экспорт	2,4	0,5
импорт	2	0,3
Золотовалютные резервы, трлн. долл.	3,2	0,5
Годовой рост ВВП, %	6,6	2,3

Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

В начале 1990-х годов Россия и Китай находились примерно на одном уровне по величине производимого ВВП, однако на сегодняшний день различие уже существенно. Хотя подушевой ВВП Китая сейчас почти вдвое ниже российского, но в последнее время разрыв стремительно сокращается, а в абсолютных величинах ВВП Китая значительно превосходит ВВП России. (Рис.1.2.2,1.2.3).

<sup>36</sup> ВВП - это сумма добавленной стоимости в валовом исчислении по всем внутренним производителям, плюс любые продуктовые налоги, минус субсидии, не включенные в стоимость продуктов. Этот показатель вычисляется без учета выбытия произведенных активов и без учета истощения природных ресурсов.

<sup>37</sup> Валовой региональный продукт (ВРП) — показатель, измеряющий валовую добавленную стоимость, исчисляемый путём исключения из суммарной валовой продукции объёмов её промежуточного потребления. На национальном уровне ВРП соответствует валовому национальному продукту, который является одним из базовых показателей системы национальных счетов.

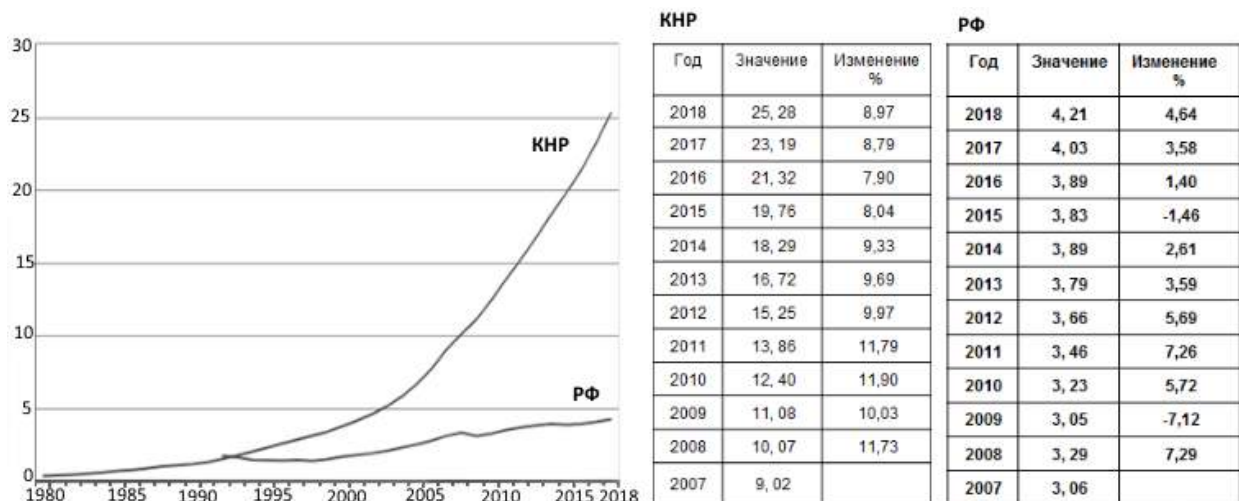


Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.2. Валовой внутренний продукт КНР и РФ в текущих ценах, (2007-20018 гг.), трлн долл.США.

Экономика Китая имеет более высокую стабильность по сравнению с российской, показывает более значительный рост, благодаря высоким темпам роста объема производства. Всемирный банк понизил прогноз роста китайской экономики в связи с сокращением спроса на китайские товары в странах Европейского союза и Японии, а также в связи с торговыми войнами США и КНР<sup>38</sup>. В период экономического кризиса 2008 – 2009 гг. в экономике Китая не происходило серьезных изменений, благодаря высоким темпам роста экономики, нежели в России, где объем производства в эти годы сильно снизился (Рис.1.2.2, 1.2.3).

<sup>38</sup> Виноградов А.О., Салицкий А.И., Семенова Н.К. Американско-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение / Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. № 1, с. 35—46.



Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.3. Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности<sup>39</sup> КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США.

Темпы роста экономики Китая имеют тенденцию к замедлению. В третьем квартале 2019 г. этот показатель упал до рекордно низкого с марта 1992 г. значения. Аналитики объясняют такую динамику давлением торговой войны с США, замедлением роста мировой торговли и нарастающим недоверием со стороны потенциальных инвесторов<sup>40</sup>.

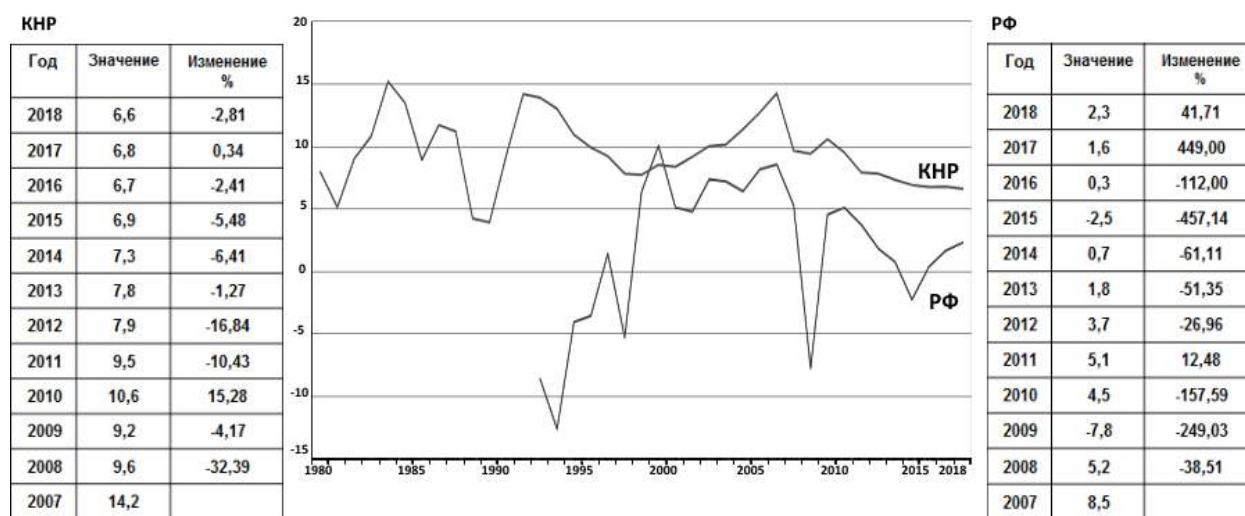
В 2000-е годы в экономике России отмечался рост ВВП в связи с проведением ряда социально-экономических реформ и благоприятной внешней конъюнктурой. Финансово-экономический кризис 2008—2010 гг. в России был связан с мировым финансовым кризисом. Антикризисные меры правительства потребовали значительных расходов, но имели краткосрочный эффект. В декабре 2014 г., с обвальным падением курса рубля по отношению к доллару США и евро, в России начался валютный и социально-экономический кризис<sup>41</sup>, вызванный стремительным снижением мировых цен на нефть, а также введением западных экономических санкций с событиями на Украине. Многие

<sup>39</sup> ВВП по паритету покупательной способности (ППС) - это валовой внутренний продукт, преобразованный в международные доллары с использованием паритета покупательной способности. Международный доллар имеет такую же покупательную способность по ВВП, как доллар США имеет в Соединенных Штатах Америки. ВВП - это сумма добавленных стоимостей всеми резидентами страны, плюс любые налоги на продукты и минус субсидии, не учитываемые в стоимости продуктов. Этот показатель вычисляется без учета обесценения произведенных товаров и выбытия или ухудшения природных ресурсов.

<sup>40</sup> Эксперты призывают Пекин «запастись терпением и набраться мужества». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043> (дата обращения 10.10.2019)

<sup>41</sup> Бюллетень социально-экономического кризиса в России — июль 2015 — Положение регионов России в условиях кризиса URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf> (дата обращения 10.10.2019)

эксперты дают сдержанные оценки относительно положительной динамики ВВП РФ<sup>42</sup>. По оценке Минэкономразвития, в 2019 г. ВВП РФ «продолжил демонстрировать слабую динамику»<sup>43</sup> (Рис. 1.2.4).



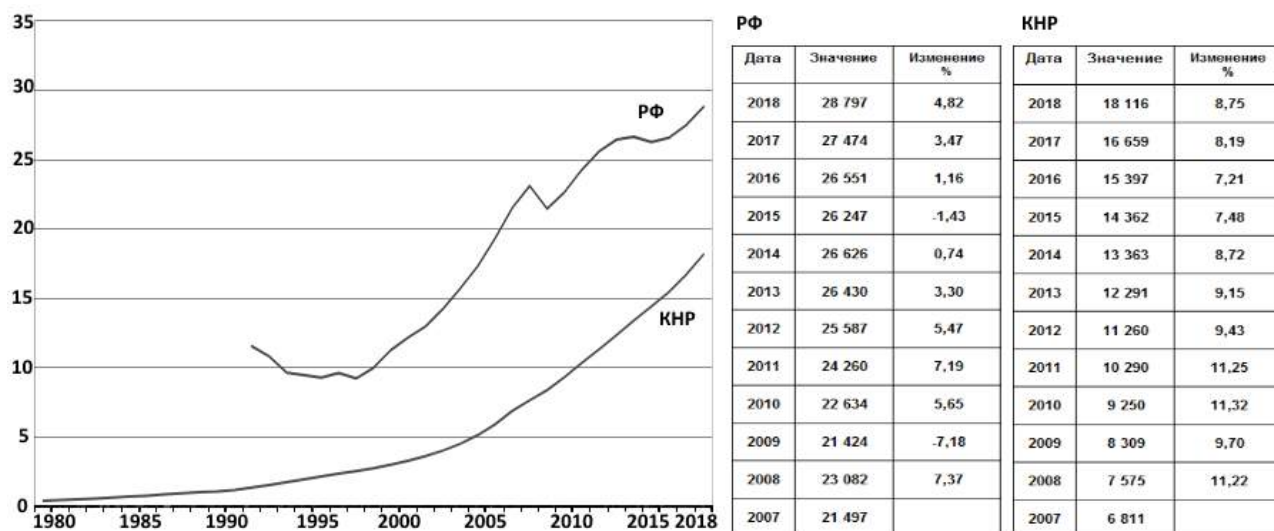
Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.4. Темп прироста валового внутреннего продукта КНР и РФ (2007-2018 гг.), %.

С другой стороны, за последнее десятилетие показатели дохода в расчете на душу населения в Китае и России выровнялись (Рис.1.2.5), что вполне правомерно рассматривать как предпосылку плодотворного сотрудничества в силу схожести структуры потребления населения в обеих странах, его покупательской способности, а также инвестиционных возможностей предприятий, технологической политики, средней квалификации работников, расходов бюджета и т.п. По идее, такое положение могло бы послужить основой по-настоящему массового взаимодействия сторон, в том числе малого и среднего бизнеса. Кроме того, выровнялись и уровни заработной платы в обрабатывающей промышленности, что теоретически позволяет выдерживать конкуренцию со стороны Китая.

<sup>42</sup> Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1% . URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rost-vvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eksperty-1028633968> (дата обращения 20.11.2019).

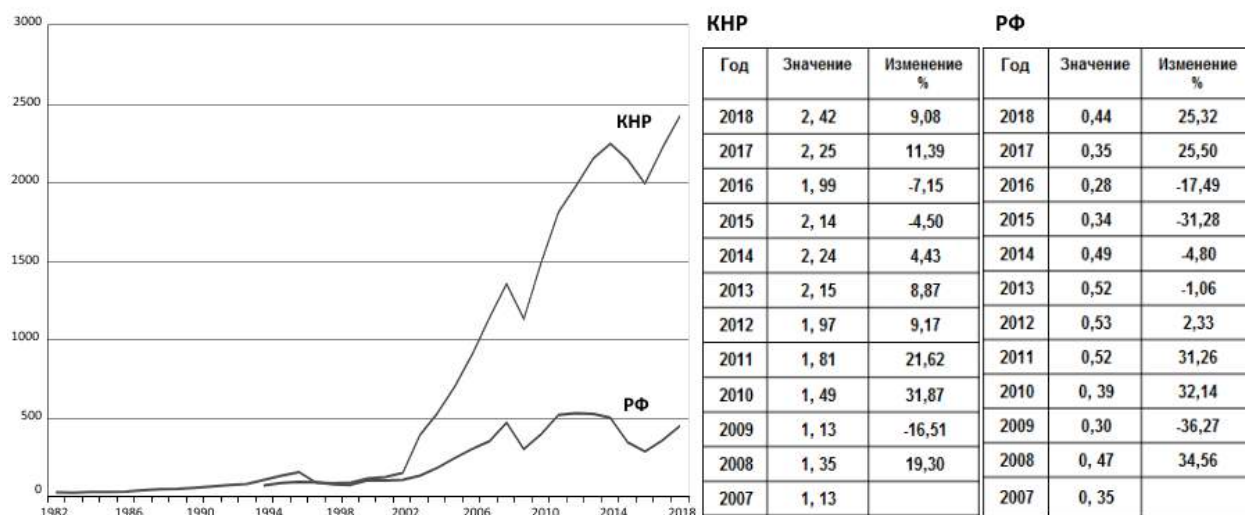
<sup>43</sup> ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7% . URL: <https://www.interfax.ru/business/669543> (дата обращения 20.11.2019).



Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.5. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности КНР и РФ (2007-2018 гг.), долл. США.

По внешней торговле Китай существенно опережает российские показатели. Внешний товарооборот Китая в 2017 г. составил 11,5% от мирового показателя, и находился на первом месте в мире. По итогам 2018 г. Китай показал рекордные результаты, внешнеторговый товарооборот КНР достиг 4,623 трлн долл. (+12,6% к 2017 г.)<sup>44</sup>. Китайский экспорт вырос до 2,4 трлн долл. (+9,08% к 2017 г.), импорт составил около 2 трлн долл. (+16,8% к 2017 г.) (Рис.1.2.6, 1.2.7).



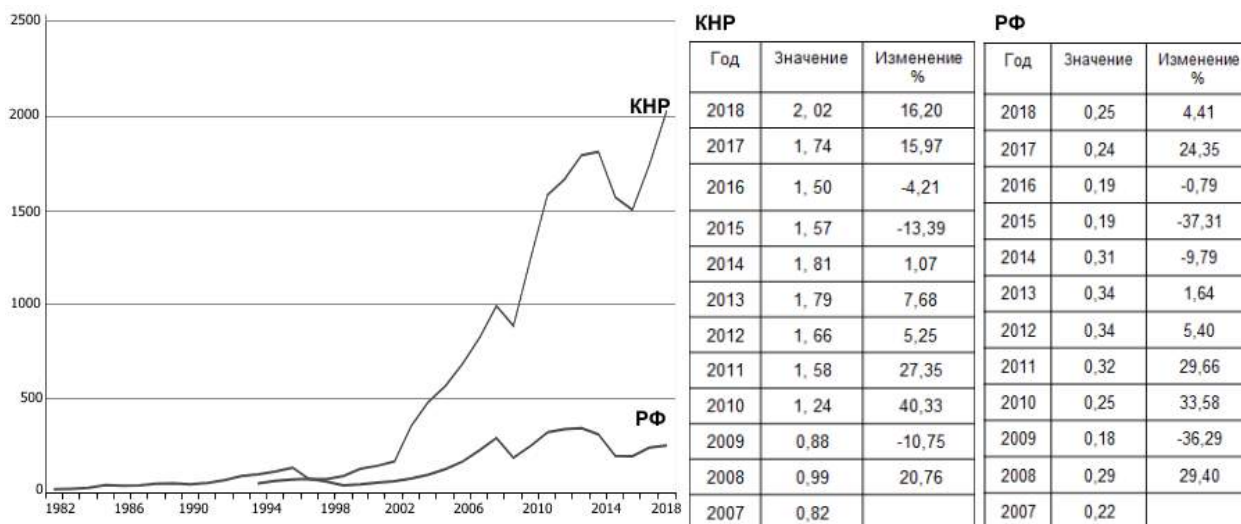
Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.6. Экспорт товаров в текущих ценах КНР и РФ (2007-2018 гг.), трлн долл. США.

<sup>44</sup> Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое <https://www.kommersant.ru/doc/3853862>



В 2017 г. объем внешней торговли России составил 1,7% от мирового оборота, что ставит ее на 18-е место<sup>45</sup>. Внешнеторговый товарооборот России в 2018 г. – 0,688 трлн долл. (+ 17,82% к 2017 г.), экспорт России – 0,45 трлн долл. (+ 26,01% к 2017 г.), импорт - 0, 238 трлн долл.( + 4,93% к 2017 г.) (Рис. 1.2.6, 1.2.7).



Источник: составлено авторами по данным МВФ, ВБ (данные округлены).

Рисунок 1.2.7. Импорт товаров, в текущих ценах (трлн. долл. США)

По данным Федеральной таможенной службы России в 2018 г. товарооборот России с Китаем составил 108,3 млрд долл. США (+24,51% к 2017 г.), экспорт России в Китай - 56, 1 млрд долл. США (+ 44,05% к 2017 г.), импорт России из Китая – 52, 2 млрд долл. США (+ 8,69% к 2017 г.)<sup>46</sup>. Сальдо торгового баланса России с Китаем в 2018 г. сложилось положительное, впервые за 12 лет российский экспорт в КНР превысил импорт.

По этой позиции опять же наблюдается асимметрия. По доле в российском товарообороте, экспорте и импорте в 2018 г. Китай занял 1 место (в 2017 году – также 1 место). По динамике роста Россия оказалась на первом месте в десятке ключевых партнеров КНР<sup>47</sup>, но по доле в товарообороте Китая у РФ 11 место<sup>48</sup>.

<sup>45</sup>Государства – лидеры мировой торговли. URL: <https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/70c051c725f5>

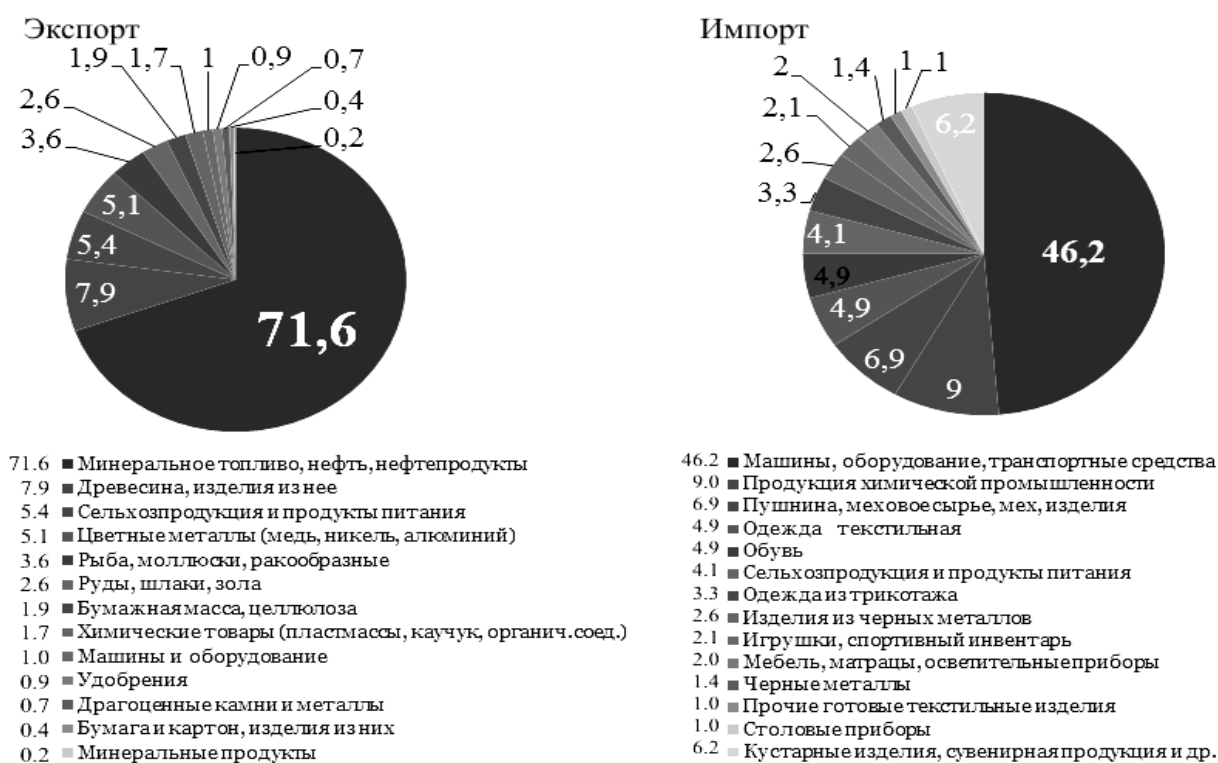
<sup>46</sup> Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiy-i-kitaem-v-2018-g/> (дата обращения 18.11.2019).

<sup>47</sup> Задачи на сложение и умножение: каким будет товарооборот между РФ и Китаем. URL: <https://tj.sputniknews.ru/columnists/20190115/1027983890/russia-china-zadacha-tovarooborot.html>(дата обращения 18.11.2019).

<sup>48</sup> Торгпредство России в Китае. URL: [http://www.russchinatrade.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat\\_2018.pdf](http://www.russchinatrade.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat_2018.pdf) (дата обращения 18.11.2019).



Экспортно-импортная структура российско-китайской торговли показывает, что Россия делает ставку на продажу в КНР природных ресурсов, покупая у Пекина готовые изделия. Россия планомерно увеличивает экспорт углеводородов в КНР. Практически наша страна прочно заняла нишу производителя сырья и топлива для китайского хозяйства без особых перемен к лучшему и это хорошо иллюстрируют приводимые далее данные о структуре российско-китайского товарооборота (Рис.1.2.8). Существенной проблемой становится стремление сторон доказать близость политических позиций в международных отношениях через формальные экономические показатели<sup>49</sup>. Стремление нарастить объем товарооборота РФ с КНР до 200 млрд долл. к 2020 г.<sup>50</sup> вынуждает Россию опять делать ставку на экспорт энергоносителей. Между тем необходима диверсификация российского экспорта, создание совместных проектов в сферах высоких технологий, реализация «окон возможностей», возникающих на китайском рынке в условиях торговой войны КНР с США.



Источник: составлено авторами по данным Минэкономразвития и ФТС РФ.

Рисунок 1.2.8. Товарная структура российского экспорта в Китай и импорта из Китая в 2018 г. (%)<sup>51, 52</sup>.

<sup>49</sup> Выгода или зависимость? Россия изменила торговый баланс с Китаем. URL: <https://eurasia.expert/vygodai-ili-zavisimost-rossiya-izmenila-torgovyy-balans-s-kitaem/>(дата обращения 17.11.2019).

<sup>50</sup> Китай планирует довести товарооборот с Россией к 2020 году до \$200 млрд. URL: <http://www.finmarket.ru/news/4772423>(дата обращения 17.11.2019).

<sup>51</sup> Для справки:

Наибольший прирост экспорта России в Китай в 2018 г. по сравнению с 2017 г. зафиксирован по следующим товарным группам:

В немалой степени такое положение возникло из-за того, что уже в течение нескольких десятилетий Китай последовательно проводит курс на создание и укрепление целостной и высокотехнологичной промышленной системы, с успехом решая задачи защиты внутреннего рынка и внешней товарной экспансии. Россия же практически отказалась от промышленной политики и соответствующей внешнеэкономической стратегии, что сказывается на всех географических направлениях, включая китайское. Улучшить ситуацию могло бы более тесное сотрудничество промышленников двух стран, в том числе в рамках ОПОП и его сопряжения с ЕАЭС, однако без кардинальных перемен в общей хозяйственной политике России серьезных сдвигов вряд ли можно ожидать. Есть лишь некоторые надежды на частичную модернизацию производственного потенциала РФ с помощью китайских технологий и оборудования (их доля в нашем импорте имеет тенденцию к росту).

С сожалением приходится констатировать, что многие благоприятные для взаимного сотрудничества предпосылки остаются нереализованными, что, в свою очередь, снижает ценность сотрудничества для партнеров из обеих стран, усиливает

- 
- Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные (код ТН ВЭД 27) - рост на 15 962 979 666 долл. США;
  - Медь и изделия из нее (код ТН ВЭД 74) - рост на 614 626 320 долл. США;
  - Рыба и ракообразные, моллюски и прочие водные беспозвоночные (код ТН ВЭД 03) - рост на 403 817 695 долл. США;
  - Руды, шлак и зола (код ТН ВЭД 26) - рост на 352 878 811 долл. США;
  - Древесина и изделия из нее; древесный уголь (код ТН ВЭД 44) - рост на 287 914 472 долл. США;
  - Масса из древесины или из других волокнистых целлюлозных материалов; регенерируемые бумага или картон (макулатура и отходы) (код ТН ВЭД 47) - рост на 265 768 910 долл. США.

**Наибольшее сокращение экспорта** России в Китай в 2018 году по сравнению с 2017 годом зафиксировано по следующим товарным группам:

- Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности (код ТН ВЭД 85) - сокращение на 531 053 427 долл. США;
- Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности (код ТН ВЭД 87) - сокращение на 223 788 356 долл. США. / (Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/>)

<sup>52</sup> **Наибольший прирост импорта** России из Китая в 2018 г. по сравнению с 2017 г. зафиксирован по следующим товарным группам:

- Электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая и звуковоспроизводящая аппаратура, аппаратура для записи и воспроизведения телевизионного изображения и звука, их части и принадлежности (код ТН ВЭД 85) - рост на 2 578 401 383 долл. США;
- Пластмассы и изделия из них (код ТН ВЭД 39) - рост на 289 000 197 долл. США;
- Изделия из черных металлов (код ТН ВЭД 73) - рост на 265 388 208 долл. США;
  - Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности (код ТН ВЭД 87) - рост на 243 114 433 долл. США;
  - Органические химические соединения (код ТН ВЭД 29) - рост на 220 716 369 долл. США;
  - Обувь, гетры и аналогичные изделия; их детали (код ТН ВЭД 64) - рост на 166 860 539 долл. США.

**Наибольшее сокращение импорта** России из Китая в 2018 г. по сравнению с 2017 г. зафиксировано по следующим товарным группам:

- Реакторы ядерные, котлы, оборудование и механические устройства; их части (код ТН ВЭД 84) - сокращение на 1 566 231 552 долл. США / (Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/> (дата обращения 17.11.2019).

обоюдный скептицизм, недоверие и потенциальные риски взаимодействия. Немалый негативный осадок оставляют намеченные, но несостоявшиеся крупные двусторонние проекты (широкофюзеляжный самолет, скоростная железная дорога).

Отражением невысокого предпринимательского тонуса по поводу развития двустороннего сотрудничества является инвестиционная сфера (Таб.1.2.2). Китайские прямые инвестиции, накопленные в экономике России, в 2018-2019 гг. сокращались и составляют в настоящее время около 10 млрд. долл. С российскими прямыми инвестициями в КНР дело обстоит еще хуже: их накопленный объем едва достиг 1 млрд. долл.

Между тем прямые зарубежные инвестиции Китая в 2018-2019 гг. продолжали увеличиваться несмотря на их значительное сокращение в страны Запада, особенно США.

Таблица 1.2.2. Российско-китайское инвестиционное сотрудничество, 2018 г.

Показатели	Китайские в РФ	Российские в КНР
Объем накопленных прямых инвестиций (млрд. долл)	13, 8	1, 06
Основные сферы капиталовложений	<ul style="list-style-type: none"> <li>• энергоресурсы, сельское и лесное хозяйство,</li> <li>• строительство и производство стройматериалов,</li> <li>• торговля,</li> <li>• легкая и текстильная промышленность, производство бытовой электротехники, услуги и др.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• производственная отрасль, строительство,</li> <li>• транспортные перевозки</li> </ul>
Причины, тормозящие инвестиционное сотрудничество	<ul style="list-style-type: none"> <li>• неблагоприятный инвестиционный климат,</li> <li>• отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне,</li> <li>• сложность решения административных проблем, чрезмерная бюрократизированность</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• высокая конкуренция с мировыми инвесторами;</li> <li>• сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом;</li> </ul>

Источник: составлено авторами по данным Минкоммерции КНР, ГСУ КНР.

Это явление объясняется, на наш взгляд, своеобразием нынешней стадии развития китайского хозяйства, в котором сохраняется высокий уровень сбережений и накопления, а национальные промышленные корпорации, опираются на мощную внутреннюю научно-производственную базу. Фактически в стране происходит исторически беспрецедентный процесс капиталообразования в реальном секторе, переросший в новом веке национальные рамки. В отличие от западных ТНК китайские корпорации охотно инвестируют в развивающиеся страны, хозяйства которых представляются им вполне перспективными, поскольку и сам Китай в недалеком прошлом был относительно бедной и неразвитой страной.

Отмеченная выше асимметрия экономических потенциалов России и Китая содержит не только риски, но и возможности для России, располагающей теперь партнером, сопоставимым с западными странами в качестве источника модернизации производительных сил. Здесь важно определиться с собственными потребностями, тщательно изучать на глазах меняющийся Китай, не впадая в излишний оптимизм по поводу намерений Поднебесной.

Экономическая асимметрия двух моделей сохранится на ближайшую и среднесрочную перспективу. Для «равенства» партнерства Россия должна компенсировать свое экономическое отставание от Китая сохранением лидерства в военно-стратегических компонентах и развитием инновационно-технологической составляющей собственной экономики.

Конечно, у России есть уникальные характеристики, связанные с размером территории, мощным оборонным потенциалом, особой ролью в геополитике и международных отношениях. Однако рассчитывать только на эти факторы в строительстве отношений с практичными китайцами было бы, по-видимому, недостаточно. Другое дело, что эти же факторы могут служить «российским приданым» в продвижении ОПОП, которой при такой постановке вопроса следовало бы трактовать как «Общий пояс, общий путь» и еще как важный элемент стратегической концепции «Большой Евразии», предусматривающей, помимо прочего, значительное улучшение отношений России со странами Европы.

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

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» не имеет исторических аналогов по размаху в геополитической, экономической, гуманитарной и других сферах, по планам международной кооперации. Проект охватывает обширный географический район, предварительно включающий 63 страны, на которые приходится 60 процентов населения мира и 30 процентов мирового ВВП<sup>53</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

---

<sup>53</sup> García-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) (02.09.2019).

(ЕАЭС) с ЭПШП<sup>54</sup>. ЕАЭС позиционирует себя как ядро континентальной интеграции<sup>55</sup> 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<sup>56</sup>. В 2018 г. в качестве государства наблюдателя к организации присоединилась Республика Молдова<sup>57</sup>. Действуют соглашения о Зонах свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС с Вьетнамом (2016)<sup>58</sup>, Ираном (2018)<sup>59</sup> и Сингапуром (2019)<sup>60</sup>. В 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве ЕАЭС с КНР<sup>61</sup>. В формате меморандумов Евразийская экономическая комиссия<sup>62</sup> (ЕЭК) взаимодействует с правительствами более десятка стран – Чили, Перу, Монголия, Сингапур, Камбоджа, Греция, Марокко, Иордания, Фарерские острова, Молдавия, Куба, Бангладеш. Готовится к подписанию такой документ с Индонезией. ЕЭК также развивает сотрудничество с различными профильными международными структурами (заключено около 40 меморандумов о взаимодействии) и региональными интеграционными объединениями – АСЕАН, МЕРКОСУР, Андское сообщество. Обсуждается возможность формализации отношений с Тихоокеанским альянсом и Африканским союзом<sup>63</sup>. «В целом, заинтересованность налаживания сотрудничества с Евразийским экономическим союзом выразили порядка 50 государств», заявил глава Министерства иностранных дел России Сергей Лавров, выступая на

---

<sup>54</sup> Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: вызовы и перспективы. URL: <https://ria.ru/20151111/1318910422.html> (02.09.2019).

<sup>55</sup> Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС) - международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе. URL: <http://www.eaeunion.org/#resources> (21.08.2019).

<sup>56</sup> Евразийский Экономический Союз. URL: <http://www.eaeunion.org/#resources> (21.08.2019).

<sup>57</sup> Тигран Саркисян: «Мы должны идти навстречу друг другу, и каждый наш шаг должен быть выверенным и приносить пользу гражданам наших стран». URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3-04-2017-3.aspx> (21.08.2019).; Молдавия получит статус страны-наблюдателя в ЕАЭС. URL: <https://ria.ru/20170414/1492235482.html> (21.08.2019).

<sup>58</sup> Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы URL: <https://ria.ru/20150529/1067199933.html> (29.08.2019); ФЗ РФ №120-ФЗ от 1 мая 2016 г. «О ратификации Соглашения о свободной торговле». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102396406&intelsearch=> (01.09.2019).

<sup>59</sup> ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20151223/1347717677.html> (21.08.2019); ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20180517/1520730534.html> (21.08.2019).

<sup>60</sup> ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20191001/1559323223.html> (01.10.2019).

<sup>61</sup> ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: <https://www.interfax.ru/business/613058> (01.10.2019).

<sup>62</sup> Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) — постоянно действующий наднациональный регулирующий орган Евразийского экономического союза (прим. Авт.)

<sup>63</sup> ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-06-2019-1.aspx> (01.10.2019).

«правительственном часе» в Государственной думе РФ<sup>64</sup>. За короткий срок ЕАЭС добился внушительных успехов в экономической интеграции.

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

Перспективным для расширения сотрудничества по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП могут быть направления: привлечение инвестиций в развитие и модернизацию промышленных объектов, создание совместных промышленных предприятий, трансфер передовых технологий, формирование совместных производств и цифрового пространства в промышленности. Также взаимодействие ЭПШП и ЕАЭС может способствовать решению внутренних экономических проблем в становлении экономики российских регионов (Дальний Восток и Сибирь).

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

В транспортной сфере в рамках сопряжения с ЭПШП министрами транспорта государств-членов ЕАЭС уже одобрен предварительный перечень из 39 приоритетных инфраструктурных проектов. Армения предложила два проекта, Белоруссия – три, по 12 – от Киргизии и России и еще 10 – от Казахстана. При этом 20 проектов из списка относятся к сфере железнодорожного транспорта<sup>65</sup>.

Предложения стран в целом направлены на налаживание сквозной логистики Китай – ЕАЭС – ЕС и сопутствующих маршрутов. Проекты дополняют основные транснациональные транспортные коридоры, которые проходят по территории Евразии: Западная Европа – Западный Китай, Север – Юг, Восток – Запад и Северный морской путь. В том числе предложения включают строительство новых дорог и модернизацию существующих, создание транспортно-логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов<sup>66</sup>.

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

---

<sup>64</sup>Сергей Лавров: Порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: <https://souzveche.ru/articles/politics/35309/> (02.09.2019).

<sup>65</sup>Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: [http://eurasianeconomic.org/news\\_ecco/2018/07/06/document4054.phtml](http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml) (02.09.2019).

<sup>66</sup>Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: [http://eurasianeconomic.org/news\\_ecco/2018/07/06/document4054.phtml](http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml) (02.09.2019).

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)<sup>67</sup>. Выстраивание отношений с последним существенно осложняют санкции по трудноразрешимому «украинскому вопросу»<sup>68</sup>. 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<sup>69</sup>.
3. Ввиду молодости ЕАЭС и доминирования в нем межгосударственной<sup>70</sup>, а не наднациональной составляющей, согласование интересов в нем происходит нерегулярно и в подавляющем большинстве случаев — только на высшем уровне<sup>71</sup>. 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,

---

<sup>67</sup>Россия сосредотачивается - вызовы, на которые мы должны ответить. URL: <http://iz.ru/news/511884> (08.09.2019).

<sup>68</sup>Девятков А.В. ЕАЭС между Европой и Китаем. URL: <http://geo-politica.info/eaes-mezhdu-evropoy-i-kitaem.html> (08.09.2019).

<sup>69</sup> Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с. С.10

<sup>70</sup> Согласно положению о ЕАЭС, высший орган Союза — межгосударственный (Высший Евразийский экономический совет) // Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст.8, 10, 11. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962> (08.09.2019).

<sup>71</sup> Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-interesy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii> (08.09.2019).

но и разную степень готовности государств-членов принимать на себя согласованные обязательства по торговле услугами и инвестициям<sup>72</sup>.

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<sup>73</sup>.

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<sup>74</sup>.

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

Идея сопряжения ЕАЭС и ЭПШП имеет целью показать, что ни одно из обсуждаемых противоречий между Китаем, Россией и странами Центральной Азии «не является глубоким и антагонистическим», а поскольку все эти государства сталкиваются в регионе с общими внешними вызовами и схожими внутренними угрозами (религиозным экстремизмом, экологическими проблемами, дефицитом водных ресурсов, негативным воздействием политики внешних сил), их сотрудничество имеет большие перспективы<sup>75</sup>. С этим тезисом принципиально согласны и китайские исследователи<sup>76</sup>.

---

<sup>72</sup> Лаумулин М. Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/11916> (10.09.2019).

<sup>73</sup> Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-interesy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii> (08.09.2019).

<sup>74</sup> Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с. С.30.

<sup>75</sup> Караганов С.А. и др. К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.

<sup>76</sup> Ван Ш., Вань Ц. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель - Observer. 2014. № 10. С. 56-68.



## 2. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

### 2.1. Социально-политические проблемы стран - транзитеров в контексте реализации китайской инициативы «Один пояс-один путь».

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

Размах китайского проекта поистине поражает. В долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы<sup>77</sup>. Формируется принципиально новая Большая Евразийская экономическая зона свободной торговли, заточенная под Китай. Фактически, Пекин уже получил возможность

---

<sup>77</sup> Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 46.

бесплатно торговать со Средней Азией безо всяких договоров и «зон свободной торговли»<sup>78</sup>.

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

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

Китай, год от года, наращивает объемы своих инвестиций и кредитов в Центральную Азию. Так, Казахстан в 2016 г. получил свыше 600 млн долл. США инвестиций – в 7 раз больше, чем в 2015 г., при этом общий объем накопленных китайских инвестиций в республике превысил 42 млрд долл, кредитов – 50 млрд долл<sup>79</sup>. В Кыргызстане объем китайских инвестиций в 2016 г. вырос более чем в 15 раз по сравнению с 2015 г.<sup>80</sup> По данным Министерства финансов Таджикистана, на 2017 г. общий размер внешнего долга Таджикистана перевалил за 2,3 млрд долл. Задолженность

---

<sup>78</sup> Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: <https://ria.ru/20180916/1528567677.html> (дата обращения: 28.04.2019).

<sup>79</sup> Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017 г. // Акчабар. URL: <https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazahstana-428-mlrd-za-25-let/> (дата обращения: 26.04.2019).

<sup>80</sup> Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: <https://www.fergananews.com/news/24880> (дата обращения: 26.04.2019).

перед Китаем составила больше половины этой суммы — более 1,2 млрд долл<sup>81</sup>. Сумма же предоставленных Поднебесной грантовых средств на реализацию проектов в Таджикистане не афишируется. Узбекистан пока не попал в критическую зависимость, согласно результатам 2018 г. на инвестиции из Китая от всего объема прямых иностранных инвестиций приходится пока 11,5 %<sup>82</sup>. Но есть все основания полагать, что китайский вектор внешнеэкономической деятельности Узбекистана усиливается, и происходит это в первую очередь по желанию Ташкента. Вследствие закрытости Туркменистана дать точную оценку объема инвестиционного сотрудничества с КНР не представляется возможным.

По мнению профессора Российского университета дружбы народов Юрия Тавровского: «когда была провозглашена инициатива ЭПШП, китайцы довольно легко и в больших количествах раздавали деньги в странах ЭПШП. Возникло ощущение, что их не нужно будет возвращать, что это подарки. Сами китайцы считали, что если до 30% этих денег разворуют, то это нормально. Но в последние месяцы в Китае было признано, что финансовая ситуация начинает вызывать некоторые опасения: слишком много долгов, как внутренних, так и внешних<sup>83</sup>.

Такой путь экономического развития при отсутствии благоприятных условий для частных и государственных иностранных инвестиций представляется порочным, поскольку лишь создает обманчивое впечатление быстрого роста основных макроэкономических показателей и, по оценкам специалистов, ведет к формированию долговой зависимости и введению рискованной практики «инвестиции в обмен на природные ресурсы»<sup>84</sup> и территориальные уступки в счет погашения долгов<sup>85</sup>.

Призванные содействовать развитию региона инвестиции, в этих условиях играют дестабилизирующую роль. Поступающие извне средства лишь приводят к росту трений на

---

<sup>81</sup> Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 6.05.2019).

<sup>82</sup> Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html> (дата обращения: 26.04.2019).

<sup>83</sup> Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 6.05.2019).

<sup>83</sup> Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html> (дата обращения: 26.04.2019).

<sup>84</sup> Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (дата обращения: 6.05.2019).

<sup>85</sup> Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ URL: <https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php> (дата обращения: 15.05.2019); Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: [https://3mv.ru/publ/tadzhikistan\\_otdaet\\_sobstvennye\\_territorii\\_kitaju/1-1-0-16037](https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennye_territorii_kitaju/1-1-0-16037) (дата обращения: 15.05.2019).

национальной почве и расширению конфликта вокруг системы перераспределения доходов<sup>86</sup>. Местное население не видит непосредственной выгоды от проектов ЭПШП.

Первым, и основным, фактором успешной и взаимовыгодной реализации ЭПШП является внутренняя стабильность государств ЦА. В этом контексте существуют внутренние угрозы, условия нестабильности и риски безопасности, которые, в силу множества причин, присутствуют во всех центральноазиатских странах.

1. Архаизация госинститутов в процессе строительства национальных государств после распада СССР. В них появились четкие элементы, характерные для восточных деспотий прошлых веков.
2. Слабость демократических начал в сочетании с клановыми принципами формирования институтов государственного управления и соответствующим подходом к решению социально-экономических проблем. Родоплеменные, кланово-региональные отношения до настоящего времени остаются основными неформальными институтами на политическом и иных пространствах, формируют весьма своеобразную поведенческую среду и играют более значимую роль, нежели политические либо экономические институты<sup>87</sup>.
3. Противоборство ценностей либеральной (западной) и традиционалистской (восточной) культур<sup>88</sup>, т.к. протекающие в ЦА процессы модернизации не имеют внутренних корней и источников саморазвития и, поэтому, вступают в конфликт с традициями азиатского общества. Это приводит к возрождению традиционалистских установок и нарастанию взаимного отчуждения культур.
4. Обострение изъянов национальных экономик в результате глобального экономического кризиса, ограничения экономического роста и как следствие высокий уровень безработицы ведет к нарастанию трудовой миграции, социально-культурному распаду наций.
5. Маргинализация населения<sup>89</sup>. Высокий уровень трудовой миграции.
6. В экономиках стран Центральной Азии большую долю занимает криминальный бизнес, в первую очередь, теневая экономика и наркотрафик<sup>90</sup>. Организованная

---

<sup>86</sup> Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: <http://www.ponarseurasia.org/node/8015>(дата обращения: 15.05.2019).

<sup>87</sup> Морозов Ю.В. Влияние политики ведущих государств мира на трансформацию военно-политических отношений в Центральной Азии // Россия и Америка в XXI веке. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=144> (дата обращения 23.12.2018).

<sup>88</sup> Омаров Н. «Столетие глобальной альтернативы» для формирования нового пространства безопасности в постсоветской Евразии. Бишкек. 2007. 252 с. С. 52.

<sup>89</sup> Звягельская И.Д. К вопросу об угрозах безопасности в Центральной Азии. URL: <http://www.niiss.ru/05.shtml> (дата обращения 23.02.2019).

<sup>90</sup> Богатырёв В. Развитие политической ситуации в Центральной Азии: проекты и сценарии // Новое восточное обозрение. URL: <http://www.ru.journal-neo.com/node/2793> (дата обращения 30.04.2019).

преступность в значительной степени связана с сетями, которые поставляют наркотики из Афганистана. Эти группы создали сети состоятельных преступников по всему региону, которые могут оказать дестабилизирующий эффект. Кроме того, они содействуют ослаблению и без того слабоохраняемых границ, способствуя еще большему росту контрабанды и криминальных проблем.

7. Инвестиционный климат в регионе остается неблагоприятным с тенденцией к ухудшению. Это происходит по нескольким причинам: постоянные пересмотры контрактных обязательств со стороны местных властей, слабая защита прав инвесторов, особенности работы налоговой системы, несостоятельность судебной системы, высокий уровень коррупции и т.д.<sup>91</sup>
8. Сырьевые модели экономического развития стран ЦА не обеспечивают процветания общества, обладают многочисленными изъянами, в том числе ростом разрыва между слоями с высокими и низкими доходами, коррупцией, несправедливым распределением национальных богатств в пользу отдельных кланов. Слабо развиваются рыночные механизмы. Экономические институты, в том числе финансовые обладают очень низкой степенью устойчивости. Для экономик характерна низкая конкурентоспособность на региональных и мировых рынках, высокая степень зависимости от импорта товаров или экспорта ресурсов<sup>92</sup>.

В целом, оценивая обстановку в странах Центральной Азии приходится констатировать факт нестабильности ситуации. Это обусловлено массой факторов внутривнутриполитической, социальной, исторической природы, присущих в большей или меньшей мере каждому из государств субрегиона и порождающих практически идентичные проблемы во всех центральноазиатских странах. Все эти проблемы будут оказывать негативное влияние на реализацию проекта ЭПШП в регионе.

## **2.2. Китай в транспортном секторе Центральной Азии: интеграция или экспансия?**

Современные тенденции глобализации и регионализации привели к образованию понятия «глобальный регион» и нарастанию соперничества интеграционных объединений за рынки сбыта. Международные транспортные коридоры (МТК) играют важную роль в становлении различных форматов международного взаимодействия начала третьего

---

<sup>91</sup> Богатырёв В. Развитие политической ситуации в Центральной Азии: проекты и сценарии // Новое восточное обозрение. URL: <http://www.ru.journal-neo.com/node/2793> (дата обращения 30.04.2019).

<sup>92</sup> Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии / Научное издание «Восточная аналитика». Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока №3. ИВРАН. М. 2012. 210 с. С.144-160.

тысячелетия. На современном этапе их роль особенно актуальна в контексте интеграционных процессов на Евразийском пространстве, в частности в Центральной Азии (ЦА). В этом контексте особую роль играют два крупнейших государства Евразии – Россия и Китай, стратегическое партнерство которых в современных условиях все больше приобретает международно-региональный характер, направленный на поиск дополнительных ресурсов для стабилизации и развития в ключевых евразийских субрегионах, в частности в Центральной Азии.

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

Международные транспортные коридоры способствуют не только экономическому росту и развитию региональной интеграции, но и помогают развивающимся странам все в большей степени получать доступ на международные рынки. В настоящее время Азия и Европа являются двумя самыми влиятельными регионами мира, в перспективе представляется возможным создание общего евроазиатского и свободного режима передвижения товаров и услуг. Растет взаимодействие между указанными регионами, появляется необходимость более полноценного вовлечения территории транзитных государств в обеспечении транспортного коридора.

Большинство стран евроазиатского континента придают особую важность формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. Эффективная работа транспортных магистралей стран, через которые осуществляются транзитные перевозки между Европой и Азией, является предметом особого рассмотрения и изучения.

Многие международные региональные организации, как и сами страны - их участницы, рассматривают альтернативные смешанные транспортные маршруты между Европой и Азией с целью получения определенной пользы от ожидаемого роста торговли между континентами и поддержания процесса интеграции в мировую экономику развивающихся стран, включая не имеющих выхода к морю.

За период независимости странами Центральной Азии неоднократно делались попытки создания региональных объединений и расширение транспортных коммуникаций<sup>93</sup>. Но исторические факторы, политические риски<sup>94</sup> и однотипность

---

<sup>93</sup> Дадабаева З.А., Кузьмина Е.М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия / Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 55 с.С.2 9

экономик стран региона затрудняет их сотрудничество и создание единого экономического региона.

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

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

Таблица 2.2.1. Реализация стратегических целей КНР в ЦА.

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

Китайская идея ЭПШП для бывших советских республик Центральной Азии выглядит весьма привлекательной, поскольку китайцы делают упор на том, что их проект не предполагает создание какого-либо структурного образования, это всего лишь вариант

<sup>94</sup> Семенова Н.К. Энергетическая стратегия Китая: угрозы и риски безопасности в Центральной Азии // Вестник НГУ. Выпуск 4: Востоковедение. Издательство СО РАН. Новосибирск. 2013. 208 с. С.124-132.

экономической интеграции на основе общих интересов, в первую очередь – создания единой сети автомагистралей и железных дорог, которые будут обеспечивать как взаимную торговлю, так и транзит внешнеторговых грузов из АТР в Европу<sup>95</sup>.

В реализации такого масштабного и дорогостоящего проекта Китай, несомненно, преследует свои, сугубо специфические цели, главная из которых - укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и сопредельных с ним регионах. Есть ли четкая уверенность, что страны региона могут извлечь из этого и очевидные преимущества для себя? Так, Согласно достигнутым в сентябре 2011 г. киргизско-китайским договоренностям по строительству железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан, финансирование киргизской части проекта берет на себя КНР в обмен на предоставление ему в долгосрочную аренду золоторудных месторождений «Тереккан» и «Перевальное», залежей нефелиновых сиенитов «Сандык», а также железно-рудного месторождения «Джетым». Сооружение железнодорожной магистрали на территории Кыргызстана планируется осуществлять исключительно силами железнодорожных войск НОАК, а дорога будет ответвлением Южно-синьцзянской магистрали в районе Кашгара в направлении китайско-киргизской границы<sup>96</sup>.

Так, судя по специфике ведущихся работ, включающих не только прокладку железнодорожных полотен, но и сопутствующей инфраструктуры, включающей строительство логистических центров, складских мощностей, и даже объектов туристической инфраструктуры (мотелей, гостиниц и пр.) китайские компании будут стараться активно участвовать и в их создании, а, возможно, даже в дальнейшем функционировании. Так же можно предположить, что в течение предстоящих лет китайские прямые инвестиции в регионкратно возрастут. Причем значительная их часть придется на дорожное строительство.

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

---

<sup>95</sup> Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. МГИМО (У) МИД. М.: 2015. 164 с. С.84

<sup>96</sup> Сазонов С.Л. Россия-Китай : сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ, 2012. С.178



иметь негативные последствия для экономической самостоятельности и политической независимости стран региона.

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

При этом, есть другая сторона медали. Концепция «пояса и пути» выдвигает пять приоритетов сотрудничества, детализация которых свидетельствует об основательной проработке проекта «пояса и пути», в том числе баланса современных возможностей КНР и потребностей стран-партнеров. Значительный акцент сделан на сотрудничестве в области новых и высокотехнологичных отраслей, производственной интеграции, благоприятном деловом климате с учетом незавершенной модернизации и неразвитой инфраструктуры большинства государств обширного географического пространства<sup>97</sup>.

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

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

Характер дальнейшего экономического присутствия Китая в регионе и формат китайско-центральноазиатских экономических отношений во многом зависят от того будет ли восстановлена транзитная роль Центральной Азии в экономическом взаимодействии между Азией и Европой. Очевидно, что это может произойти только в случае постепенной переориентации значительной части евразийского товарооборота с морских коммуникаций на трансевразийские сухопутные маршруты, что реально лишь в

---

<sup>97</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К.. Расширение стратегических горизонтов Китая: «Один пояс и один путь» // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016. №4. С.151-160.

условиях наличия политической воли и скоординированных действий стран, расположенных во внутренних пространствах Евразии - Китая, Центральной Азии и России.

### 2.3. Приоритеты транспортного развития и национальные интересы РФ.

После распада СССР в результате разрушения единой сети железных дорог не только обострились некоторые экономические проблемы постсоветских государств, но и возник ряд тенденций, негативно влияющих на геополитическое становление современной России. Так, значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, который по собственной инициативе и в рамках сотрудничества с Китаем построил новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России. Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центрально-азиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации. Причина этого проста – явное желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора и превращение его в источник поступления валюты за счёт перевозки транзитных грузов. Геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства - они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния. Как только отдельные участки железных дорог стран ЦА будут объединены в единую сеть и состыкованы с железнодорожными магистралями КНР, новый евроазиатский транзитный коридор составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки. Как бы не убеждали иностранных инвесторов, что российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ: быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности (нуждающихся лишь в модернизации с учётом характера перспективных грузопотоков); транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле (освоение

альтернативных маршрутов чревато поиском сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов); российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным необжитым местам, вопрос тарифов остается на одном из первых мест в принятии инвестиционных решений.

По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение<sup>98</sup>. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно<sup>99</sup>.

---

<sup>98</sup> Сазонов С.Л. Россия-Китай : сотрудничество в области транспорта. М.:ИДВ, Кругъ.2012. С.220.

<sup>99</sup> Сазонов С.Л. Место Российской Федерации и российского Дальнего Востока в системе евразийских транспортных потоков / О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона на долгосрочную перспективу (к «правительственному часу» в рамках 361-го заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации 29 октября 2014 г. Аналитический доклад №8 (536). С.36-49/ URL: [http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2014/8\\_526/VSF\\_NEW\\_8\\_526.pdf](http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2014/8_526/VSF_NEW_8_526.pdf) (дата обращения 20.07.2019)

### 3. КОНСТРУКТИВНЫЕ И НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ДИАЛОГА

#### 3.1. РФ – Центральная Азия – КНР: транспортное сотрудничество с элементами конкуренции

Намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем в транспортной сфере наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества, в частности в центральноазиатском регионе. Существует мнение, что геополитические последствия создания новых транзитных коридоров неблагоприятны для российского государства – они будут выражаться в его дальнейшей коммуникационной дезинтеграции с государствами-членами ШОС, блокировании российских интересов в регионе и «выдавливании» России из традиционных зон ее политического влияния<sup>100, 101</sup>. Для России последствия стремительного транспортного усиления Китая будут весьма негативными: основные грузопотоки пойдут по международным транспортным коридорам, построенным, в основном, не на российской территории<sup>102</sup>.

Регион Центральной Азии имеет геополитическое значение для России, в связи с восстановлением ее статуса, как крупной политической силы в регионе. Отсюда политика западных стран в содействии строительству на территории региона транспортных и инфраструктурных проектов в обход РФ (МТК «ТРАСЕКА», железные дороги и др.)<sup>103</sup>.

Образование новых независимых государств в ЦА после 1991 г. (Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан, Туркменистан) привело к необходимости по-новому решать региональные политические и экономические задачи, а также строить новые взаимовыгодные отношения с соседями и Россией. Характер отношений между Россией и Центральной Азией всегда имел важнейшее значение для региона, учитывая его транзитную нагрузку в связях между странами Запада и Востока.

---

<sup>100</sup> Сазонов С. Л. Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров ключевые слова. URL: <http://geo.ekonoom.ru/sazonov-s-l-1-mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evroaziatskih-trans.html> (дата обращения: 28.11.2019).

<sup>101</sup> Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

<sup>102</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016. URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rtf.pdf> (дата обращения: 18.12.2019).

<sup>103</sup> Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <https://mydocx.ru/6-28856.html> (дата обращения: 18.11.2019).

Разрушение единой сети железных дорог после распада СССР не только обострило многие экономические проблемы постсоветских государств, но и способствовало возникновению ряда тенденций, негативно влияющих на региональное влияние современной России. Так, значительные отрезки Транссибирской магистрали попали под юрисдикцию Казахстана, где, в рамках сотрудничества с Китаем, построены новые железнодорожные ответвления, обеспечивающие прямое сообщение с соседними странами, минуя территорию России.

В этой связи китайская инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП) открывает новые возможности для стран-участниц и, как представляет китайская сторона, предполагает получение прямой выгоды для этих стран. В рамках проекта «Экономического пояса Шёлкового пути» рассматривается создание трёх трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай — Центральная Азия — Россия — Европа), центрального (Китай — Центральная и Передняя Азия — Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Индийский океан).

В процессе осуществления проекта предполагается не только создание автодорог, железнодорожных линий, мостов, обслуживающих логистических центров, инфраструктурных объектов, но и строительство объектов энергетики, промышленности, прокладка коммуникационных линий вдоль трассы и др. В связи с этой задачей КНР предоставляет инвестиции для осуществления транспортных проектов, проходящих по территории Центральной Азии. В период 13 пятилетки (2016-2021 гг.) КНР вводит в строй проекты «Китай – Монголия – Россия», «КНР – Западная Азия» (часть трансевразийского экономического коридора «Центральный»: Китай — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море), «КНР – Пакистан»<sup>104</sup>.

Энергосистемы, транспортно-энергетические связи объединят страны региона для развития торговых путей. Известно, что торговля транспортно-коммуникационными услугами в современном мире происходит в 2 раза быстрее, чем рост товарных услуг. Для России, торгующей в настоящее время минеральным сырьем, будущий транзитный ресурс в связях с Европой и Азией может стать важнейшей частью дохода бюджета<sup>105</sup>.

В начале XXI в. объем товарооборота между странами Европы и АТР составлял около 600 млрд. долл. Большая часть его доставляется морским путем по Индийскому

---

<sup>104</sup> Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

<sup>105</sup> Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3-5 окт.2016 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; [под общ. Ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна]. Т. 2: Секции 5-13. М.: ИПУ РАН. 2016. 442 с. С. 52-57.

океану, что удлиняет время пути (более 30% мировой торговли). Из 6 млн. контейнеров, идущих ежегодно из стран АТР в Европу и обратно, 99% доставляются морем, только 1% - по территории РФ и РК (по Транссибу) 95% грузов из КНР в Европу идет морем; в Россию также 90% импорта из Китая доставляется морем, но не сушей (из Шанхая в порт Роттердам) затем в прибалтийские порты<sup>106</sup>. Осуществлен проект железнодорожно-автомобильного перехода из Китая. В РК запланирован новый проект – возведения крупной трассы, строительство которой уже начато. Это автобан «Западная Европа – Западный Китай». Современная трасса с видеокамерами, электронными указателями и т.д. Общая протяженность автокоридора (С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань - Оренбург – Актобе – Кызыл Орда – Шымкент – Тараз – Кордай – Хоргос – Урумчи – Ланьжоу – Ляньюньчан) 8,5 тыс. км (2,2 тыс. км по России, 3,4 тыс. км по КНР, 2,5 тыс. км по Казахстану). Реализация проекта позволит часть грузов из Китая в Европу переориентировать с морского транспорта (45 дней) на автомобильный (11 дней). Стоимость проекта около 5,5 млрд. долл. Из них 2/3 составят займы международных финансовых организаций под гарантию правительства Казахстана<sup>107</sup>.

По оценке экономистов Казахстана проект не может быть во многом выгодным, так как грузоперевозки морем стоят дешевле, чем пересечения различных госграниц. Кроме того, крупнейший железнодорожный перевозчик Германии концерн Deutsche Bahn предполагает в ближайшее время открыть железнодорожное грузовое сообщение с Китаем по новому пути (за 16 суток), который пройдет южнее Монголии, по территории РК, России, Белоруссии и Польши.

При совершенствовании сферы железных дорог трудности России в сфере транзита состоят и в том, что на территории РФ имеются дороги с широкой колеей (1520 см). Разноколейность дороги с дорогами Европы и Китая будет препятствовать быстрой перевалке товаров. Китайская сторона давно заинтересована в проведении узкоколейной магистрали по территории, например, Казахстана (Республика Казахстан-РК), но такая трасса может иметь не только выгодное экономическое значение, но и опасное для РК и РФ военно-стратегическое значение. Дорога разделит в широтном плане территорию РК,

---

<sup>106</sup> Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3-5 окт.2016 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; [под общ. Ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвикуна]. Т. 2: Секции 5-13. М.: ИПУ РАН. 2016. 442 с. С. 52-57.

<sup>107</sup> Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа - Западный Китай URL: <https://www.caravan.kz/news/kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-dorogi-v-ramkakh-proekta-koridora-zapadnaya-evropa-zapadnyj-kitaj-37856/> (дата обращения: 19.09.2019).

в случае военных конфликтов сможет быстро доставить военную технику и грузы из КНР к возможным местам военных действий<sup>108</sup>.

На состояние и осуществление экономических проектов стран ЦА в ближайшие годы будет влиять состояние их экономик, а так же введение в строй инфраструктурных проектов (энергетических и транспортных) при поддержке со стороны Китая. Сегодня эти проекты связаны непосредственно с реализацией ЭПШП. Китай планирует создание основной части этой инфраструктуры в Казахстане.

Осуществление совместных инфраструктурных проектов по линии России – ЦА – КНР может благоприятно повлиять на экономику региона в целом и национальные экономики стран – участниц: рост предприятий, занятость населения, доходы от транзитных перевозок, модернизация путей, мостов, станций, возведение новых объектов энергетики, расширение сотрудничества стран в сфере торговли и др. МТК окажет влияние на создание промышленных центров по ходу ВШП, будут пересмотрены в сторону снижения железнодорожные тарифы до уровня фрахтовых ставок морского транспорта, что приведет к снижению издержек по перевозкам грузов, времени доставки. Введение логистических хабов позволит увеличить объем грузоперевозок и пассажиропотоков, сократит время в пути. Все это способствует консолидации районов РФ, КНР, Казахстана и других стран ЦА. Более эффективно будут развиваться регионы Восточной Сибири России, Западного Китая, близлежащие к ЭПШП за счет новых железнодорожных и автомобильных трасс.

Но надо иметь в виду, что осуществляя проект ЭПШП Китай преследует, прежде всего, свои национальные интересы: стоит задача развития центральных и западных регионов КНР, составляющих 86% всей территории КНР, 58% населения и только 15% ВВП<sup>109</sup>. По мнению китайских экспертов «проект должен способствовать открытости и взаимодействию между восточными, центральными и западными регионами, что подразумевает сдвиг «открытости» вглубь от прибрежных провинций, а также регионов по долине Янцзы к внутренним районам. Этот момент очень важен с учетом программы выравнивания уровней жизни в Китае»<sup>110</sup>. Другими словами, китайская инициатива

---

<sup>108</sup> Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3-5 окт.2016 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; [под общ. Ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна]. Т. 2: Секции 5-13. М.: ИПУ РАН. 2016. 442 с. С. 52-57.

<sup>109</sup> Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

<sup>110</sup> Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up [Electronic resource] // Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan. — 2016. [Электронный ресурс]. URL: [http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040\\_1298984.shtml](http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/2016040_1298984.shtml) (Дата обращения: 18.11.2019).

направлена не столько вовне, сколько внутрь самой китайской экономики и китайского общества.

Исходя из вышеизложенного, очевидно, что Китай четко придерживается намеченной цели и действует в соответствии с «Концепцией и планом действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»<sup>111</sup>. В документе содержатся принципы, структура, приоритеты и механизмы сотрудничества по строительству Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути 21-го века, но при этом отсутствует описание конкретных проектов, за исключением упоминания АБИИ, Фонда Шелкового пути и нескольких мероприятий в сфере гуманитарного сотрудничества<sup>112</sup>.

К сожалению, до сих пор нет окончательной разработки плана проекта ЭПШП. Отсутствуют данные о количестве стран, присоединившихся к проекту, нет четкого плана карты дорог, не установлены сроки реализации проектов, непрозрачность финансирования.

Не проработаны данные о протяженности железных дорог по отдельным странам и районам, по объему контейнеров, и т.д. Нет данных в оценке объемов и видов импорта из Европы для КНР (в основном, продукты машиностроения). В настоящее время объемы товаров из КНР в Европу превышают обратный поток: лишь 20% вагонов из Европы заполнены. Инвестиции КНР привязывают страны к значительным долгам, которые в будущем будет трудно выплатить.

В 2017-2018 гг. основные грузопотоки из КНР приходились на морские перевозки (до 90%). В этом контексте использование Северного морского пути может быть выгодно использовано Россией<sup>113</sup>.

Россия вместе с другими странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) предложила более 40 совместных транспортных проектов на сумму 30 млрд. долл. Проекты предполагают со-финансирование с КНР. Есть мнение, что каждый доллар, вложенный в Экономический пояс Шелкового пути, даст возврат в размере 20 центов. Но все зависит от проекта, по некоторым из них ожидаемые сроки окупаемости превышают 20 лет<sup>114</sup>.

---

<sup>111</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road [Электронный ресурс]. URL: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) (Дата обращения: 18.11.2019).

<sup>112</sup> Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века» [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html> (Дата обращения: 15.12.2019).

<sup>113</sup> Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.

<sup>114</sup> Зубков И. Будет как Шелковый // Российская газета - Федеральный выпуск № 276(7144);



По мнению российских экспертов, в действительности Россия становится все менее значимым партнером для Азиатско-Тихоокеанского региона, тогда как значение последнего для нашей страны, по мере смещения сюда центра мировой экономической активности, неизбежно возрастает. В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и логистических центров<sup>115</sup>.

По мнению китайских экспертов, сотрудничество Китая и России развивается в стабильном ритме и не зависит от изменения международной обстановки и внешних факторов. В стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» (и «Морского Шёлкового пути 21-го века») Россия является одной из основных «станций», объединяя Китай и Европу. Здесь четко просматривается логика китайско-российского сотрудничества: «сотрудничество не является временным выбором при особых условиях, оно обусловлено географическим расположением двух государств, их мощью и ответственностью перед мировым сообществом»<sup>116</sup>.

### 3.2. Анализ существующих и потенциальных рисков и угроз реализации транспортных проектов формате «РФ - КНР».

Китайская инициатива Экономический пояс Шелкового пути (ЭППП) – 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. Это комплексный проект, который еще находится на стадии доработки, и многие детали пока не ясны. В реализации такого масштабного и дорогостоящего проекта Китай, в первую очередь, преследует свои, сугубо специфические цели, главная из которых - укрепление своего присутствия не только в Центрально-Азиатском, но и сопредельных с ним регионах.

<sup>115</sup> Лузянин С.Г. Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimetriya-ili-garmonizatsiya/> (дата обращения: 15.11.2019).

<sup>116</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017.

Известно, что на территории Китая функционирует более 420 мозговых центра, более 20 исследовательских институтов, центров и отделов, специализирующихся только на изучении Центральной Азии<sup>117</sup>. С выдвижением Китаем новой внешнеполитической инициативы ЭПШП с 2013 г. на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) было создано пять новых аналитических центров и образовано три института, деятельность которых направлена на непосредственное содействие практической реализации китайского стратегического проекта ЭПШП<sup>118</sup>. Китайцы все делают фундаментально, и нет причин полагать, что они не реализуют поставленные задачи.

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

---

<sup>117</sup> «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: <http://asiarussia.ru/articles/10556/> (дата обращения 10.08.2019).

<sup>118</sup> Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University.. URL: <http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-anew-assessment/> (дата обращения 10.08.2019).

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<sup>119</sup>.

Динамичное экономическое продвижение Китая не только в ЦА, но и в других регионах мира обусловлено не только геополитикой. В экономике Китая дела обстоят не так благополучно, как может показаться. Пресловутые провалы рынка в виде «ловушек среднего дохода»<sup>120</sup> выходят на первый план.

Китайская стратегия «открытости по всем азимутам» обусловлена с создавшейся в Китае экономической ситуацией: завершение в КНР форсированной индустриализации; обладание значительными избыточными мощностями в тяжелой промышленности, снижение энергоемкости и материалоемкости ВВП; снижение ценовой конкурентоспособности китайских предприятий в ряде трудоемких отраслей легкой индустрии; дефицит рабочей силы в деревне; урбанизация ведет к нехватке сельскохозяйственных угодий; достижение капиталоемкой стадии экономического развития. Следствием китайского «выхода в мир» - создание за рубежом производственных предприятий и активное осуществление проекта «Один пояс - один путь»<sup>121</sup>.

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

---

<sup>119</sup>Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». Отв. ред. А.И. Салицкий. ИВ РАН. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

<sup>120</sup>Июань Чжоу, Лильге-Штодик Р. Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: <https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/> (дата обращения 10.08.2019).

<sup>121</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 15.08.2019).

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)<sup>122</sup>.

Говоря о транспортных маршрутах, идущих в обход России<sup>123</sup>, можно выделить по крайней мере две причины их возникновения. Объективная, как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центрально-Азиатского региона, как инструмент интеграции ЦА в общеазиатское пространство (ЦАРЭС)<sup>124</sup>. И субъективная, политизированная (ТРАСЕКА)<sup>125</sup>, ставящая целью не оптимизацию и развитие, а изоляцию РФ и переключение грузопотока стран региона, прежде всего экспорта нефти и нефтепродуктов, на маршруты, проходящие вне территории России.

Объективная реальность показывает, что многие из политизированных транспортных проектов оказались мало-востребованными в транзитном плане, экономически малорентабельными и используются как субрегиональные маршруты. На текущий момент транзитный потенциал ТРАСЕКА оценивается невысоко<sup>126</sup>, серьезной конкурентной составляющей для России нет<sup>127</sup>.

Несмотря на то, что изначально новые транспортные проекты в обход РФ противопоставлялись маршрутам через территорию России, трудноразрешимые обстоятельства физической и нефизической силы (необходимость смены ширины колеи, преодоление морских участков на железнодорожных паромках, сложности с таможенными процедурами, недостаточная согласованность транзитных тарифов, неэффективная и несвоевременная координация между национальными железными дорогами, таможенными органами, экспедиторами и таможенными брокерами) привели к тому, что в рамках альтернативных центрально-азиатских маршрутов запланированы транспортные магистрали с выходом на российскую территорию. Это объясняется простой логикой - Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на ее территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Это, в частности позволяет сформировать на территории России

---

<sup>122</sup>Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940> (дата обращения 28.08.2019).

<sup>123</sup>Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <http://mydocx.ru/6-28856.html> (дата обращения 10.08.2019).

<sup>124</sup>Сайт интеграционного проекта Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org> (дата обращения 10.08.2019).

<sup>125</sup> ТРАСЕКА. URL: <http://www.traseca-org.org> (дата обращения 10.08.2019).

<sup>126</sup>Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL: [http://www.traseca-org.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project\\_reports/LOGMOS\\_Progress\\_Report\\_IV\\_April\\_2013/Progress\\_Report\\_IV\\_Annex\\_5\\_Master\\_Plan\\_ru.pdf](http://www.traseca-org.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOGMOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf) (дата обращения 10.08.2019).

<sup>127</sup>Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka> (дата обращения 10.08.2019).

логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит ускорение циркуляции грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии. Сухопутное сочленение Китая и Европы, минуя Россию, ущербно географически.

В экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит, что маршруты в обход России неизбежно ослабят влияния РФ в регионе<sup>128</sup>. Вторая группа, напротив видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ<sup>129</sup>. Во-первых, стимулирование совершенствования транспортной инфраструктуры на основе формирования и дальнейшего развития опорной транспортной сети РФ, повышение использования транзитного потенциала РФ и развитие экспорта транспортных услуг, интеграцию РФ в евразийскую транспортную систему, диверсификацию транспортных маршрутов, повышение экономической эффективности перевозок грузов и пассажиров, улучшение транспортной безопасности и надежности, повышение доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, расширение импорта и экспорта технологий и инноваций в сфере строительства и эксплуатации транспортной и терминально-складской инфраструктуры и рост зарубежных инвестиций в экономику. При этом, нельзя не видеть и косвенный экономический эффект функционирования Международных транспортных коридоров (МТК), заключающийся в развитии регионов страны, находящихся в зоне их транспортно-экономического тяготения. Регионы получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития.

Транзитный потенциал РФ в первую очередь связывают Транссибирским маршрутом, проходящим на 84 % по российской территории. Взаимовыгодные условия транзита через территорию РФ очевидны. Для зарубежных партнеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг. Но необходимо учитывать, то Транссиб – наиболее грузонапряженная железная дорога России и в краткосрочной перспективе возможно

---

<sup>128</sup> Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: [http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk\\_way.htm#top](http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top) (дата обращения 10.08.2019).

<sup>129</sup> Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции / Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016 г. №4. С.151-160.

достижение предельной пропускной способности. Поэтому увеличение транзитных потоков может усложнить передвижение отечественных грузов. По прогнозам экспертов на средне- и долгосрочную перспективу, Транссибирский коридор будет конкурентоспособен при выполнении следующих условий: коренная модернизация Транссиба, означающая создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростной трансконтинентальной транзитной сверхмагистральной, обеспечивающей дешевизну перевозок, сравнимую с морскими, проведение железнодорожного соединения его с Кореей и Японией.

Есть мнение, что диверсификацию маршрутов через ЦА в рамках Экономического пояса Шелкового пути Россия может использовать с экономической выгодой. Некоторые эксперты считают, что центральноазиатские маршруты могут стать основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках уже в краткосрочной перспективе. Но надо иметь в виду, во-первых, что, например, Северный коридор ТАЖМ на протяжении 2,7 тыс.км. проходит по российской территории и составляет 25 % от длины маршрута (49 % с учетом территории Таможенного союза). Активное участие в маршруте может сделать Россию ключевым партнером Великого Шелкового пути<sup>130</sup>.

Говоря о китайских инвестициях, необходимо учитывать, что кредиты чаще всего носят связанный характер: они выделяются при условии, что осваивать их будут китайские корпорации с применением китайской рабочей силы китайскими материалами, с китайским пост-проектным обслуживанием. Возврат инвестиций (как один из вариантов) может быть предложен в виде эксплуатации возведенных в рамках инвестиционного проекта транспортного маршрута или инфраструктуры безвозмездно на определенный срок до окупаемости объектов или долгосрочную льготную аренду. В случае с китайскими инвестициями необходимо избегать утопичных центральноазиатских сценариев: сырье, недра и территории в обмен на инвестиции и кредиты.

Необходимо учитывать, что при общей позитивно складывающейся конъюнктуре, существуют факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений, как со стороны России, так и с китайской стороны. Условно эти факторы можно разделить на пять основных групп по сферам взаимодействия: экономика, социокультурная сфера, инвестиции, рынок инновационной продукции, таможня и пограничная служба. Рассмотрим эти факторы подробнее.

В экономической сфере сдерживающими факторами сотрудничества РФ-КНР эксперты указывают: общее отставание РФ по многим экономическим показателям;

---

<sup>130</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия». Отв.ред. А.И. Салицкий. М.: Белый ветер, 2017. 216 с.

низкое качество продукции российского машиностроения и других наукоемких отраслей; неразвитость инфраструктуры в России, в особенности в ее азиатской части; неэффективность государственных институтов, низкий трудовой и предпринимательский потенциал населения, неэффективность структуры торгового обмена между Россией и Китаем; недостаточную самостоятельность регионов; проблема валютного регулирования, в т. ч. в части осуществления предоплаты – отсутствие системы export-insures или import-insures; непредсказуемый рост тарифов естественных монополий, в частности стоимость электроэнергии, присутствие серых схемы взаимной торговли; высокие ставки налогообложения в РФ по сравнению с более низкими ставками в КНР; несовершенство и нестабильность законодательства, непредсказуемость изменений законодательства и возможность неоднозначной трактовки ряда законов и подзаконных актов<sup>131</sup>; сложность решения административных проблем, высокий уровень коррупции<sup>132</sup>, чрезмерную бюрократизированность процедур создания совместных предприятий.

С китайской стороны взаимодействие в экономической сфере осложняет непрозрачная законодательная база в КНР; жесткое регулирование внутреннего рынка КНР; серые схемы внешней торговли.

Взаимодействие РФ и КНР в социокультурная сфере, по оценкам экспертов, осложняется с российской стороны языковым и культурным барьерами, низким уровнем культуры переговоров – отсутствием стратегии, знаний о ментальных особенностях партнеров, китайского рынка и китайской деловой культуры; коррупционной активностью; проблемой безопасности китайцев в России: бытовая агрессия со стороны агрессивных молодежных группировок, вымогательство со стороны представителей органов правопорядка; незнанием российскими предпринимателями законодательства Китая; давлением в прессе на население по поводу т.н. «китайской угрозы».

С китайской стороны взаимодействие в социокультурной сфере осложняется следующими факторами: языковой и культурный барьеры; рост китайского национализма и китайской «национальной гордости», превосходство китайской стратегии переговоров; коррупционная активность; незнание китайскими предпринимателями законодательства и условий деловой деятельности в России, что проявляется в чрезмерной осторожности китайских предпринимателей.

Инвестиционное российско-китайское сотрудничество, помимо объективных причин, связанных с конкуренцией проектов, осложняет: российское стороны -

---

<sup>131</sup> Кондратьев К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. №26. С. 321-324.

<sup>132</sup> Статистика. Коррупции в Море. URL: <https://vawilon.ru/statistika-korrupsii-v-mire/> (дата обращения 10.08.2019).

неблагоприятный инвестиционный климат в РФ, отсутствие четких, прозрачных правил на законодательном уровне; с китайской стороны - высокая конкуренция с мировыми инвесторами; сложный инвестиционный климат в Китае для реализации проектов с российским капиталом; реакция на западные санкции в отношении РФ.

Формирование рынка инновационной продукции между РФ и КНР осложняют следующие факторы: с российской стороны - проблема поставок в Китай научной и технической продукции военного назначения; проблема секретности научных и инновационных разработок – отсутствие четкого правового регламента; российские фундаментальные научные заделы не являются в Китае продаваемым продуктом; слабое развитие прикладных разработок пригодных для промышленного внедрения; отсутствие институциональных механизмов привлечения инвестиций в развитие НИОКР на базе имеющихся фундаментальных заделов; проблема создания в России конкурентоспособного инновационного сектора - отсутствие схем инвестирования таких проектов.

С китайской стороны для развития российско-китайского рынка инновационной продукции присутствуют следующие сложности: Китай обгоняет Россию по уровню своего научного развития, покровительственное отношение к пиратскому копированию чужих технологий, негативный имидж России как делового партнера в области инновационных проектов. Китай, где возможно, использует «серые» схемы, снижающие стоимость закупок.

Инфраструктурная неразвитость российской таможни, пограничной службы и всей приграничной территории, узкая специализация российских таможенных пунктов на различных товарных группах так же замедляют развитие российско-китайского взаимодействия. Имеются данные о высоком уровне коррупции в таможенных органах РФ<sup>133</sup>. Особенно это чувствительно для малого и среднего российского и китайского бизнеса.

В данном контексте только опережающее развитие может стать залогом успешной реализации национальных интересов в сфере международных транспортных коммуникаций. Без форсированной реализации намеченных в стратегии мероприятий РФ может упустить геополитический шанс интеграции своей транспортной системы в евразийское транспортное пространство.

---

<sup>133</sup>О противодействии коррупции в таможне. URL: <http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korruptcii-v-tamozhne> (дата обращения 10.08.2019).



### 3.3. Углубление евразийской геополитики Китая и интересы безопасности России: транспортный аспект.

Проблема транзита – одна из ключевых проблем политического и социально-экономического развития в XXI в. По словам Президента РФ В.В. Путина, «политика и экономический вес страны не в последнюю очередь определяются доступом к глобальным транспортным коридорам»<sup>134</sup>.

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.

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу и повышения его конкурентоспособности.

Главная задача государства в условиях усиления международной конкуренции в сфере функционирования и развития транспорта - создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики за счет интеграции транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, развитие много-векторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг, что будет означать формирование прочной основы для превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны, что соответствует национальным интересам Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему<sup>135</sup>.

Транспорт выступает материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда. Углубленная трактовка транспортной безопасности, понимается в широком смысле как

---

<sup>134</sup> Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2003. № 11.

<sup>135</sup> Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ–КНР–Центральная Азия. <https://book.ivran.ru/f/geopoliticheskij-shans-rossii.pdf>

фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов России<sup>136</sup>.

Стратегическая инициатива Экономического Пояса Шелкового Пути (ЭПШП), предложенная лидерами пятого поколения китайских руководителей и нацеленная на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и других районов КНР в Европу, для России не только вызов, но и шанс обрести в нем свое место. ЭПШП является не локальной экономической инициативой, а новой внешнеполитической стратегией Пекина<sup>137</sup>, т.е. попыткой распространить экономическое (в будущем и политическое) влияние Китая вдоль наземного транспортного коридора, включающего Россию, страны Центральной и Южной Азии, Ближний Восток, Восточную Европу и собственно ЕС<sup>138</sup>. Китайское видение предполагает реализацию, в первую очередь, интересов КНР. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проекта (в перспективе), указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн долл<sup>139</sup>. Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 г. «в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 трлн долл.»<sup>140</sup>.

Согласно китайским источникам в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы<sup>141</sup>.

Китайские источники подчеркивают, что ЭПШП «в основном экономический проект, направленный на ускоренное развитие западных провинций Китая и на формирование между государствами региона тесных отношений в экономической, политической и гуманитарной областях» и не нацелен на создание сферы влияния<sup>142</sup>. Декларируя миролюбивую внешнюю политику и призывая к формированию «сообщества

---

<sup>136</sup> Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. Москва, 2005. 169 с.

<sup>137</sup> Xuē Lì. Zhōngguó «yīdài yīlù» zhànlüè miàn duì de wàijiāo fēngxiǎn (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс, Один путь») // *International Economic Review*. 2015. №2.

<sup>138</sup> Уянаев С.В. Новые «Шелковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «Дорожной карты» // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2015. № 20 (20). С. 254.

<sup>139</sup> Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // *Silk Road Briefing*. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/> (дата обращения 12.09.2019).

<sup>140</sup> Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // *INOSMI*. 2017. 16 мая. <https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html> (дата обращения 12.09.2019).

<sup>141</sup> Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // *Общество и экономика*. 2018. № 6. С. 46.

<sup>142</sup> Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2883#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content) (дата обращения 10.08.2019).

общей судьбы», Пекин уже преодолел порог только экономического влияния. Его интересы стали пересекаться с российской «зоной привилегированных интересов».

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная стратегия России нацелена на перспективу и предполагает, что одним из перспективных путей реализации этой инициативы является интеграция транспортной системы России в евразийское транспортное пространство. Но приходится констатировать тот факт, что действия РФ в этом направлении не носят объединенный характер (и в ЦА, и на Дальнем Востоке). И хотя они вписаны в программу модернизации экономики РФ, имеется ряд внутренних вызовов и угроз, без нивелирования которых реализация Транспортной стратегии РФ будет затруднена или отложена:

- замедленные темпы реализации экономических (в т.ч. в сфере транспорта) реформ, проводимых в стране, их недостаточная эффективность и неподготовленность регионов к выполнению крупномасштабных задач, связанных с территориальным планированием, прежде всего на уровне территориальной организации РФ.
- особенности транспортной системы (ТС) России, а именно: большая инерционность ТС, высокая капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов, продолжительные сроки 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. Без форсированной реализации намеченных в стратегии мероприятий РФ может упустить геополитический шанс интеграции своей транспортной системы в евразийское транспортное пространство.

Стратегия КНР в транспортной сфере определяется не только экономическим, но и политическим факторами. 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. Планомерно, в соответствии с заложенными в стратегии постулатами, используя общие межстрановые экономические интересы, с учётом особенностей собственной и тенденций развития мировой транспортной инфраструктуры, ставя и достигая цели, определяя приоритеты и модернизируя принципы развития своих транспортных коридоров и связанных с ними отраслей народного хозяйства, Китай уже сейчас добивается ускоренного развития внутреннего транспортно-логистического рынка с использованием собственных и импортных инновационных ресурсов.

Деятельность Китая и китайских компаний в транспортном сегменте на текущий момент можно только с натяжкой назвать конкуренцией для российских проектов т.к. деятельность российских транспортных компаний в этом направлении минимальна. Китай занимает свою транспортную нишу, которую РФ, по разным причинам, освоить не имеет возможности.

Экономическое присутствие Китая в Центральной Азии носит системный, масштабный и долгосрочный характер, преследуя как текущие коммерческие, так и стратегические цели. Формат Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) рассматривается Китаем как в региональном центрально-азиатском, так и глобальном аспектах. Налаживая двусторонние связи с партнерами по организации, решая свои стратегические вопросы, «привязывая» страны ЦА транспортно-энергетическими проектами, КНР, по сути, выстраивает стройную коллективную интеграционную структуру. Элиты стран Центральной Азии рассматривают китайский компонент как один из важнейших – он дает возможность получения внешних инвестиций, кредитов, строительства инфраструктуры, развития торговли, реализации энергетических и транспортных проектов. Для стран региона это сотрудничество в большинстве случаев безальтернативно.

При общей позитивно складывающейся конъюнктуре, существуют объективные и субъективные факторы, осложняющие расширение российско-китайских экономических взаимоотношений в т.ч. транспортных проектов в ЦА. Долгосрочность действующих и осуществление перспективных энергетических проектов, находится в прямой зависимости от обеспечения их безопасности. От выбранных Россией моделей промышленно-инновационного развития и экономической ре-интеграции на постсоветском пространстве зависит форма транспортного взаимодействия в проекте «Один пояс - один путь».

Главный вызов в реализации ЭПШП – возможная конвертация китайского экономического присутствия по пути следования проекта в политическое. Частично эту трансформацию можно уже наблюдать в государствах Центральной Азии. Также к вызовам можно отнести приоритет Китая к двусторонним диалогам с государствами-участниками ЭПШП. Такой формат явно не способствует евразийской интеграции.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Антикитайская осень. Почему власти Казахстана не справляются с протестами против Китая / <https://stanradar.com/news/full/36848--antikitajskaja-osen-pochemu-vlasti-kazahstana-ne-spravljajutsja-s-protestami-protiv-kitaja.html?page=6>
2. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. М.: ИВ РАН, 201. С.135-148.
3. Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Сводный аналитический доклад при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 15-07-00038. ИВ РАН, 2016. URL: <https://book.ivran.ru/f/aristova-lb-semenova-nk-2-ya-chast-geopoliticheskij-shans-rossii--transportnaya-sistema-v-formate-rf.pdf>
4. Байкинова А. Китайское чудо. Поднебесная теснит Россию в ЦА. URL:<http://kapital.kz/world/44984/kitajskoe-chudo.html>
5. Богатырёв В. Развитие политической ситуации в Центральной Азии: проекты и сценарии // Новое восточное обозрение. URL: <http://www.ru.journal-neo.com/node/2793>
6. Большая советская энциклопедия: в 30 т.. 3-е изд. Том 29. Часть 3. М.: Советская энциклопедия, 1969-1978, 672 с.
7. Бюллетень социально-экономического кризиса в России - июль 2015. Положение регионов России в условиях кризиса URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/5976.pdf>
8. Ван Ш., Вань Ц. Проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнеры? // Обозреватель - Observer. 2014. № 10. С. 56-68.
9. ВВП РФ в I полугодии увеличился на 0,7% . URL:<https://www.interfax.ru/business/669543>
10. Великий Шелковый путь как часть плана изоляции России. URL: [http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk\\_way.htm#top](http://asiapacific.narod.ru/countries/apr/silk_way.htm#top)
11. Видение и действия по совместному строительству Экономического Пояса Шелкового пути 21-го века и Морского Шелкового пути. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpcxbayzlt2015nnh/t1249618.shtml)
12. Виноградов А.О., Салицкий А.И., Семенова Н.К. Американско-китайская экономическая конфронтация: идеология, хронология, значение / Вестник Российского университета дружбы народов. 2019. № 1, с. 35—46.
13. Внешняя Торговля России на основе данных Федеральной таможенной службы России. URL: <http://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/>

14. Выгода или зависимость? Россия изменила торговый баланс с Китаем. URL: <https://eurasia.expert/vygod-a-ili-zavisimost-rossiya-izmenila-torgovyy-balans-s-kitaem/>
15. Геоэкономика Евразии. Доклад. Астана клуб: 2015. 60 с.
16. Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке: диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук: 23.00.02. М., 2005. 169 с.
17. Государства – лидеры мировой торговли. URL: <https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/70c051c725f5>
18. Гуня А. Н., Ефимов А. Б. Возможности и риски китайской инициативы «Нового Шелкового пути» для развития России / Культурное наследие России. 2019, С.3-9.
19. Дадабаева З.А., Кузьмина Е.М. Процессы регионализации в Центральной Азии: проблемы и противоречия / Научный доклад. М.: Институт экономики РАН, 2014. 55 с. С.29.
20. Девятков А.В. ЕАЭС между Европой и Китаем. URL: <http://geo-politica.info/eaes-mezhdu-evropoy-i-kitaem.html>
21. Договор о Евразийском экономическом союзе (с изменениями на 14 мая 2018 года) (редакция, действующая с 12 марта 2019 года). Ст.8, 10, 11. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420205962>
22. Евразийский Экономический Союз . URL: <http://www.eaeunion.org/#resources>
23. ЕАЭС и Иран начинают работу по зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20151223/1347717677.html>
24. ЕАЭС и Иран подписали временное соглашение о зоне свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20180517/1520730534.html>
25. ЕАЭС и Сингапур подписали соглашение о создании зоны свободной торговли. URL: <https://ria.ru/20191001/1559323223.html>
26. ЕАЭС и Таиланд развивают сотрудничество. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-06-2019-1.aspx>
27. ЕАЭС подписал с Китаем соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. URL: <https://www.interfax.ru/business/613058>
28. Задачи на сложение и умножение: каким будет товарооборот между РФ и Китаем. URL: <https://tj.sputniknews.ru/columnists/20190115/1027983890/russia-china-zadacha-tovarooborot.html>
29. Звягельская И.Д. К вопросу об угрозах безопасности в Центральной Азии. URL: <http://www.niiss.ru/05.shtml>

30. Зона свободной торговли ЕАЭС и Вьетнама: возможности, риски и планы URL: <https://ria.ru/20150529/1067199933.html>
31. Зубков И. Будет как Шелковый // Российская газета - Федеральный выпуск № 276(7144)
32. Июань Чжоу, Лильге-Штодик Р. Ослабление экономики Китая и «ловушка среднего дохода». URL: <https://www.epochtimes.ru/oslablenie-ekonomiki-kitaya-i-lovushka-srednego-dohoda-98938915/>
33. Казанцев А. Китай обеспечивает безопасность в ЦА за счет России. URL: <http://www.centrasia.ru/news2.php?st=1425374940>
34. Казахстану принадлежит 2452 км дороги в рамках проекта коридора Западная Европа - Западный Китай. URL: <https://www.caravan.kz/news /kazakhstanu-prinadlezhit-2452-km-dorogi-v-ramkakh-proekta-koridora-zapadnaya-evropa-zapadnyjj-kitajj-37856/>
35. Караганов С.А. и др. К Великому океану-3: Создание Центральной Евразии. М.: МДК «Валдай». 2015.
36. Киргизия: почему важны антикитайские протесты в Центральной Азии (Stratfor, США) URL: <http://www.dialog.tj/news/kirgiziya-pochemu-vazhny-antikitajskie-protesty-v-tsentralnoj-azii-stratfor-ssha>
37. Китай в 15 раз увеличил объем инвестиций в Кыргызстан // Фергана: Информационное агентство. 2016. 9 июня. URL: <https://www.fergananews.com/news/24880>
38. Китай инвестировал в экономику Казахстана 42,8 млрд долл. за 25 лет. 8 июня 2017 г. URL: <https://www.akchabar.kg/news/kitaj-investiroval-v-ekonomiku-kazahstana -428-mlrd-za-25-let/>
39. Китай опубликовал план действий по реализации инициатив о строительстве «экономического пояса Шелкового пути» и «морского Шелкового пути 21-го века». URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0329/c31521-8870617.html>
40. Китай планирует довести товарооборот с Россией к 2020 году до \$200 млрд. URL: <http://www.finmarket.ru/news/4772423>
41. Китайские войска вошли на территорию Таджикистана. Новая эпоха «глобального передела» границ URL: <https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php>
42. Китайский Шёлковый путь принимает мировые масштабы // INOSMI. 2017. 16 мая. <https://www.inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html>
43. Ключевым вызовом развития Узбекистана является недостаток инвестиций. URL: <https://nuz.uz/ekonomika-i-finansy/40635-klyuchevym-vyzovom-razvitiya-uzbekistana-yavlyaetsya-nedostatok-investiciy.html>



44. Кондратьюк К. В. Инвестиции Китая на Дальний Восток России: проблемы привлечения и основные направления // Молодой ученый. 2016. №26. С. 321-324.
45. Косоруков А.А. Стратегия Китая в начале XXI века: выход на глобальный // ВВ: Национальная безопасность. 2014. № 4. С.31-69.
46. Кули А. Новый шелковый путь или классический вариант тупикового развития? Перспективы и проблемы китайской инициативы ОПОП. URL: <http://www.ponarseurasia.org/node/8015>
47. Лаумулин М. Пределы и возможности евразийской интеграции. URL: <http://eurasian-studies.org/archives/11916>
48. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. URL:[http://www.tracsaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project\\_reports/LOG\\_MOS\\_Progress\\_Report\\_IV\\_April\\_2013/Progress\\_Report\\_IV\\_Annex\\_5\\_Master\\_Plan\\_ru.pdf](http://www.tracsaorg.org/fileadmin/fmdam/TAREP/65ta/Project_reports/LOG_MOS_Progress_Report_IV_April_2013/Progress_Report_IV_Annex_5_Master_Plan_ru.pdf)
49. Лузянин С.Г. Россия – Китай: асимметрия или гармонизация отношений? URL: <http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/rossiya-kitay-asimetriya-ili-garmonizatsiya/>
50. Лукин А.В. Соккрытие возможностей или триумфальное шествие? [http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7\\_7442\\_idei.html](http://www.ng.ru/ideas/2019-11-19/7_7442_idei.html)
51. Луконин С.А. Экономический пояс Шелкового пути: риски и возможности для России / Международная торговля и торговая политика, 2015. №4, с. 18-29.
52. «Мозговые центры», где куется внешняя политика Китая для Азии. URL: <http://asiarussia.ru/articles/10556/>
53. Молдавия получит статус страны-наблюдателя в ЕАЭС. URL:<https://ria.ru/20170414/1492235482.html>
54. Морозов Ю.В. Влияние политики ведущих государств мира на трансформацию военно-политических отношений в Центральной Азии // Россия и Америка в XXI веке. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=144>
55. Новый Шелковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с Чжао Хуашеном, директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета. Шанхай. 2013. 20 декабря. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2883#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883#top-content)
56. О противодействии коррупции в таможене. URL: <http://r-cg.ru/o-protivodejstvii-korrupcii-v-tamozhne>
57. Омаров Н. «Столетие глобальной альтернативы» для формирования нового пространства безопасности в постсоветской Евразии. Бишкек. 2007. 252 с. С. 52.

58. Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. МГИМО (У) МИД. М.: 2015. 164 с. С.84.
59. Рассмотрена стратегия транспортного развития России // Железнодорожный транспорт. 2003. № 11.
60. Реконструкция Транссиба может не оправдать потраченных на неё миллиардов. URL: <https://versia.ru/rekonstrukciya-transsiba-mozhet-ne-opravdat-potrachennykh-na-neyo-milliardov>
61. Россия сосредотачивается - вызовы, на которые мы должны ответить. URL: <http://iz.ru/news/511884>
62. Сазонов С. Л. Место России и ДФО в системе евроазиатских транспортных коридоров ключевые слова. URL: <http://geo.ekonoom.ru /sazonov-s-l-1-mesto-rossii-i-dfo-v-sisteme-evroaziatskih-trans.html>
63. Сазонов С.Л. Место Российской Федерации и российского Дальнего Востока в системе евразийских транспортных потоков / О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона на долгосрочную перспективу (к «правительственному часу» в рамках 361-го заседания Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации 29 октября 2014 г. Аналитический доклад №8 (536). С.36-49/ URL:[http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2014/8\\_526/VSF\\_NEW\\_8\\_526.pdf](http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2014/8_526/VSF_NEW_8_526.pdf)
64. Сазонов С.Л. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М.: ИДВ. Кругъ, 2012.
65. Сайт интеграционного проекта Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. URL: <http://www.carecprogram.org>
66. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: стратегическое партнерство с элементами конкуренции / Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016 г. №4. С.151-160.
67. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Подъем Китая и российско-китайское сближение // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право.Т.12. № 1. С.117–132.
68. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия и евроазиатский проект Китая // Азия и Африка сегодня, 2016. № 7. С. 2 – 10.
69. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Шелковое наступление Китая // Перспективы. 2016, №1 (5), С.5-14.
70. Салицкий А.И., Семенова Н.К.. Расширение стратегических горизонтов Китая: «Один пояс и один путь» // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2016. №4. С.151-160.

71. Сейидов А. «Пекин купил нас с потрохами». URL: <https://ria.ru/20180916/1528567677.html>
72. Семенова Н.К. Китайский энергетический вектор: значение ШОС и безопасность в Центральной Азии / Восточная аналитика. Ежегодник 2012. Тенденции, перспективы прогнозы развития стран Востока №3. ИВРАН. М. 2012. 210 с. С.144-160
73. Семенова Н.К. Российско-китайское взаимодействие в Центральной Азии: нефтегазовые аспекты. М.: ИВ РАН. 2018. 224 с.
74. Семенова Н.К. Энергетическая стратегия Китая: угрозы и риски безопасности в Центральной Азии // Вестник НГУ. Выпуск 4: Востоковедение. Издательство СО РАН. Новосибирск. 2013. 208 с. С.124-132.
75. Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Развитие транспортного диалога в формате «РФ – ЦА – КНР» // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2016): материалы Девятой междунар. конф., 3-5 окт.2016 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; [под общ. Ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна]. Т. 2: Секции 5-13. М.: ИПУ РАН. 2016. 442 с. С. 52-57.
76. Сергей Лавров: Порядка 50 стран хотят сотрудничать с ЕАЭС. URL: <https://souzveche.ru/articles/politics/35309/>
77. Си Цзиньпин посетил выставку «Путь возрождения» в Пекине. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8437415.html>
78. Скриба А.С. Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути: интересы участников и вызовы реализации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sopryazhenie-eaes-i-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-interesy-uchastnikov-i-vyzovy-realizatsii>
79. Сопряжение ЕАЭС и ЭППП: вызовы и перспективы. URL: <https://ria.ru/20151111/1318910422.html>
80. Статистика. Коррупции в Мире. URL: <https://vawilon.ru/statistika-korrupsii-v-mire/>
81. Строганов А. О. Новый шелковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. Выпуск №: 4 (Декабрь) 2016 г.
82. Таджикистан отдает собственные территории Китаю. URL: [https://3mv.ru/publ/tadzhikistan\\_otdaet\\_sobstvennye\\_territorii\\_kitaju/1-1-0-16037](https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennye_territorii_kitaju/1-1-0-16037)
83. Таджикистан расплатился с Китаем золоторудным месторождением. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem>

84. Тигран Саркисян: «Мы должны идти навстречу друг другу, и каждый наш шаг должен быть выверенным и приносить пользу гражданам наших стран». URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/3-04-2017-3.aspx>
85. Торговый оборот Китая падает быстрее ожиданий. Рекорды 2018 года уходят в прошлое <https://www.kommersant.ru/doc/3853862>
86. Торгпредство России в Китае. URL: [http://www.russchinatrade.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat\\_2018.pdf](http://www.russchinatrade.ru/assets/files/ru-ru-cn-coop/stat_2018.pdf)
87. Транспортные и инвестиционные проекты. URL: <https://mydocx.ru/6-28856.html>
88. ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org>
89. Успех сопряжения ЕАЭС и ЭПШП зависит от реализации совместных проектов в различных сферах экономики. URL: [http://eurasianeconomic.org/news\\_ecco/2018/07/06/document4054.phtml](http://eurasianeconomic.org/news_ecco/2018/07/06/document4054.phtml)
90. Уянаев С.В. Новые «Шелковые Пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты» / Китай в мировой и региональной политике (История и современность). М.: РАН. Ин-т Дальн. Востока, 2015.
91. ФЗ РФ №120-ФЗ от 1 мая 2016 г. «О ратификации Соглашения о свободной торговле». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102396406&intelsearch=>
92. Шайкин В. Транспортный коридор ТРАСЕКА. URL: <http://logist.ru/articles/transportnyy-koridor-traseka>
93. Шералиев О. Инвестиционно-экономическая привлекательность и геоэкономическое значение проекта «Экономический пояс Шелкового пути» // Общество и экономика. 2018. № 6. С. 46.
94. Эксперты призывают Пекин «запасть терпением и набраться мужества». URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6681043>
95. Эксперты: рост ВВП России в 2019 году составит около 1% . URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/rost-vvp-rossii-v-2019-godu-sostavit-okolo-1percent-eksperty-1028633968>
96. Chinese Think Tanks and Central Asia. A New Assessment / George Washington University. URL: <http://centralasiaprogram.org/blog/2015/11/04/chinese-think-tanks-and-central-asia-anew-assessment/>
97. Feng Huiyun. Will China and Russia Form an Alliance Against the United States? Copenhagen: Danish Institute for International Studies. 2015. URL: [http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer\\_2015/diis\\_report\\_07\\_the\\_new\\_geostrategic\\_game\\_web.pdf](http://www.diis.dk/files/media/publications/publikationer_2015/diis_report_07_the_new_geostrategic_game_web.pdf)

98. Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. April 3, 2017 // Silk Road Briefing. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/>
99. Fu Ying. How China sees Russia / Foreign Affairs, January/February 2016.
100. Fu Ying. How China Sees Russia. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-12-14/how-china-sees-russia>
101. Fu Ying. Zhong'e guanxi, shi mengyou haishi huoban (Фу Ин, Китайско-российские отношения, мы союзники или партнеры) / Xiandai guoji guanxi, No. 4, 2016.(кит)
102. Gao Hucheng. Creating the New Ground of Opening Up // Key Speech by Minister Gao Hucheng at the Series Seminar on the Outlook of the 13th Five Year Plan. 2016. URL: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201604/20160401298984.shtml>
103. García-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)
104. Rumer E.B. Russia's China Policy: This Bear Hug Is Real / Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July 2017. P. 24.
105. Sutter R. China-Russia Relations. Strategic Implications and U.S. Policy Options. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Report, No. 73, September 2018. P. 12.
106. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road URL: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)
107. Weitz R. Sino-Russian Security Ties // Russia-China Relations: Assessing Common Ground and Strategic Fault Lines. The National Bureau of Asian Research (NBR). Special Issue No. 66, July 2017. P. 28.
108. Xuē Lì. Zhōngguó «yīdài yīlù» zhànlüè miàn duì de wàijiāo fēngxiǎn (Сю Ли. Дипломатические риски на пути реализации стратегии Китая «Один пояс, Один путь») // International Economic Review. 2015. №2.(кит.)
109. Yan Xuetong. Inertia of History: China and the World in the Next Ten Years. Beijing: China CITIC Press, July 2013.
110. Zhao Huasheng. Zhong'e guanxi zhibian le ma? (Чжао Хуашэн. Произошли ли изменения в природе китайско-российских отношений?) / Pengbo, 10 July 2016.(кит.)