САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

СЕМЕНИЩЕВА Анастасия Андреевна

Выпускная квалификационная работа

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПУТИ РЕАЛИЗАЦИИ СОПРЯЖЕНИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ**

**ECONOMIC WAYS TO IMPLEMENT THE INTERACTION OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION AND THE SILK ROAD ECONOMIC BELT**

Направление 41.04.05 – «Международные отношения»

Основная образовательная программа магистратуры

«Дипломатия Российской Федерации и зарубежных государств»

Научный руководитель:

д.э.н., профессор

ТКАЧЕНКО С.Л.

Рецензент:

д.ю.н., профессор

КАРЦОВ А.С.

Санкт-Петербург

2020

Оглавление

[Введение 3](#_Toc41591854)

[Глава 1. Евразийский экономический союз как игрок на мировой арене 8](#_Toc41591855)

[1.1 Предыстория создания и современное состояние союза 8](#_Toc41591856)

[1.2 Экономические рычаги интеграционного объединения во взаимодействии с третьими странами 19](#_Toc41591857)

[Глава 2. Экономический пояс Шелкового пути как основное направление китайской инициативы «Пояса и Пути» 24](#_Toc41591858)

[2.1 Сущность и направления проекта ЭПШП 24](#_Toc41591859)

[2.2 Основные проблемы проекта и возможные перспективы 36](#_Toc41591860)

[Глава 3. Страны ЕАЭС и Китай: история развития и особенности нынешнего двустороннего сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» 42](#_Toc41591861)

[3.1 Общие интересы Китая и ЕАЭС и основные направления сотрудничества 42](#_Toc41591862)

[3.2 Двустороннее сотрудничество стран ЕАЭС и Китая в рамках ЭПШП 46](#_Toc41591863)

[3.3 Основные проблемы и возможные перспективы сопряжения двух проектов 54](#_Toc41591864)

[Заключение 63](#_Toc41591865)

[Список источников 66](#_Toc41591866)

[Список литературы 69](#_Toc41591867)

# Введение

Китайская инициатива «Пояс и путь» получила широкую огласку в мировом сообществе, стало предметом исследования в университетах, а государственные политики ежедневно так или иначе упоминают о ней. В нынешнее время Китай занимает ключевую позицию во внешнеполитических интересах стран-участниц ЕАЭС, и России в частности, страны высказывают свой интерес по выстраиванию всестороннего, углубленного, долгосрочного, а главное, взаимовыгодного сотрудничества. Крупнейший китайский проект «Пояс и путь» стал остро обсуждаем в мировых СМИ, а для российского правительства инициатива «восточного друга» стала рассматриваться в качестве области для взаимодействия. Проект включает в себя Экономический пояс Шелкового пути, Морской шелковый путь, и новую инициативу – Полярный Шелковый путь. В данной работе, мы рассмотрим Экономический пояс Шелкового пути, сопряжение интересов Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза как перспективное направление для решения геополитических и экономических задач развития.

Евразийский экономический союз может сыграть решающую роль в развитии экономик стран-участниц, в том числе России, а сопряжение с китайским проектом Экономическим поясом Шелкового пути может дать экономический и политический импульс для развития союза.

Научный мир разделился на два лагеря: одни исследователи видят безусловную пользу России и Евразийскому экономическому союзу от сопряжения с ЭПШП, другие – напротив, категорически не согласны и наблюдают в этом китайскую экспансию; одни исследователи предвидят большие перспективы сотрудничества проектов, другие же наблюдают безуспешные попытки и пустые заявления. В связи с этим автор выявил необходимость комплексного и актуального исследования, заключенного в структурированной оценке процессов и мероприятий Китая и стран-членов ЕАЭС, затрагивающих область сопряжения проектов Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

**Актуальность** темы исследования связана с возрастающей ролью Китая на мировой арене и продвижением теперь уже известной всему миру инициативы «Пояс и путь». Для России и ее соучастниц в Евразийском экономическом союзе на сегодняшний день выявлена необходимость исследования проекта Экономического пояса Шелкового пути и поиска верных методов и путей по сопряжению ЕАЭС с китайский проектом ЭПШП.

**Научная новизна** исследования в первую очередь определяется тем, что в ней на основе анализа деятельности стран ЕАЭС и КНР исследована проблема сопряжения двух проектов на современном этапе. Исследование содержит структурированное обоснование современного этапа развития, существующих рисков и возможных сценариев развития. В частности, автором были:

* Выявлены экономические инструменты проведения внешней политики интеграционного образования ЕАЭС как субъекта международных отношений;
* Определены формы и методы реализации проекта Экономический пояс Шелкового пути как одного из приоритетных направлений политики китайского правительства;
* Выделен структурированный перечень рисков и рекомендаций по сопряжению в области экономики.

**Степень научной разработанности темы.** Изучению китайской инициативы «Пояс и путь», проекта Экономического пояса Шелкового пути, Евразийского Экономического союза, а также сопряжения проектов ЭПШП и ЕАЭС уделено внимание в ряде отечественных и зарубежных исследователей.

К группе исследований процессов интеграционных преобразований в рамках Евразийского Экономического союза можно отнести работы А.Е. Лихачева[[1]](#footnote-1), Б.В. Батуры[[2]](#footnote-2), Р.С. Гринберг[[3]](#footnote-3), М.В. Лапенко[[4]](#footnote-4) и др.

Исследовательскими группами Евразийского банка развития, Евростат, Евразийской экономической комиссии представлен большой пласт статистических и исследовательских данных по развитию Евразийского экономического союза.

Китайскими и другими иностранными учеными публикуются многочисленные исследования, посвященные проектам «Пояса и пути», подчеркивая важность их реализации. Все они неизменно изображают инициативу как «центральный элемент» стратегии Китая по проецированию своего влияния за рубежом. Публикации по данной теме выходят в свет именно в Китае,[[5]](#footnote-5) тем самым наблюдается трудоемкая работа китайских исследователей по распространению информации, улучшающей имидж проекта, выявляющей намерения по взаимовыгодному сотрудничеству в рамках «Пояса и пути».

В монографии китайских исследователей Цинь Юйцай, Чжоу Гупин и Ло Вэйдун[[6]](#footnote-6) проводится анализ истоков воссоздания Великого Шелкового пути, эволюции и перспективам «Пояса и пути».

Американский ученый М. Кюгельман[[7]](#footnote-7) в своем исследовании выявил особое положение инициативы «Пояс и путь» на мировой арене, оценивая ее как превосходящей американский план Маршалла.

Среди западных исследователей, рассматривающих китайскую внешнюю политику можно отметить следующих исследователей: М. Фороу[[8]](#footnote-8), Ш. Хамейри[[9]](#footnote-9), М. Краловицову[[10]](#footnote-10), Т. Миллер[[11]](#footnote-11), А. Нордин[[12]](#footnote-12), М. Свейн[[13]](#footnote-13) и др.

Стоит отметить китайских исследователей Чен Ян[[14]](#footnote-14) и Чжоу Цзянпин[[15]](#footnote-15), которые занимались тематикой развития транспортной инфраструктуры и логистики в рамках проекта Экономического пояса Шелкового пути.

В связи с особенностями предмета исследования практическую значимость имеет труд исследователей НИУ ВШЭ, а именно И.Е. Денисова[[16]](#footnote-16), Р.Ю. Изимова, З.Т. Мураталиевой[[17]](#footnote-17), С.Г. Лузянина[[18]](#footnote-18). В работе рассматриваются составляющие компоненты инициативы «Пояс и путь», Экономического пояса Шелкового пути, а также проблемы и перспективы сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

**Объектом** исследования является сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути на современном этапе.

**Предмет** исследования – особенности экономических путей сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

**Цель** работы – выявить основные проблемы и перспективы развития внешнеполитических отношений стран-участниц ЕАЭС с КНР в рамках взаимодействия двух проектов – Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

Для достижения данной цели необходимо решить следующие **задачи**:

1. Рассмотреть историю создания ЕАЭС и его современное состояние.
2. Выявить экономические рычаги интеграционного объединения во взаимодействии с третьими странами.
3. Рассмотреть сущность и направления Экономического пояса Шелкового пути
4. Проанализировать основные проблемы проекта и его перспективы
5. Выявить общие интересы Китая и ЕАЭС и основные направления сотрудничества
6. Исследовать двустороннее сотрудничество стран ЕАЭС и Китая в рамках ЭПШП
7. Проанализировать проблемы и возможные перспективы сопряжения двух проектов.

**Хронологические рамки исследования** в соответствии со сформулированными выше целями и задачами охватывают в основном 2013 – 2020 гг. Вместе с тем, в связи со спецификой рассматриваемых исторических периодов в отдельных случаях автором допускаются определенные хронологические отступления.

**Источниковую базу** **исследования** составили тексты официальных документов (законодательные и инструктивные акты), отчеты о деятельности органов власти, участвующие в процессах развития сотрудничества, докладов и выступлений руководителей стран ЕАЭС и Китайской Народной Республики, сообщения крупнейших российских и зарубежных информационных агентств, размещенных на веб-сайтах, официальные сайты институтов управления Евразийского экономического союза.

**Методология исследования.** В общем русле исследования применены общенаучные методы анализа, сравнения, аналогии, дедукции и индукции, исторический метод, а также специализированные методы познания, среди которых системный подход использовался для исследования проекции китайского проекта на мировой арене как системы взаимоотношений между акторами, внутренней и внешней средой, а также для понимания характера взаимосвязей, роли и участия стран в китайских проектах. В ходе исследования был применен и структурно-функциональный анализ, который позволил выделить функции политических институтов и акторов сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза, их взаимосвязи и влияние на структуру отношений.

**Теоретическая значимость** исследования заключается в уточнении и расширении теоретических оснований анализа современного состояния экономических процессов сопряжения ЭПШП и ЕАЭС. Полученные результаты могут быть использованы представителями научно-экспертного сообщества при дальнейшем анализе и разработке стратегий взаимовыгодного сотрудничества в рамках сопряжения. Значительное внимание в исследовании уделяется структурным вопросам ресурсной недостаточности в рамках реалистского подхода теории международных отношений. Роль и значение правительственных органов рассматриваются с позиции рационалистской теории.

# Глава 1. Евразийский экономический союз как игрок на мировой арене

## 1.1 Предыстория создания и современное состояние союза

В настоящее время под воздействием глобализации и обратному процессу – регионализации, мир тяготеет к интеграционным процессам, все больше стран стремятся к интеграционным образованиям, как крупные страны, так и страны с переходной экономикой.

Распад крупнейшего в истории интеграционного образования – Советского союза, привел к затруднительному положению в странах бывшего союза. Разрушение той системы, тех связей, которые формировались больше полувека, обратилось в сокращение промышленного производства, политический хаос и экономический кризис. Поэтому стало особенно важным восстановление взаимоотношений и экономики, и лучшим инструментом смогло стать интеграционное сотрудничество.

Отличительной чертой постсоветского процесса интеграции стало его одновременное совпадение с формированием у бывших советских республик национальной государственности. Это и стало одним из основных противоречий всего дальнейшего развития сотрудничества: с одной стороны, обусловленная историческими, политическими, экономическими причинами необходимость интеграции, а с другой - боязнь утраты части, со столь великими жертвами полученного, суверенитета.

Можно выделить следующие этапы интеграции, предшествующие созданию Евразийского экономического союза, а также рассмотрим успехи и неудачи, сопутствующие эти попытки:

1. Первой попыткой воссоздания утраченных народнохозяйственных связей стало образование 8 декабря 1991 г. Содружества Независимых Государств (СНГ). Соглашение о его создании было подписано в тот же день и сразу после того, как был констатирован факт распада СССР президентом РСФСР Борисом Ельциным, председателем Верховного Совета Белоруссии Станиславом Шушкевичем и президентом Украины Леонидом Кравчуком. Впоследствии к Содружеству присоединились другие бывшие республики Союза и 21 декабря 1991 г. представителями Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана и Украины была принята Алма-Атинская декларация и Протокол к Соглашению о создании СНГ, и именно тогда бывшие советские республики окончательно стали независимыми государствами[[19]](#footnote-19).
2. В 1993-1994 гг. была предпринята попытка создания Экономического союза, куда бы включались 12 стран СНГ под эгидой России, поэтапно формируя межгосударственную зону свободной торговли, таможенный союз, общее экономическое пространство. Договор «О создании Экономического союза» был подписан 24 сентября 1993 г.[[20]](#footnote-20), для развития которого был подписан ряд документов, нацеленных на интеграционное взаимодействие республик бывшего СССР, а именно: Соглашение о создании свободной торговли от 14 апреля 1994 г., Соглашение о создании Платежного союза государств-участников СНГ от 21 октября 1994 г., Соглашение о Таможенном союзе от 20 января 1995 г[[21]](#footnote-21).

Однако, концепция реинтеграции всех стран СНГ в Экономический союз противоречила тенденциям развития новых независимых стран. В силу расхождения политических и экономических интересов всех двенадцати государств невозможность создания Экономического союза привела к образованию нескольких региональных блоков на постсоветском пространстве.

В середине 1990-х гг. во взаимоотношениях с постсоветскими странами Российская сторона отмечала низкий уровень координации совместной деятельности, а так же, ставший камнем преткновения, возрастающий долг соседей за поставки энергоносителей. Сокращение уровня российской финансовой поддержки, высокая степень зависимости в поставках нефти и газа, а так же извечный страх усиления влияния со стороны Москвы, сподвигли некоторых участников СНГ к пересмотру внешнеэкономического курса на западные страны.

В связи с этим, Россия отказалась от попыток региональной интеграции в формате всего Содружества и провозгласила политику «разноскоростной и разноуровневой» интеграции.

1. Так, в 1995 г. между Россией, Белоруссией и Казахстаном было подписано Соглашение о Таможенном союзе. Впоследствии к данному Соглашению присоединились Киргизия (1996) и Таджикистан (1999). Образование подобного субрегионального объединения в составе СНГ стало новым этапом во взаимоотношениях между странами. В 1995 был отменен таможенный контроль на границе РФ с Белоруссией и упразднены пропускные пункты, введен упрощенный порядок таможенного контроля на российско-казахстанской границе, были ликвидированы тарифные и количественные ограничения во взаимной торговле между Россией, Белоруссией и Казахстаном, а также установлен единый порядок регулирования внешнеэкономической деятельности. В начале 1996 г. была достигнута почти полная унификация импортных таможенных тарифов России, Белоруссии и Казахстана. По мнению автора настоящего исследования, это были первые значительные достижения на пути к становлению интеграционного образования и здесь видна роль именно этих трех стран – России, Казахстана и Белоруссии как основными двигателями союза, что наблюдается и по настоящее время.

Однако, вернемся к предыстории, в марте 1996 г. был подписан Договор об углублении интеграции в экономической и гуманитарной областях, образован Интеграционный комитет, ставший постоянно действующим исполнительным органом ТС.

В последующем возникали различные проблемы, а финансовый кризис в России 1998 года заставил стран-участниц отложить принятие общего таможенного тарифа. Более того, каждая из стран ввела таможенные пошлины: Россия – 3%-ю импортную пошлину, Казахстан – по сути запретительную 200% пошлину на ввоз продукции из Киргизии, Белоруссия – ограничила вывоз из страны (в первую очередь в Россию) многих видов товаров. Таким образом в 1998 г. унификация тарифов пошла на нет: ставки импортных таможенных пошлин Казахстана совпадали с российскими только на 53,8%; у Киргизии, которая в 1998 г. вступила в ВТО, совпадение таможенного тарифа с тарифами стран-партнеров было всего около 6%.

Как отмечали эксперты, для стран – участниц ТС изначально были характерны слабое выполнение согласованных решений, низкая исполнительская дисциплина. Причем связанные с этим убытки (миллиарды рублей) несла, прежде всего, Россия. Так, разработанный в 1995 г. порядок распределения и зачисления в госбюджеты России и Белоруссии таможенных пошлин, налогов и сборов на изготовленные из российского сырья товары, экспортируемые белорусскими предприятиями, на российские товары, а также на импортные товары, предназначенные для потребления на территории России, не соблюдался. В 1997 г. белорусская сторона прекратила перечислять соответствующие суммы в бюджет РФ. Вопреки подписанным соглашениям, предусматривавшим обеспечение эффективного контроля на внешних границах ТС с целью недопущения незаконного ввоза и вывоза товаров, в середине 1990-х годов из стран, не входящих в таможенный союз, на территорию России (по данным Таможенного комитета РФ) ежегодно ввозились без регистрации товары на миллиарды рублей. Широкое распространение получил реэкспорт из стран-партнеров (прежде всего из Белоруссии) российских энергоносителей. В последующие годы ситуация мало изменилась.

Подобная практика вынудила Россию принять меры по защите собственных экономических интересов. В апреле 2000 г. РФ восстановила таможенный контроль и таможенное оформление товаров третьих стран, поступающих через Белоруссию, а в октябре 2000 г. Белоруссия ввела таможенное оформление товаров третьих стран, ввозимых через Россию. В январе 2001 г. Государственный таможенный комитет РФ отдал распоряжение о введении полноценной таможенной границы с Казахстаном на всем ее протяжении.

Осложняло формирование ТС отсутствие скоординированных действий в отношениях с внешним миром. Так, после вступления в ВТО в 1998 г. Киргизия установила согласованную с ВТО (но не с партнерами по ТС) среднюю ставку таможенного тарифа на уровне 10% (в России и Белоруссии импортный тариф на промышленные товары в тот период составлял в среднем 14%, в Казахстане – 13%). Вследствие опережающей либерализации импортного режима Киргизии через ее территорию начали поступать относительно недорогие товары третьих стран в другие государства – участники ТС и, прежде всего, в Казахстан, который был вынужден принять временные защитные меры[[22]](#footnote-22).

1. Однако, несмотря на проблемы, возникшие в ходе создания Таможенного союза, страны «пятерки» не оставили своего стремления к интеграции, заключив в 1999 г. новый Договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве (ЕЭП)[[23]](#footnote-23). В соответствии с этим документом поэтапно предполагалось создать полноценный режим свободной торговли, завершить формирование ТС и затем организовать единое экономическое пространство пяти стран – России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и Таджикистана, охватывающее все сферы экономического взаимодействия. Закончить формирование ЕЭП планировалось к 2003, что было совершенно невозможно, на фоне противоречий, возникших ранее в рамках ТС.
2. Следующим этапом стал Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), подписанный руководителями стран-учредителей Сообщества – России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана в 2000 г. в Астане[[24]](#footnote-24). Сообщество стало довольно успешным проектом, несмотря на многочисленные проблемы, в первую очередь это различия в экономическом развитии стран-участниц и их структур экономики и стратегий развития, а также экономическое доминирование России. Поэтому перед членами Сообщества стояла задача преодолеть эти разногласия, создав двойственный механизм принятия решений.

Медленными, но уверенными шагами, членам Сообщества удалось достигнуть достаточно высокого уровня экономической сопряженности. В результате был принят следующий ряд документов:

* Соглашение о мерах по регулированию доступа на рынки государств-участников таможенного союза товаров и услуг из третьих стран;
* Протокол о порядке введений и применения вывозных таможенных пошли государствами-участниками таможенного союза;
* Соглашение о едином порядке экспортного контроля государств-членов Евразийского экономического сообщества;
* Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД ЕврАзЭС), имеющая десятизначную систему кодирования товаров и включающая около 11 тыс. товарных позиций;
* Базовый перечень Общего таможенного тарифа ЕврАзЭС (БП ОТТ ЕврАзЭС), представляющий собой перечень единых ставок таможенных пошлин Беларуси, Казахстана и России, упорядоченных в соответствии с ТН ВЭД ЕврАзЭС.

За годы существования Сообщества удалось достигнуть высокий уровень унификации ставок импортных таможенных пошли – около 62% между Беларусью, Россией и Казахстаном в 2007 г. и 90% между Беларусью и Россией в 2009 г. Также появились такие институты интеграции, как в Евразийский банк развития (2006 г.) и Антикризисный фонд ЕврАзЭС (2009 г.)[[25]](#footnote-25).

Хотя, стоит отметить, в целом уровень интеграции не стал слишком высоким, учитывая, что общий уровень интеграции достигался в основном двусторонними договоренностями между Россией и Белоруссией (Союзное государство), Россией и Казахстаном.

1. Членами сообщества было решено создать Таможенный союз первоначально тремя странами – Беларусью, Казахстаном и Россией и с последующем присоединением других государств-членов ЕврАзЭС.

В 2009 г. в Минске были подписаны документы «О Договоре о Таможенном кодексе таможенного союза», «О создании единой таможенной территории таможенного союза в рамках ЕврАзЭС», «О едином нетарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации», «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, «О формировании Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации».

Основные цели создания Таможенного союза представляли собой обеспечение свободного перемещения товаров в рамках взаимной торговли, создание благоприятных условий торговли с третьими странами, а также развитие экономической интеграции.

Нормативно-правовая основа была реализована на практике: вступил в действие Единый таможенный тариф (ЕТТ), отменены таможенных границы между Беларусью, Россией и Казахстаном, был перенесен госконтроль (кроме пограничного) на таможенную границу союза[[26]](#footnote-26).

На фоне всех неудачных этапов интеграции, Таможенный союз стал прорывом и повлек за собой следующие не менее успешные этапы евразийской интеграции.

1. С 1 января 2012 г. вступили в силу 17 соглашений Единого экономического пространства. Данные соглашения регулировали большой спектр тем экономического сближения России, Беларуси, Казахстана – от координации макроэкономической политики до трудовой миграции. Соглашения ЕЭП дополнили нормы Таможенного союза и позже были расширены и кодифицированы в Договоре о ЕАЭС и его приложениях.
2. 29 мая 2014 г. главы государств-членов ТС и ЕЭП на заседании Высшего евразийского экономического совета подписали Договор о Евразийском экономическом союзе[[27]](#footnote-27), обозначивший переход евразийского экономического проекта на новый, более глубокий уровень интеграции.

1 января 2015 г. Договор о Евразийском экономическом союзе вступил в силу. С 2 января к интеграционному объединению присоединилась Армения, а в мае того же года соглашение о вступлении подписал Кыргызстана[[28]](#footnote-28). Согласно Статье 4 Договора о Евразийском экономическом союзе, основными целями Союза являются:

* создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения;
* стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза;
* всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики[[29]](#footnote-29).

В целях нашего исследования необходимо определить значимость, потенциал и ресурсы союза.

Во-первых, ЕАЭС имеет геостратегически важное расположение, являясь своего рода мостом между Азией и Европой.

Во-вторых, население ЕАЭС составляет 190 млн чел (на 2020 г.), что занимает 2,5% от мирового показателя (для сравнения – население ЕС на 1 января 2019 г. составляло 513 млн чел).

В-третьих, это огромные природные ресурсы, ведь территория ЕАЭС составляет около 16,4% земной суши, имеет в распоряжении 25% основных видов полезных ископаемых, около 40% мировых запасов природного газа, 25% леса, 25% каменного угля, 20% нефти, 13% пахотных земель и 11% пресной воды. У союза все возможности для того, чтобы становится значимой мировой фигурой.

Рассмотрим достигнутые результаты по ключевым моментам в социально-экономической области за время существования ЕАЭС (с 2015 г.):

1. Уровень ВВП на 2018 г. составил 1914 млрд долл – лучший показатель с 2015 г. (1626,8 млрд долл)[[30]](#footnote-30).
2. Объем промышленного производства на пространстве ЕАЭС в 2018 г. вырос на 13% с 2017 г. во всех секторах: на 25% в горнодобывающей промышленности, на 10% в обрабатывающей промышленности, на 0,3 в сфере электроснабжения, подачи газа, пара и воздушного кондиционирования.
3. Инвестиции в основной капитал ЕАЭС в 2018 г. составили 328,6 млрд. долл. по сравнению с 276,5 млрд. долл. в 2015 г.
4. Что касается внешней торговли, то экспорт товаров во внешней торговле с третьими странами вырос с 373,8 млрд долл. в 2015 г. до 490,7 млрд долл. в 2018 г. Импорт же за данный период вырос на 57 млрд долл. и в 2018 г. составил 263,1 млрд долл.
5. Номинальная среднемесячная заработная плата (определенная трудовым договором сумма денежных средств, выплачиваемая работнику за его труд) в 2018 г. по сравнению с 2010 г. увеличилась в среднем на 10% в странах-участниц ЕАЭС.
6. Уровень безработицы по ЕАЭС во 2-м квартале 2019 г. составил 5% от численности экономически активного населения (для сравнения – в ЕС этот же показатель, согласно подсчетам Евростат, показал 6,8%)[[31]](#footnote-31). Снизился данный показатель с 2015 г. на 0,8%.

Несмотря на положительную динамику, темпы роста трудно назвать высокими. При этом огромную долю в данных показателях составляет Россия: если ВВП России падает, то и падает ВВП ЕАЭС, и если же растет, то вырастают показатели ЕАЭС – ВВП России на 2018 г. составил 1661 млрд долл., это 86% от ВВП ЕАЭС на тот же год.

Как и в любой команде, или союзе, важно единение идей и целей всех членов, впоследствии чего мы можем наблюдать те или иные результаты. Таким образом, следует определить степень интеграции Союза на данном этапе.

Выделим следующие интеграционные показатели и их состояние на настоящий момент:

1. Создано единое таможенное пространство. В силу вступил Таможенный кодекс ЕАЭС, договор о котором был подписан 11 апреля 2017 г.[[32]](#footnote-32) Это важный шаг на пути развития внешнеэкономической деятельности ЕАЭС как самостоятельного игрока на мировом рынке. Новый кодекс включает ключевые моменты по оптимизации системы регулирования внешнеэкономической деятельности и соблюдению баланса интересов государственных органов и предпринимателей, а именно: электронное таможенное декларирование, автоматическое совершение операций, сокращение сроков выпуска товаров, институт уполномоченных экономических операторов, механизм «единого окна».
2. Свободное перемещение товаров, рабочей силы, капитала и услуг (т.н. «четыре свободы»). В настоящее время эти «четыре свободы» достигли высокого уровня на пространстве ЕАЭС.
3. Общий рынок газа, нефти и нефтепродуктов ЕАЭС к 2025 г. Программа формирования общего рынка газа ЕАЭС и Программа формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов ЕАЭС, принятые Высшим Евразийским экономическим советом (ВЕЭС), могут поспособствовать экономическому развитие государств-членов Союза, а также усилить энергетическую безопасность в рамках ЕАЭС.

Однако, на пути к единению стоит договориться и о цене. При разработке концепции единого рынка нефти произошло столкновение интересов. Тогда как по рынку газа договорились сразу, то по цене нефти стороны столкнулись с чередой противоречий. Беларусь предложила установить цену нефти для поставок между странами-членами ЕАЭС не выше стоимости цены, рассчитанной на основе котировок международных ценовых агентств «минус» затраты на поставки нефти вне ЕАЭС и на экспортные пошлины. В то же время Россия и Казахстан выступило против, так как это означало бы регулирование цен, полагая, что цены на нефть должны формироваться на основании рыночных механизмов и добросовестной конкуренции. Разногласия можно объяснить – Россия и Казахстан продают нефть, а Белоруссия покупает[[33]](#footnote-33).

Также в 2018 г. Беларусь потребовала от России компенсации убытков, связанных с изменением налогового законодательства РФ в нефтяной сфере. По подсчетам белорусских специалистов, данные изменения будут стоить Беларуси по 10 млрд долл. в год. Более того российское правительство получило претензию, что внутрироссийский тариф втрое ниже, чем для Белоруссии, а это идет вразрез со стратегией общего рынка нефти.

Больше года проводятся переговоры по данному вопросу, однако российская сторона твердо стоит в позиции, что в условиях незавершенности союзного строительства будет ошибочно снижать цены на газ для Белоруссии[[34]](#footnote-34).

1. Общий рынок алкогольной и табачной продукции в странах ЕАЭС, работа над которым ведется с 2015 г. и на сегодняшний день согласован уровень индикативной ставки акцизов. Советом ЕЭК был принят технический регламент ЕАЭС «О безопасности алкогольной продукции», устанавливающий требования к безопасности алкоголя и процессам его производства, хранения, перевозки и т.д. в странах ЕАЭС.
2. Общий финансовый рынок. Советом ЕЭК было подписано Соглашение о гармонизации законодательства государств-членов ЕАЭС в сфере финансового рынка. Создание общей расчетной структуры с использованием современных финансовых технологий «позволило бы повысить устойчивость национальных платежных систем наших стран, сделав их менее зависимыми от доллара и других иностранных валют. Это в прямом смысле слова повышение экономического суверенитета», - заявил В.В. Путин на заседании ВЕЭС в Санкт-Петербурге (2018 г.).[[35]](#footnote-35) Действительно, создание общего финансового рынка не только повысит экономический суверенитет, но и сдвинет уровень интеграции на высокую ступень.
3. Техническое регулирование. В рамках ЕАЭС установлены требования к продукции государств-членов, которые заключены в следующих регламентах: «Об ограничении применения опасных веществ в изделиях электротехники и радиоэлектроники», «О безопасности аттракционов», «О безопасности оборудования для детских игровых площадок», «О безопасности газа горючего природного, подготовленного к транспортированию и (или) использованию», Единые ветеринарно-санитарные требования и др. Данные мероприятия устанавливают единые правила и упрощают процедуру перемещения производственных товаров.
4. Формирование общего рынка лекарственных средств. Принятые ЕЭК Правила и Рекомендации устанавливают условия хранения, транспортировки и распространения, а также качество и перечень этапов производства лекарств.
5. Информатизация и цифровизация. В данной области проводятся многочисленные работы, среди которых научно-исследовательские работы по внедрению и взаимному признанию электронных сопроводительных документов в ЕАЭС, а также по разработке моделей регулирования трансграничного оборота данных, проект по цифровой прослеживаемости товаров, ведение единого таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности государств-членов ЕАЭС и мн.др[[36]](#footnote-36).
6. Взаимная торговля. Общий объем взаимной торговли имеет положительную тенденцию – с 45,6 млрд долл. в 2015 г. увеличился до 61 млрд долл. в 2019 г.

Помимо этого, Евразийская экономическая комиссия разрабатывает новые стратегии и соответствующие документы для дальнейшего углубления и расширения интеграционных процессов в Союзе. Так, в декабре 2018 г. в ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) в Санкт-Петербурге была принята Декларация о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках ЕАЭС[[37]](#footnote-37). Данной Декларацией были определены следующие направления:

* обеспечение максимальной эффективности единого рынка ЕАЭС и реализация его возможностей для бизнеса и потребителей;
* формирование «территории инноваций» и стимулирование научно-технических прорывов;
* раскрытие потенциала интеграции для людей, повышение их благосостояния и качества жизни;
* формирование ЕАЭС как одного из наиболее значимых центров развития современного мира, открытого для взаимовыгодного и равноправного сотрудничества с внешними партнерами и выстраивания новых форматов взаимодействия.

Таким образом, пройдя методом проб и ошибок, странам-участницам удалось создать союз, который смело можно называть полноценным интеграционным образованием. Россия, Казахстан и Белоруссия стояли у истоков его формирования и были его инициаторами, Кыргызстан же и Армения путем долгих размышлений присоединились к образованию, что показывает признание среди стран бывшего союза необходимость и особое значение процессов интеграции, тем самым мобильно реагируя на тенденции глобализации. В целом можно отметить, что осуществляется большая работа по расширению и углублению процессов интеграции на пространстве ЕАЭС. Евразийский экономический союз растет и развивается в качестве интеграционного образования, но при этом темпы роста нельзя назвать высокими.

## 1.2 Экономические рычаги интеграционного объединения во взаимодействии с третьими странами

«Евразийский экономический союз имеет право осуществлять в пределах своей компетенции международную деятельность, направленную на решение задач перед Союзом»[[38]](#footnote-38). Основной задачей государств является развитие экономики, а в глобализирующемся мире одной из основ развития страны, организаций, интеграционных объединений и пр. является открытость миру, сотрудничество и активная торговля с другими, третьими странами или организациями.

Международная деятельность Союза находится под управлением Высшего Евразийского экономического совета, а ее основные направления отражены в Решении Высшего Евразийского экономического совета от 1 октября 2019 г. «Основные направления международной деятельности Евразийского экономического союза на 2020 год»:

* углубление сотрудничества с государствами-участниками Содружества Независимых Государств;
* выстраивание системного диалога, предусматривающего поступательное и взаимовыгодное налаживание сотрудничества, с ЕС, ШОС, АСЕАН, АТЭС и иными ключевыми региональными экономическими объединениями и крупнейшими национальными экономиками Евразии;
* развитие сотрудничества с третьими странами, региональными интеграционными объединениями и международными организациями, взаимодействие с которыми представляет взаимный экономический интерес;
* расширение присутствия экспортеров государств-членов на рынках третьих стран, на которых товары и услуги государств-членов недостаточно представлены[[39]](#footnote-39).

Институционально ЕАЭС имеет три формата взаимодействия с внешними партнерами: соглашения о зоне свободной торговли (ЗСТ), непреференциальные соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, меморандумы о взаимопонимании и сотрудничестве с третьими странами и международными организациями.

Для достижения целей по различным направлениям международной деятельности, как и любая страна или организация, Евразийский экономический союз использует свои методы и инструменты. В данной работе автор выделяет следующие:

1. Расширение состава участников союза – на данный момент рассматривается вступление в союз Таджикистана и Узбекистана.
2. Создание зон свободной торговли (ЗСТ). Первое соглашение ЕАЭС об образовании зоны свободной торговли было подписано 25 мая 2015 г. с Вьетнамом. Данное соглашение о создании ЗСТ позволит установить более либеральные правила в торговле, увеличить товарооборот, а также улучшить торгово-экономические отношения между странами[[40]](#footnote-40). Уже сейчас результаты имеют положительную оценку: товарооборот между ЕАЭС и Вьетнамом с момента подписания Соглашения о ЗСТ вырос на 35%, и при этом рост сбалансирован – экспорт вырос на 40%, а импорт – на 32%[[41]](#footnote-41).

Помимо Вьетнама у ЕАЭС есть соглашения о ЗСТ с Сингапуром (от 1 октября 2019 г.)[[42]](#footnote-42) и с Сербией (от 25 октября 2019 г.)[[43]](#footnote-43), а также временное соглашение с Ираном (от 17 октября 2018 г.). Срок Временного соглашения составляет три года и он рассчитан для того, чтобы обе стороны достигли определенных договоренностей по условиям создания ЗСТ, а также он содержит четко сформулированную задачу по переходу к полноформатной ЗСТ[[44]](#footnote-44).

1. Выстраивание особых партнерских отношений – установление тарифных преференций. Они предоставляются для содействия экономическому развитию развивающихся и наименее развитых стран. В отношении товаров из развивающихся стран (в том числе Китай) может быть установлена тарифная преференция в виде 25% скидки от действующей ставки ввозной таможенной пошлины, а в отношении товаров из наименее развитых стран устанавливается нулевая ставка ввозной таможенной пошлины.
2. Выстраивание отношений между интеграционными объединениями, т.н. интеграция интеграций. Говоря о данном аспекте, необходимо отметить перспективы и необходимость развития сотрудничества с такими партнерами, как Европейский союз (ЕС), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Общий рынок стран Южной Америки (МЕРКОСУР).
3. Создания Большого евразийского партнерства (БЕП), которая была обозначена В.В. Путиным в своем Послании Федеральному собранию 3 декабря 2015 г., объявив начало консультаций по формированию экономического партнерства между государствами-членами ЕАЭС, АСЕАН и ШОС. В рамках внешнего контура евразийской интеграции ЕАЭС выстраивает преференциальные режимы торгово-экономического сотрудничества со странами Евразии – Китаем, Индией, странами Индокитая, Ближнего и Среднего Востока, и тем самым ЕАЭС компенсирует относительно небольшой вес ЕАЭС в мировой экономике. Данная идея отображена в Решении Высшего Евразийского экономического совета от 1 октября 2019 г. №19 «Об основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2020 г.: «В соответствии с Декларацией о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза от 6 декабря 2018 года реализация направления международной деятельности ЕАЭС должна обеспечить формирование Союза как одного из наиболее значимых центров развития современного мира, открытого для взаимовыгодного и равноправного сотрудничества как между государствами-членами, так и с зарубежными партнерами, и выстраивание новых форматов взаимодействия, в том числе в развитие идеи «интеграции интеграций» и Большого евразийского партнерства, составными частями которого являются реализация проектов по линии сопряжения развития Союза и китайской инициативы «Один пояс – один путь»[[45]](#footnote-45). Действительно, место Евразии уже давно признано особым на мировой арене, а выстраивание диалога на большом евразийском пространстве способствует наращиванию экономической и политической силы, поэтому данное направление должно быть одним из основных во внешней политики ЕАЭС.
4. Сопряжение проектов. Примером данного метода международной деятельности выступает сопряжение проектов Евразийского экономического союза и китайского проекта Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 г. было подписано Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Основные направления данного документа заключаются в расширении и поддержке взаимного инвестирования, развитии транспортной инфраструктуры и упрощении таможенных механизмов[[46]](#footnote-46). Об этом мы поговорим в следующих параграфах.
5. Поддержка экспорта играет большое значение в выстраивании торгово-экономических внешних связей. Для Союза принципиально важна диверсификация экспорта, чтобы его составляли не только сырьевые товары.

В 2016 г. Министерством сельского хозяйства РФ была разработана программа «Развитие экспорта продукции АПК», основными товарами которой стали мясо и мясные субпродукты, зерно, мукомольно-крупяная и масложировая продукция и сельхозпродукция, а приоритетными направлениями для экспорта из ЕАЭС являются Китай, страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. При этом, по подсчетам Российского экспортного центра (РЭЦ), основным потребителем выступает Китай – за январь на Китай пришлось 10% несырьевых поставок из России[[47]](#footnote-47).

Помимо разработанной программы, Российский экспортный центр оказывает поддержку российским производителям в виде поиска партнеров за рубежом, выставочной деятельности, организации b2b-встреч, обучающих программ Школы экспорта РЭЦ, аналитики и исследования для экспортеров, помощи в сертификации, патентовании, консультировании и участии в международных проектах.

По данным РЭЦ в 2019 г. была оказана поддержка экспорту на общую сумму 19,5 млрд долл. (12,5% от всего объема российского несырьевого неэнергетического экспорта за 2019 г.), финансовую и нефинансовую поддержку получили 11341 экспортер, при этом показатель эффективности мер поддержки РЭЦ составил 32 рубля экспорта на 1 рубль оказанной поддержки. Клиентами РЭЦ являются компании-разработчики инновационных систем безопасности и решений для бизнеса в области IT, производители продовольствия, игрушек, косметики, а также крупные промышленные предприятия, занимающиеся поставками самолетов, комбайнов, грузовых автомобилей[[48]](#footnote-48). При этом, стоит заметить, что центр является российским и поддерживает российских производителей. В связи с этим возникает необходимость создание такого же центра или расширение российского на все пространство ЕАЭС.

1. Развитие инвестиционной привлекательности.
2. Двустороннее сотрудничество стран-членов ЕАЭС и третьих стран. Однако такой инструмент нельзя рассматривать как однозначно положительный для интеграционного объединения несмотря на то, что такое сотрудничество может послужить на пользу и принести выгоду для всего союза. При этом данный аспект может сыграть роль дезорганизирующего фактора и привести к тому, что необходимость страны состоять в объединении пропадет.

При выборе формы сотрудничества с той или иной страной, Союзом учитывается тип и структура экономики третьей страны, развитость логистических сетей, особенности политической позиции.

Таким образом, определены основные инструменты внешней политики ЕАЭС на мировом рынке. Полагаем, что уровень их развития занимает начальную стадию, однако, указывает на то, что у союза есть все перспективы для их развития. Странам-участницам необходимо скоординироваться перед лицом мирового рынка, определить четкие цели и методы развития, отметить все слабые и сильные стороны, и тогда Евразийский экономический союз сможет занять высокие позиции и конкурировать с мировыми лидерами.

# Глава 2. Экономический пояс Шелкового пути как основное направление китайской инициативы «Пояса и Пути»

## 2.1 Сущность и направления проекта ЭПШП

С древних времен именно торговые отношения способствовали сотрудничеству между странами. Шелк, ставший первой статьей китайского экспорта еще во II в. до н.э., дал название маршруту, соединявшему Запад и Восток, – Великому Шелковому пути. Китайский посол Чжан Цянь предложил продавать удивительный для Запада в то время шелк, а завозить в Поднебесную полудрагоценные камни, скакунов и экзотические фрукты. Уже с тех времен путь состоял из нескольких дорог, а с VI в. н.э. стали использоваться реки и моря. История торговли по Великому Шелковому пути перекраивалась многочисленными войнами и народными восстаниями, но всегда путь играл важную роль в выстраивании торгово-экономических отношений, расширении культурных связей между народами, в передаче новых технологий и географических открытиях.

Идея о возрождении Великого Шелкового пути была озвучена Си Цзиньпином в Назарбаев университете в Астане в 2013 г. Тогда официальной задачей проекта стало усиление: региональной экономической интеграции, строительства единой дорожной сети, торговых связей, валютных потоков, народных связей[[49]](#footnote-49). Инициатива под названием «Пояс и путь» объединило два проекта: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI в.». Концепции развития проектов были закреплены в документе трех ведомств – Госкомитета по развитию и реформам, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции под названием «Перспективы и действия по совместному созданию «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Масштабы проекта впечатляющие – на пространстве, по которому будет проходить путь, проживает 63% населения Земли, а транспортный и экономический коридор объединит более 60 стран. В рамках проекта предполагается создание 56 зон торгово-экономического сотрудничества и 180 тыс. новых рабочих мест.

В 2014 году министр иностранных дел Ван И отметил, что инициатива «Один пояс - один путь» является наиболее важной внешней политикой президента Си. Инициатива президента Си Цзиньпина первоначально называлась «Один пояс, один путь» (One Belt One Road; кит. 一带 一路), а с середины 2017 года она была переименована в Инициативу «Пояс и путь» («Belt and Road»), но на китайском осталось такое же название(一带 一路).

За первый год после объявлении инициативы китайскими предпринимателями было подписано 3987 контрактов на общую 92,64 млрд долл. с компаниями из 60 стран, прилегающих к маршруту. Важным практическим моментом реализации инициативы стало создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций в 2016 г. В стадии проектирования и в процессе строительства находятся многие объекты транспортной инфраструктуры, например железная дорога Венгрия – Сербия или высокоскоростная железнодорожная магистраль Джакарта – Бандунг[[50]](#footnote-50).

Международная торговая палата Шелкового пути (Silk Road Chamber of International Commerce Limited, сокр. SRCIL) была создана в 2015 г. В настоящее время палата в основном состоит из национальных торговых палат стран Пояса и Пути, и она является первой транснациональной конфедерацией бизнеса. В настоящее время в SRCIC входят 129 организационных членов из 77 стран, включая государственные и региональные торговые палаты и миллионы дочерних предприятий. SRCIC служит мостом, соединяющим предприятия и правительства, обеспечивая платформу для сотрудничества между бизнес-ассоциациями и членами SRCIC. Это также ключевой аспект в продвижении строительства Пояса и Пути.

Что касается территориального охвата, то Пояс и Путь XXI века связывает Азиатско-Тихоокеанский регион, но, вероятно, правительство Китая должно пересмотреть границы глобализации после недавно начавшейся американо-китайской торговой войны. Важный план правительства Китая по «Поясу и Пути», опубликованный в 2015 году, был переиздан в апреле 2018 года, и в нем тщательно упоминалась Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), в которую входят десять государств-членов (План действий по строительству Пояса и Пути 2015).[[51]](#footnote-51) Исторически и территориально АСЕАН для Китая всегда имел и имеет важное значение, где остается неразрешенной проблема Южно-китайского моря, а также где большими темпами растет потребительский рынок.

Проект получил большой отклик на международной арене. 14-15 ноября 2019 г. в г.Чэнду (Китай) прошла Конференция Торговых палат ИПП и Ассоциации Диалога и Сотрудничества, участие в которой приняли представители 19 стран мира. По окончанию Конференции был создан Международный альянс «Пояс и Путь», учредителями которого выступили представители Бельгии, Нидерландов и Люксембурга, Испании, Новой Зеландии и Греции.

Китайский ученый Ву Цзяньминь утверждает, что процесс достижения инклюзивности включает в себя так называемые три «совместности» («togethers»), наблюдаемые в речи Си Цзиньпина. Первая, по его мнению, «совместность» – это дискуссия между заинтересованными сторонами по определению проектов сотрудничества на взаимовыгодной основе. Вторая – совместная работа над реализацией проектов на основе общих интересов. А третья – это наслаждаться вместе плодами этого общего усилия[[52]](#footnote-52). Инициатива Пояс и Путь является скорее инклюзивной, чем эксклюзивной. Подчеркивая открытый и совместный характер инициативы Пояс и Путь, многие китайские источники используют метафору «симфонии», включающую участие многих стран, а не «сольные» усилия только одного Китая[[53]](#footnote-53). Это безусловно так. Однако, достойна ли внимания данная характеристика, если, в основном, все переговоры между странами или организациями и совместные переговоры имеют такой характер? Вероятнее всего, в работах применяется китайский стиль приукрашивания и выделения «обычных» особенностей. Но для имиджа Китая это имеет безусловный положительный эффект.

По состоянию на октябрь 2019 г. 137 стран и 30 международных организаций подписали 197 документов о сотрудничестве с Китаем в рамках Пояса и Пути, а ее важность для укрепления сотрудничества отмечена в резолюциях Генеральной Ассамблеи ООН. Американский исследователь Майкл Кюгельман отмечает, что китайская инициатива имеет действительно впечатляющие масштабы по охвату стран и экономическим показателям, превосходя план Маршалла, по его оценкам, в 12 раз в долларовом выражении (около 40% мировой экономики)[[54]](#footnote-54).

Предполагается формирование следующих пяти экономических коридоров проекта «Один пояс – один путь»:

* Коридор Китай ‒ Монголия ‒ Россия;
* Коридор Китай ‒ Центральная Азия ‒ Западная Азия;
* Коридор Китай ‒ Индокитай;
* Коридор Китай ‒ Пакистан;
* Коридор Бангладеш ‒ Индия – Мьянма ‒ Китай.

«Пояс и Путь» начинался как просто концепция и постепенно превращался в конкретные проекты, в то время как суть концепции все еще остается весьма изменчивой. Как отмечает Руми Аояма, Китай стремится создать экономическую и политическую сферу влияния на евразийском континенте с помощью концепции «Пояс и Путь». С другой стороны, «Пояс и Путь» – это не только региональная стратегия Китая, но и глобальная стратегия. Китай заявляет, что «Пояс и Путь» обеспечивает фокус и направление для взаимного сотрудничества, и что любая нация, которая желает участвовать, может сделать это без каких-либо ограничений для народа или региона[[55]](#footnote-55).

Однако в научном мире можно найти разные интерпретации проекта и ее истинных целей. Представления о «Поясе и пути» китайской стороны и зарубежной несколько разнятся. Китайские авторы книги «Один пояс и один путь» Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун отражают позицию китайского правительства и повествуют о том, что строительство «Одного пояса и одного пути» нацелено на «регулирование в условиях глобальных перемен в мире как международной, так и внутригосударственной обстановки для создания новой экономической системы открытого типа, а также формирования механизма координации процессов на море и суше и взаимопомощи между странами вдоль Пояса. Реализация этого проекта важна и для достижения промежуточных целей программы «Двух столетних юбилеев» и осуществления «китайской мечты» о возрождении великой китайской нации. Главной целью отмечается совместное развитие в условиях политического взаимодоверия, экономической интеграции, культурной толерантности, строительство сообщества ответственности и единой судьбы»[[56]](#footnote-56).

Некоторые исследователи рассматривают первоочередную идею «Пояса и пути» как стратегию Китая по развитию западных регионов страны и разрешение серьезных проблем в отношениях Китая с соседями (Япония, Филиппины и др.)[[57]](#footnote-57).

Предложенный китайский план Маршалла во многом был предшественником «Пояса и пути». Идея китайского плана Маршалла была впервые изложена в докладе правительства Шанхая 2008 года. В докладе, подготовленном профессором Го Шуйонгом из Шанхайского университета Цзяотун, оценивались три варианта реализации глобальных интересов Китая в области экономики и безопасности: великая всеобъемлющая стратегия; режим, ориентированный на безопасность; и план китайского Маршалла. Го пришел к выводу, что, хотя первые два варианта были неосуществимы, третий вариант, в котором особое внимание уделяется экономическому сотрудничеству, а не сотрудничеству в области безопасности, будет более приемлемым для других стран и, таким образом, приведет к большей стабильности в регионе.

По мере нарастания давления в Китае идея китайского плана Маршалла стала привлекать больше внимания со стороны экономических агентств. Чжан Монан, экономист из Министерства промышленности и информационных технологий (MIIT), утверждал, что финансовый кризис 2008 года усугубил избыточные производственные мощности Китая и что план Маршалла в китайском стиле мог бы помочь решить эту проблему, перенеся избыток промышленности за границу. Бывший министр Государственной налоговой Администрации Сюй Шанда усовершенствовал китайский план Маршалла и публично поддержал его в речи, произнесенной 5 августа 2009 года. Сюй заявил, что «Китай должен извлечь уроки из Америки после Второй мировой войны для реализации китайского плана Маршалла», который будет служить средством долгосрочной стратегии предоставления иностранной помощи и развития международного сотрудничества. В частности, Сюй предложил Китаю потратить 500 миллиардов долларов на разработку Гармоничного мирового плана и предоставить помощь и кредиты странам Азии, Африки и Латинской Америки, что будет зависеть от предоставления предпочтения китайским компаниям в сфере строительства и поставок оборудования. План, по мнению Сюй, увеличит китайский экспорт, сократит избыточные производственные мощности, ускорит интернационализацию юаня и усилит глобальное влияние Китая.

Однако предложение Сюй было подвергнуто резкой критике в Китае. Например, знаменитость СМИ Цю Линь сразу же отреагировал на речь Сюя в августе 2009 года, пожаловавшись на то, что внутренние районы Китая жаждут государственных инвестиций: «Зачем тратить деньги за границей?» Он также предупредил, что китайский план Маршалла усилит напряженность в отношениях с Японией и США. Была и такая критика, что если у правительства Китая есть избыточные средства, почему бы не реализовать план Маршалла в слаборазвитых регионах Китая, западных и других внутренних провинций. Пан Чэнфу, профессор бизнеса из Гуандуна, повторил критику Цю и выразил опасения в СМИ.

Но, так как проблема оставалась, решение, судя по всему, отразилось в предложенной нынешней главой Китая инициативе «Поясе и Пути».

Другая часть исследователей придерживается точки зрения, что данная инициатива «Пояс и путь» служит созданию транспортной инфраструктуры в соседских стран, которая облегчит вывоз китайских товаров на международный рынок. То есть данная цель проекта рассматривается в проекции китайской стратегии «идти во вне».

Английский исследователь Роберт Каплан предсказывает, что новый Шелковый путь будет способствовать возвращению господства Китаю. Том Миллер также рисует картину будущего мира, в котором глобальная власть переместится из англосаксонских столиц в Пекин[[58]](#footnote-58).

По мнению исследователя из Сингапура Хон Ю, инициатива Пояса и пути представляет собой наиболее амбициозную внешнюю политику Си, демонстрируя новое направление политики для Китая и его стремление к мировому господству. Он полагает, что инициатива ОПО является отражением доминирования Китая, а также его растущей власти на мировой арене.

По сравнению с предыдущим десятилетием, внешняя политика Китая существенно изменилась за последние несколько лет, в частности после 2008 года, и теперь она более активна, настойчива и глобальна. На фоне замедления темпов экономического роста внутри страны ускорение экономического роста в Китае стало одним из основных факторов принятия решений в области внешней политики Китая при Си Цзиньпине. Внутренняя экономическая ситуация является важным фактором при разработке и реализации китайских проектов. Учитывая растущую региональную взаимозависимость эпохи глобализации, инициатива ОПОП является для Пекина важным инструментом наращивания своих финансовых возможностей для продвижения экономических интересов Китая за рубежом.

Что еще более важно, на активную внешнюю политику Китая повлияло растущее чувство национальной гордости, которое сопровождало становление Китая как мировой державы и второй по величине экономики мира. Китайцы в целом стали более уверенными в своей нации. Между тем, китайские лидеры все чаще реагируют на этот популярный национализм. Чжао Суйшэн утверждает, что правительство Китая стало более подотчетным популярным националистическим призывам с 2008 года с точки зрения его напряженной внешней политики, которую он назвал «резким поворотом» для Китая. Трансформация внешней политики Китая началась в конце эпохи Ху Цзиньтао, бывшего президента Китая. По мере накопления своей экономической и финансовой мощи Китай начал участвовать в многосторонних платформах регионального сотрудничества. Следовательно, активная внешняя политика Китая при нынешнем лидере Си является отражением преемственности, а не радикальных изменений. Тем не менее, как и их предшественники, новые китайские лидеры должны продемонстрировать инновации во внешней политике, объявив о новой политике, которая будет отличать их стратегию лидерства и продвигать национальные интересы Китая за рубежом в быстро меняющейся международной обстановке. Инициатива ОПОП составляет основу новой зарубежной стратегии Китая при Си Цзиньпине, особенно в отношении соседних с ним стран Азии[[59]](#footnote-59). Согласимся с автором, что при ярко заявившей о себе инициативе Си Цзиньпина, его политика продолжает внешнеэкономический и внешнеполитический курс его предшественников.

В целом, не стоит отрицать существование вместе двух причин продвижения инициативы – решение внутренних проблем или внешних, и истинный замысел китайского правительства в объявлении о воссоздании «Шелкового пути» разгадывать безрезультатно так же, как и в споре «о курице и яйце». Однако, при рассмотрении решения китайским правительством внутренних проблем, проблемы перепроизводства как основного мотива провозглашения инициативы «Пояс и путь», возникает вопрос, при отсутствии данных проблем, не сделал бы Китай то же самое, не начал бы реализацию проектов? Поэтому примем мнения ученых, что «Пояс и путь» это, прежде всего, новый курс внешней политики Китай, распространения своего влияния в мире, но при этом он способен решать и внутренние проблемы. Однако, не стоит говорить о китайской экспансии по всему миру, прикрытой названием «Пояс и путь», так как китайское правительство заявляет о взаимовыгодном сотрудничестве и готовности идти на диалог.

Но наша задача состоит в выявлении приоритетных и существующих направлений инициативы, а, в частности, нас интересует проект «Экономический пояс Шелкового пути».

«Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП), как и «Морской Шелковый путь XXI» и «Северный морской путь», является проектом в рамках инициативы «Пояс и путь». Строительство ЭПШП стало частью разработанного в КНР плана социально-экономического развития 13-й пятилетки (2016-2020 гг.). Реализация проекта рассчитана на 30 лет, а областями реализации стали 7 сфер – транспортный, энергетический, торговый, информационный, научно-технический, аграрный и туристический[[60]](#footnote-60).

Вернемся к тому, что возрожденный проект Великого Шелкового пути базируется на особенностях современной экономики и при реализации проекта можно выделить следующие приоритетные направления:

* вывод китайских капиталов и технологий на внешние рынки;
* развитие внутренних западных провинций КНР;
* создание зон свободной торговли с соседними странами с учетом сложившихся мировых тенденций к региональной интеграции;
* осуществление свободного перемещения товаров, капиталов и рабочей силы («трех свобод»).

С целью сгладить экономическое неравенство развития регионов, правительство Китая в рамках проекта переносит центр тяжести от прогрессирующих восточных провинций Китая к слаборазвитым западным. Проект позволит развивать экономику региона СУАР и других провинций, а также автономных районов Северо-Запада – Нинся-Хуэйский АР, Шеньси, Ганьсу и Цинхай. Однако, заслуживает внимания выбор именно провинции Синьцзян в качестве основной области для развития ЭПШП, которая благодаря своему расположению связывает Китай с Центральной Азией, Россией и Европой[[61]](#footnote-61).

Маршрутами ЭПШП могут стать следующие:

1. северный коридор (через Москву);
2. средний (через Актау – Баку – Тбилиси);
3. южный (через Иран).

Некоторые российские эксперта полагают, что средний и южный коридоры очень дорогие, поэтому выгодно прокладывать маршрут именно через Россию. Предполагается, что маршрут ЭПШП будет проходить из Китая через Центральную и Западную Азию – до Персидского залива и Средиземного моря. Такое расположение позволит вовлечь в свою орбиту не только другие страны ШОС – Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан, но и ряд соседних стран Центральной и Западной Азии благодаря возможности получения ими экономических преимуществ от взаимовыгодного сотрудничества[[62]](#footnote-62).

Многими экспертами в западных странах и России проект ЭПШП рассматривается как способ транзита китайской продукции в Европу, таким образом выгодная только для Пекина. Но при этом возможна и реализация транзита продукции и в обратную сторону. Европа является не только крупнейшим потребителем, но и производителем, причем ее экологические стандарты могут составить конкуренцию на фоне потребностей мирового сообщества в экологичности происхождения продуктов как на Западе, так и в Азии, в том числе Китае с его растущим средним классом. В связи с этим из проекта ЭПШП можно выявить взаимовыгодный обмен, а не только распространение китайского продукта[[63]](#footnote-63).

Состояние экономики и транспортной инфраструктуры стран-участниц проекта «Пояса и пути» разноуровневое. Многие страны, которые находятся вдоль маршрута ЭПШП, имеют слабо развитую транспортную инфраструктуру, но при этом обладают стратегически важными ресурсами – нефтью, газом, ураном. Запасы нефти в странах Центральной Азии оцениваются в 27 млрд. т. (второе место после запасов в Персидском заливе), а запасы газа – 5,5 трлн куб. м. В Казахстане имеется почти четверть мировых запасов урана, а также крупные месторождения имеются в Киргизии, Узбекистане и Таджикистане. Запасы нефти в акватории Каспийского моря и прилегающих к нему странах составляют около 5 млрд. т.[[64]](#footnote-64) Такие ресурсные условия способствуют развитию экономик и международному взаимодействию этих стран.

Из всего вышесказанного появляется необходимость выявить то, что может предложить Китай международному сообществу, какие преимущества имеет реализуемый китайским правительством проект.

Во-первых, для стран-участниц открывается огромный китайский рынок для сбыта своих товаров, т.е. проект имеет двусторонний порядок. По данным UN Comtrade, экспорт Китая в страны Центральной Азии в 2018 году составил 22,6 млрд. долл. США, что на 5.8% больше показателя 2017 года. В то же время импорт Китая из стран Центральной Азии в 2018 году составил 19,1 млрд долл. США, что на 31,2% больше результата 2017 года. При этом, некоторые страны-партнеры продемонстрировали абсолютные рекорды экспорта своей продукции в Китай. В частности, в 2018 году импорт Китая продукции из Туркменистана за год вырос на 23,5%, из Казахстана – 33,7%, из Узбекистана – 58%, а из Таджикистана на 64,3%.

Во-вторых, проект носит консультативный характер, т.е. по сути своей является «совместным». Как китайская сторона, так и другая, будь то российская или казахская, может выступать со своим предложением на форумах инициативы «Пояса и Пути» или в рамках других конференций и затем предложение обсуждается вплоть до прихода к консенсусу.

В-третьих, это строительство предприятий совместно с Китаем. Например, Республика Таджикистан первой подписала с Китаем Меморандум о совместном продвижении Инициативы в сентябре 2014 г. Одним из практических достижений сотрудничества стало стремительное укрепление промышленности строительных материалов. Введённые в строй совместные таджикско-китайские предприятия не только полностью обеспечили внутренние потребности Таджикистана в цементе, но и превратили страну в одного из ведущих в регионе экспортеров этого ценного стройматериала. Только в 2018 году за пределы республики было поставлено около 37% от общего объема производства цемент. Но стоит отметить, что Китай предоставляет инвестиции не просто в валюте, а также в рабочей силы и материале.

В-четвертых, строительство инфраструктуры. Так, 27 мая 2017 года открылся Многоцелевой порт Доралех (Джибути), построенный Китайской государственной строительной инженерной корпорацией (CSCEC). Пропускная способность порта 7,08 млн. тонн в год. Открытие порта позволило 5 июля 2018 года дать также «зелёный свет» деятельности Международной зоны свободной торговли Джибути с годовым оборотом в размере $1 млрд. Ее деятельность сосредоточена на логистике, экспортной обработке, оказании финансовой поддержки, производстве и беспошлинной торговле товарами.

В-пятых, строительство транспортного коридора. Новые пути помогут уменьшить время в пути и обеспечить рост торговли и инвестиций. Содействовать этому будут также «умные города» и индустриальные парки. Наглядный тому пример – в Белоруссии. Современный международный экогород с акцентом на высокотехнологичные и конкурентоспособные инновационные производства с высоким экспортным потенциалом строится в 25 км от Минска. Китайско-белорусский индустриальный парк, расположенный в непосредственной близости от международного аэропорта, железнодорожных путей и транснациональной автомобильной магистрали Берлин – Москва, имеет большие шансы стать еще одним «окном в Европу» для заинтересованных стран Евразии.

Расположение мегаполисов является основной силой развития «Пояса и Пути». Система развития логистики включает в себя уровень развития логистической отрасли, скорость логистики, затраты на логистику, технологию логистического оборудования, доступность логистической сети, долю городской скоростной автомагистрали, диверсифицированные транспортные маршруты и инвестиции в логистическую инфраструктуру[[65]](#footnote-65).

Чтобы современный «Пояс и Путь» был успешен, в дополнение к транспортной инфраструктуре, которую Китай создает и улучшает в разных регионах, ему не следует упускать из виду другие важные факторы, например, городскую инфраструктуру. Только тогда Китай сможет наилучшим образом использовать совместное положительное воздействие всех этих факторов, чтобы выполнить обещание в рамках современного Шелкового пути – создать максимально возможное социальное благосостояние для различных стран-участниц и регионов, что поможет поддерживать стабильную обстановку в этих странах и регионах[[66]](#footnote-66).

В-шестых, приток прямых инвестиций. Как страны с развитой экономикой, так и не развитой, благодаря новым транспортным артериям увидят рост прямых инвестиций. Всемирный банк оценивает этот рост в 7,6%. Например, экспорт сельскохозяйственной продукции Казахстана в Китай в 2018 году увеличился на 37,6%, а китайские инвестиции в казахстанскую экономику за этот же период – на 119%[[67]](#footnote-67).

Безусловно, проект в основе имеет экономическое наполнение. Важным инструментом реализации строительства проекта является Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По мнению руководства Китая, АБИИ позволит придать новый импульс инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире. Премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в 100 млрд. долл. будет сугубо коммерческим институтом, открытым для всех стран. Он также подчеркнул, что «АБИИ будет отличаться от АБР и ВБ, которые являются политизированными институтами и выступают в качестве государственных агентов. Предоставление кредитов со стороны АБИИ не будет обуславливаться выполнением целого ряда требований, как это делают упомянутые банки»[[68]](#footnote-68).

По сути, в Китае существует пять видов финансовых ресурсов поддержки строительства ОПОП. Это чистая помощь, льготные кредиты, финансирование развития, коммерческие кредиты и различные специальные фонды. Чистый объем помощи, предоставляемой Китаем, невелик и составляет около 7 млрд. долл. США в год, причем около половины этой суммы направляется в страны Шелкового пути. Льготные кредиты включают льготные государственные займы и льготные кредиты экспортным покупателям, и оба требуют суверенных гарантий. Срок действия этого типа китайского кредита составляет до 20 лет, а годовая процентная ставка, зависящая от переговоров, составляет около 2 процентов. В Китае льготные кредиты предоставляются только в Экспортно-импортном банке Китая (Эксимбанк) и оцениваются в среднем в 10 млрд. долл. США в год. Финансирование развития является основным источником развития инфраструктуры в Китае, а также строительства ОПОП. В настоящее время годовая процентная ставка составляет около 3–4 процентов, а срок действия может составлять до 20 лет.

Помимо трех вышеупомянутых источников финансирования и коммерческих кредитов, Китай создал более 20 специальных фондов для финансирования ОПОП. Эти средства составляют более 1500 млрд. долл. Среди них наиболее известным является Фонд Шелкового пути (SRF), созданный в 2014 году с акцентом на содействие соединению инфраструктуры, развитию природных ресурсов, промышленной кооперации и финансовой кооперации. Кроме того, Китай разработал более 10 международных соглашений о финансовом сотрудничестве с другими странами или международными организациями, например, Китай-АСЕАН, Китай-Араб, Китай-EC (Восточная и Центральная Европа), а также межбанковские объединения ШОС[[69]](#footnote-69). Однако следует отметить, что многие крупные проекты ОПОП включают в себя все вышеупомянутые инструменты финансирования, то есть смесь финансовых ресурсов с различными частями проекта с использованием различных инструментов финансирования.

Отличительным результатом проекта уже на современном этапе является то, что в то время как ЕС и США не могут договориться о Трансатлантическом торговом инвестиционном партнерстве (ТТИП), Китай успешно заключил соглашения о свободной торговле (ССТ) с пятью странами инициированного США экономического блока Транстихоокеанского партнерства, а с 2005 года Китай имеет ССТ со всеми десятью странами группировки АСЕАН., Эти успехи китайской экономической дипломатии заметны еще и потому, что и США, и ЕС не смогли подписать ССТ с АСЕАН, даже несмотря на исчерпывающие переговоры, которые продолжались в течение многих лет[[70]](#footnote-70).

Таким образом, китайская инициатива «Пояс и путь» и проект Экономический пояс Шелкового пути в частности, получили большую огласку в мировом сообществе, стали темой для ежедневных обсуждений. Можно долго спорить об истинном предназначении инициативы – решение внутренних проблем или же внешних. Но мы видим, что проектам возможно удаться решить сразу обе. Экономический пояс Шелкового пути способен предоставить новый импульс экономики не только Китаю, но и всем участникам проекта, путем строительства новой инфраструктуры, промышленных предприятий, привлечения инвестиций, открытия новых рынков сбыта.

## 2.2 Основные проблемы проекта и возможные перспективы

Китайский проект имеет действительно важное значение на мировой арене, какое Китай не имел никогда прежде. Китай доминировал в регионе Восточной Азии, сотни, тысячи лет назад. Но регион существовал в относительной изоляции, и легендарный Шелковый путь, который сейчас пытаются воссоздать, не был таким значительным, как обещает быть текущий проект. Если Китай сможет справиться с этим, то это будет по-настоящему трансформирующий проект, которое утвердит место Китая как мирового лидера[[71]](#footnote-71). На пути к свершению впечатляющих целей невозможно не столкнуться и с серьезными проблемами.

Несмотря на, казалось бы, большую поддержку китайской инициативы, некоторые государства либо дистанцируются, либо выказывают явное непринятие проекта. Такими странами стали Индия и Япония, которые исторически имеют сложные отношения с Китаем.

Индия и Япония активно развивают торгово-экономическое сотрудничество с Китаем. На КНР приходится 25% всего японского товарооборота и 11% индийского. Три государства участвуют в переговорах по вопросу создания масштабной зоны свободной торговли в Восточной Азии – Всеобъемлющего регионального экономического партнерства. Китай и Индия являются участниками БРИКС и ШОС, а это предполагает тесное сотрудничество по важнейшим глобальным вопросам.

Но при этом остаются неразрешенными территориальные споры двух стран с Китаем и взаимоотношения тяготит историческое прошлое (для Индии – это война 1962 г. и последовавшие за этим события, для китайско-­япон­ских отношений – период японской агрессии 1937-1945 гг.). Помимо этого существует и региональное соперничество между Японией и Китаем, Индией и Китаем. На китайско-индийские взаимоотношения негативно влияет также пакистанский фактор и каширский вопрос, а также факт открытого противостояния на плато Доклам в Бутане, имевший место летом 2017 г.

Такие негативные факторы просто не могли не коснуться и китайской инициативы.

Индия на текущий момент, хоть и является страной-учредителем АБИИ и вторым крупнейшим акционером АБИИ, крайне резко высказывается против инициативы «Пояс и путь». Индия проигнорировала оба китайских Форума «Один пояс – один путь», не направив своих представителей. Свое отношение Индия выказывает и на площадке ШОС: Индия отказалась присоединиться к выражению поддержки китайской инициативы в Совместном коммюнике, принятом по итогам 16го заседания Совета глав правительств государств – членов ШОС (30 ноября – 1 декабря 2017 г.) и при подготовке Циндаоской декларации ШОС в июне 2018 г.

Что касается Японии, то АБИИ бросил вызов Азиатскому банку развития (АБР), где определяющую роль играет именно Япония.

При всем отрицании китайского проекта, двумя странами принимаются и практичные меры, в том числе попытка создания индийских проектов «Маусам», «Дорога специй»; японской концепции «качественной инфраструктуры», инициативы «Партнерство ради качественной инфраструктуры»; а также Азиатско-Африканского коридора роста (совместно Индия и Япония)[[72]](#footnote-72).

Проект сталкивается и с таким мнением, что расширение китайского коммерческого присутствия по всему миру в конечном итоге приведет к расширению военного присутствия. В прошлом году Китай создал свою первую зарубежную военную базу в Джибути. Американские аналитики говорят, что почти все строящиеся порты и другая транспортная инфраструктура могут быть двойного назначения для коммерческих и военных целей. «Если он может перевозить товары, он может перевозить войска», - говорит Джонатан Хиллман, директор проекта «Воссоединение Азии» аналитического центра США CSIS[[73]](#footnote-73). Стоит отметить, что предположения не утверждают наверняка, необходимы основания для подтверждения, а иначе, такого рода статьи можно назвать инструментом информационной войны для нанесения поражений по имиджу проекта.

Помимо негативного восприятия проекта на международной арене, на пути развития могут встать факторы, неконтролируемые никем.

Вирус COVID-19 немало принес проблем всем государствам. В научном мире высказывается мнение, что вирус затормозил развитие проекта Пояса и пути. Поскольку ее воплощение зависит от работников, оборудования и кредитов Китая, карантины, запрещение поездок для граждан КНР и другие ограничения привели к тому, что планы строительства застопорились.

Как передает информационный сайт Совета по международным отношениям США, работы остановлены в «китайско-пакистанском экономическом коридоре», специальной экономической зоне в городе Сиануквиль в Камбодже, в совместных с Китаем стройках в Индонезии, Мьянме, Малайзии. Введены запреты, не дающие возможность китайским работникам вернуться в страны, где они трудились.

Согласно исследованию Heritage Foundation, уже в прошлом году иностранные инвестиции Китая упали на 41%. А ныне в свете возможной рецессии в КНР госкомпании будут стремиться продать рискованные заграничные проекты.

В беседе с «НГ» ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН Василий Кашин отметил: «Проекты «Пояса и пути» финансируются в Китае из разных источников. Есть чисто политические инициативы, которые должны были принести Китаю стратегические преимущества. Они могут пострадать, так как у китайского правительства будет меньше ресурсов, их постараются перераспределить для решения внутренних задач. Но есть проекты, обеспечивающие доступ к импорту необходимых товаров и продвижение китайского экспорта. Они выживут. Китаю в любом случае будут необходимы внесенные за рубежом инвестиции в нефть, газ, металлы, сельское хозяйство. С другой стороны, нужно расширять поставки промышленной продукции за границу. Например, в России китайцы строят автозаводы. Может, под влиянием кризиса это замедлится. Но впоследствии все оживет»[[74]](#footnote-74).

Исследователь Y.P. Huang выявляет значительные препятствия для ОПОП, в том числе отсутствие центрального координационного механизма, сопротивление со стороны различных политических институтов и проблемы осуществления транснационального учета проектов, хотя он может поспособствовать экономическим преобразованиям стран с развивающейся экономикой и обеспечить экономический импульс для отсталых районов[[75]](#footnote-75).

Директор приграничных территорий Китая Ли Гоцян представил анализ различных рисков для ЭПШП и «Морского Шелкового пути», которые выражаются в следующем:

1. политические (угрозы со стороны Транстихоокеанского и Трансатлантического партнерства) угрозы со стороны США в Малаккском проливе;
2. политическая и экономическая нестабильность во многих странах (Пакистан, Афганистан, Индонезия и др.);
3. традиционные и нетрадиционные угрозы безопасности;
4. финансовые риски (мировой валютный рынок и рынки ценных бумаг);
5. экономические риски, связанные с состоянием экономик стран ЭПШП и Морского шелкового пути»[[76]](#footnote-76).

Стоить также отметить, что строительство инфраструктуры на евразийских пространствах требует больших объемов капиталовложений и обеспечивают лишь долгосрочную перспективу, а решение всех проблем требует незамедлительных мер.

Как отмечает в своей работе И.Е. Денисов, первоочередными проблемами можно назвать и недостаточный уровень доверия с государствами по маршруту ЭПШП, возможность «цветных революций» в ряде государств, угроза терроризма и экстремизма, конфликты по использованию водных ресурсов между отдельными странами.

В отдельных странах существуют этнические, религиозные, межрегиональные, классовые и иные конфликты, носящие структурный и глубокий характер и ослабляют государство. Такие государства являются слабыми, но с сильной религией, сильными этническими и региональными группировками. На такие внутренние конфликты могут воздействовать определенные иностранные державы и, таким образом, нанести ущерб реализации важных китайских проектов стратегического сотрудничества или строительству ключевых объектов. Безусловно, такая нестабильная ситуация, связанная с террористической угрозой, является одной из серьезных проблем Китая.

Таким образом, «силы трех зол» (терроризм, экстремизм и сепаратизм), а также трансграничная преступность (морское пиратство и контрабанда наркотиков) могут стать серьезными проблемами на пути реализации проекта.

В концептуальных документах Китая отсутствуют меры, которые необходимо применять в сфере безопасности при реализации проекта. Это может означать, что Китай стремится избежать обсуждений или даже обвинений в том, что проект отображает стремление КНР закрепиться не только в экономическом, но и в военно-политическом плане в регионах, входящих в сферу интересов Китая. Вопросы безопасности могут быть тесно связаны с оборонной политикой, а значит с суверенитетом государств-участников, поэтому Китай, вероятно, специально вывел данную тематику из общих рамок сотрудничества. К тому же обсуждение вопросов безопасности требует высокий уровень политического доверия, а учитывая широкий состав участников, для Китая предпочтительно не формулировать каких-то единых подходов в этой сфере[[77]](#footnote-77).

По мнению некоторых китайских экспертов главными вызовами, с которыми может столкнуться Китая при строительстве проекта также могут стать Американские планы «нового шелкового пути» и Транстихоокеанского партнерства, вмешательство США и Японии в ситуацию в Южно-Китайском море с целью сдерживания Китая, а также беспорядочная и недобросовестная конкуренция между провинциями с целью «разыграть карту ЭПШП».

Последнее объясняется тем, что местные правительства Китая под маркой «Одного пояса – одного пути» фактически производят старую модель «поиска партнеров и привлечения инвестиций», занимаются недобросовестной конкуренцией, без тщательной подготовки запускают новые проекты, расширяют низкоэффективные инвестиции, действуя в рамках прежней парадигмы экстенсивного развития.

Еще одним важным моментом остается то, что хотя проблема избыточных мощностей является одной из начальных причин для OПОП, сомнительно, что он действительно может решить эту проблему. Прежде всего, OПОП создает новые стимулы для местных органов власти, чтобы построить больше инфраструктурных объектов. В частности, все китайские провинции заявили, что будут участвовать в реализации стратегии ОПОП, и многие провинции начали строить новые логистические центры и культурные феерии в ожидании растущего взаимодействия со странами по маршруту Пояса и Пути. Таким образом, потенциальное решение – ОПОП – может ухудшить существующую проблему, по крайней мере, в некоторых случаях. Кроме того, влияние ОПОП на проблему избыточных мощностей в Китае может быть ограничено. Например, согласно одной из оценок Сью Ли, директора по международным стратегическим исследованиям Китайской академии социальных наук, ОПОП может задействовать лишь 7% избыточных мощностей Китая в сталелитейной промышленности. Как полагают некоторые китайские аналитики, Китаю в конечном итоге следует расставить приоритеты на внутреннем рынке, чтобы решить проблему избыточных мощностей в долгосрочной перспективе[[78]](#footnote-78). Однако, не согласимся с тем мнением, что выход Китая на внешний рынок не сможет способствовать решению внутренних проблем, в том числе избытка мощностей. При правильной стратегии проект послужит отличным инструментом для решения данных проблем.

Таким образом, основные проблемы, с которыми сталкивается или в перспективе может столкнуться Китай связаны с международной поддержкой (непризнанием), а вследствие противодействие или создание конкурирующих проектов; с естественными процессами в мире (в данном случае распространение вируса); связанные с безопасностью, а именно угроза терроризма, экстремизма и сепаратизма. Помимо данных проблем экспертами выделаются риски, которые заключаются в сомнительных и очень далеких перспективах от проекта, который, в свою очередь, требует немалых взносов, а также внутренние проблемы Китая. В связи с этим наблюдается необходимость применения достаточных мер, в том числе диалога со странами вдоль маршрута по сфере совместной безопасности, точных расчетов и осторожных действий правительства Китая на пути к реализации крупнейшего китайского проекта.

# Глава 3. Страны ЕАЭС и Китай: история развития и особенности нынешнего двустороннего сотрудничества в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути»

## 3.1 Общие интересы Китая и ЕАЭС и основные направления сотрудничества

Как отмечалось ранее, провозглашение пути сопряжения двух проектов – Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути было озвучено в 2015 г.

Реализация сопряжения двух трансконтинентальных интеграционных инициатив – ЕАЭС и ЭПШП – может поспособствовать устойчивому развитию Евразии. Две инициативы могут органично сочетаться, дополняя и приумножая интеграционный эффект каждой из них. В таком случае, по оценке С. Глазьева, члена Коллегии по основным направлениям интеграции и макроэкономике Евразийской Экономической Комиссии, темпы роста российской экономики достигнут максимальных значений – до 10% ежегодного прироста ВВП и 20% прироста инвестиций[[79]](#footnote-79).

В настоящее время существует обеспокоенность России падением авторитета Всемирной торговой организации (ВТО) и тенденцией создания региональных торговых объединений. Этим объясняется мотив продвижения Большого евразийского партнерства и переговорная деятельность по сопряжению с китайским проектом ЭПШП.

Идея создания БЕП получила поддержку Китая. Директор Департамента Европы и Центральной Азии МИД Китая Гуй Цунъюй заявил, что «китайская сторона считает эту инициативу позитивной и конструктивной идеей», а также МИД Китая проводит тесные контакты для выработки мер по реализации договоренностей по созданию БЕП[[80]](#footnote-80).

Разногласия между США и КНР, отношения России с Западом и политика «поворота на Восток», оказывают положительное влияние на развитие торгово-экономических отношений Китая с ЕАЭС. В настоящее время наблюдается устойчивое расширение процессов кооперации и, как следствие, увеличение показателей взаимной торговли. Максимального уровня (152,2 млрд. долл.) товарооборот между КНР и ЕАЭС достиг в 2014 г. Однако, в 2015 г. под влиянием падения мировых цен на энергоносители, экономического спада в РФ и замедления роста китайской экономики, объем товарооборота между Китаем и ЕАЭС сократился на 30% (88,7 млрд. долл.).

В последующие годы наблюдался восстановительный рост: в 2016 г. товарооборот увеличился на 1,8%, в 2017 г. – на 30,2%. При этом импорт КНР из стран ЕАЭС превалируют нефть, уголь, лесоматериалы, металл и сельскохозяйственная продукция[[81]](#footnote-81).

Растущие объемы производства и внешней торговли КНР требуют модернизации и расширения единой с западной частью Евразии транспортной сети, поскольку существующая сегодня сухопутная транспортная инфраструктура уже не отвечает запросам страны. Безопасный и беспрепятственный транзит грузов, создание благоприятного валютного и таможенного режима с соседними государствами требуют активного развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Реализация проекта ЭПШП по прокладке транспортной магистрали, позволяющей связать Азию с Балтийским морем, обеспечит развитие узловых участков по всему пути следования, поэтому для ЕАЭС в условиях общего снижения инвестиций и падения внутреннего уровня потребления, которые оказывают негативное влияние на объемы перевозок, участие в проекте ЭПШП имеет особое значение. Это позволит активно развивать регионы по маршруту и повысит рост окупаемости капиталовложений в транспортную инфраструктуру, а также поможет вернуть России статус крупнейшей транзитной зоны[[82]](#footnote-82).

Пекин также хочет создать в Центральной Азии кордон безопасности, который позволит ему сдерживать этническую напряженность между коренным мусульманским населением и иммигрантами-ханьцами в северо-западном регионе Синьцзяна.

В 2012 году бывший премьер Вэнь Цзябао объявил о планах превратить столицу Синьцзяна Урумчи в «ворота в Евразию» с новым аэропортом и дорогами в Кыргызстан и Таджикистан. Речь Вэна перекликается с мнением Ван Цзиси, декана Школы международных исследований Пекинского университета и одного из ведущих внешнеполитических мыслителей Китая. Ван выступил за строительство «нового Шелкового пути, простирающегося от восточных портов Китая через центр Азии и Европы до восточных берегов Атлантического океана и средиземноморских прибрежных стран на Западе». Он утверждал, что вместо того, чтобы сосредоточиться на проблемных восточных и южно-китайских морях, Китаю следует «идти на Запад».

Цель Экономического пояса Шелкового пути, который простирается от северо-запада Китая до Европы, заключается в создании наземной транспортной сети, которая простирается на тысячи миль. Это также транспортный маршрут для импорта нефти, газа и других природных ресурсов. За последние несколько лет Пекин соединил Урумчи с остальной частью Китая скоростной пассажирской железной дорогой и построил новую грузовую железнодорожную линию и скоростную автомагистраль, проложенную в 700 км от Урумчи до границы с Казахстаном. Оттуда он финансирует модернизацию автомобильных и железных дорог в Россию и Европу. Благодаря улучшенному транспортному сообщению товары высокого класса из внутренних районов Китая уже доставляются за долю времени, которое требуется морским путем. Автомобильный и железнодорожный транспорт может быть более дорогим, но он рентабелен для чувствительных ко времени потребительских товаров и компонентов.

На границе с Казахстаном планировщики Пекина хотят превратить маленький город Хоргос в один из крупнейших распределительных центров в Центральной Азии - «сухой порт» с большим количеством складов и промышленным парком. Новая железная дорога из Урумчи проходит через Хоргос, где краны переносят контейнеры из вагонов стандартной колеи Китая в широкую колею, используемую в бывших советских республиках. Затем линия проходит в старую советскую сеть в Алматы, а новая линия будет обслуживать морской порт Каспия и нефтяной город Актау. Первые трансконтинентальные рейсы в Германию были запущены в 2012 году, потратив пятнадцать дней для преодоления 10 000 км, на тридцать дней быстрее, чем морем. HP, Acer и Foxconn используют этот маршрут для экспорта компьютеров со своих производственных баз в Чунцине; Volkswagen, Audi и BMW используют его для отправки запчастей из Германии на свои заводы во внутреннем Китае. Со своей глобальной базы в Чэнду Dell отправляет все свои ноутбуки на европейский рынок трансконтинентальным поездом. Наибольшие по объемам грузы, как правило, идут морем. Другие грузы в Европу отправляются из внутренних городов Ухань, Чанша, Чэнду, Сиань и Чжэнчжоу. Железная дорога также открывает развивающиеся азиатские рынки. С 2016 года служба в Тегеране доставляет одежду, сумки и обувь китайского производства через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, мультимодальный грузовой центр в порту Ляньюньган, в 200 км к югу от Циндао, обеспечивает доступ по суше в Центральную Азию и Европу из Южной Кореи и Японии. DHL Global Forwarding открыл службу из Ляньюньгана в Стамбул, транзитом через Казахстан, Азербайджан и Грузию. Компания ожидает, что объемы железнодорожных перевозок из Азии в Европу будут увеличиваться.

Лю Ячжоу, генерал-лейтенант Народно-освободительной армии, однажды назвал Центральную Азию «самым богатым даром, подаренными небесами китайскому народу». Для Китая представлено изобилие природных ресурсов в Центральной Азии. Казахстан обладает большими запасами нефти и урана, Туркменистан поставляет почти половину импортируемого Китаем газа, и существует огромный потенциал для увеличения добычи полезных ископаемых в регионе. На Центральную Азию приходится только около 1% китайской торговли, но ее геостратегическая ценность значительно выше[[83]](#footnote-83).

Развитие транспортной и сопутствующей ей инфраструктуры на евразийском континенте, которая обеспечит надежное снабжение ресурсами и расширение экспортных возможностей китайской экономики является первоочередной задачей проекта ЭПШП. Именно качественное обновление транспортно-логистической инфраструктуры, соединяющей крупнейшие рынки Китая и Европейского союза, придаст процессу сопряжения подлинно трансконтинентальную значимость.

Существующая транспортная инфраструктура в ряде важнейших сегментов (Транссиб, Московский регион) работает практически на пределе возможностей. Ее модернизация позволит наиболее экономически эффективно решить ряд текущих задач[[84]](#footnote-84).

Развитие маршрутов Экономического пояса Шелкового пути может поспособствовать модернизации транспортных путей в странах ЕАЭС, а также строительству всей сопроводительной инфраструктуры.

Приоритетные задачами в рамках сопряжения становится содействие созданию зон свободной торговли, развитие инвестиционных процессов, упрощение процедур торговли и строительство трансграничных парков.

Помимо всех этих аспектов предполагается реализация широкой инвестиционно-целевой программы, направленной на содействие внутреннему социально-экономическому развитию стран-партнеров по ЭПШП, включая практику товарных и иных кредитов. В ноябре 2014 г. правительство г. Фучжоу (провинция Фуцзянь, Китай) совместно с региональным филиалом Банка КНР и фондом развития «Китай – Африка» приняли решение о создании фонда финансирования «МШП-21 в.» в размере 10 млрд. юаней, а правительство провинции Гуандун выразило желание стать соинвестором этого фонда[[85]](#footnote-85).

Наращивание экономического присутствия КНР в ЕАЭС также происходит путем прямых капиталовложений. Китай является лидером среди азиатских стран по накопленным прямым иностранным инвестициям (ПИИ) в регионе. По данному аспекту наблюдается устойчивая тенденция. Так, начиная с 2008 г. суммарный объем накопленных ПИИ китайских компаний в пяти странах ЕАЭС увеличился на 138% и достиг 25,7 млрд. долл. в 2018 г. Даже на фоне кризиса 2015 г. китайские инвестиции сократились всего на 0,6 млрд. долл., и в основном по причине финансовой переоценки активов[[86]](#footnote-86).

Таким образом, регион Центральная Азия и страны Евразийского экономического союза является хорошей площадкой для совместного развития с Китаем. Акцент делается на сокращение сроков доставки грузов в Европу. Сухопутный коридор имеет все ресурсы конкурировать с доставками через море. Однако, трудоемкая работа по строительству выгодных условий поставок еще предстоит.

## 3.2 Двустороннее сотрудничество стран ЕАЭС и Китая в рамках ЭПШП

Реализацию проекта ЭПШП можно разделить на двусторонние и многосторонние направления. Объясняется это тем, что традиционно Китая действовал в двустороннем порядке. Рассмотрим двустороннее сотрудничество Китая с Россией, как инициатором и основным из участников Евразийского экономического союза, и с Киргизией, как страны, которая после долгих раздумий и предпоследней вступила в союз, а также, как и Россия, имеющей общую границу с КНР.

**Россия**

Сложившиеся сложные отношения России с Западом пробудили необходимость проведения российским правительством политики «разворота на Восток». Россия в Центральной Азии играет особое значение. Британский исследователь M. Laruelle называет Россию бывшим колонизатором региона, сравнивая отношения России со странами Центральной Азии с отношениями Франции с Алжиром или Великобритании с ее бывшими индийскими колониями. Он полагает, что после распада Советского Союза положение России как бывшего колониального центра создало для него много трудностей: в Центральной Азии сдерживание Москвы было высшим приоритетом. «Русский колониализм» подвергался многочисленной критике, но это длилось недолго. С середины 1990-х годов вновь образованные независимые государства ослабили свою критику в адрес Москвы, поскольку они столкнулись с социальными трудностями, наступило время, когда началась ностальгия по брежневским годам, и русских больше нельзя было обвинять во всех бедах.

Поэтому менее двух десятилетий было достаточно для того, чтобы это общее наследие было изменено, то есть для того, чтобы Москве удалось перевернуть советское прошлое и превратить его в интеграционный процесс. С 2000 г. Россия снова стала уважаемой державой в Центральной Азии, стремящейся к экономическому и геополитическому возрождению.

В результате этой постсоветской преемственности Россия одержала верх над другими великими державами, соперничающими за влияние в Центральной Азии. На это указывают многие факторы: политическая и интеллектуальная элита Центральной Азии в целом получила образование в Москве или Ленинграде; российские и среднеазиатские военные круги и спецслужбы до 1991 года принадлежали к одной административной единице; корпоративистские стратегии экономической среды формировались в единой советской форме; а лидеры стран Центральной Азии и их кадровые сети имеют большой опыт работы со своими российскими коллегами. На культурном уровне Россия также имеет заметное преимущество. Русский язык остается наиболее распространенным международным языком в регионе, и в трех государствах он имеет официальный статус – а именно, Кыргызстан, который официально является двуязычным, в Казахстане и Таджикистане, где русский является языком межнационального общения. Пока что английскому языку не удалось сместить господство русского, тем более турецкому или китайскому. Русская культура остается очень представительной не только из-за телевизионных и кабельных каналов, доступных в Центральной Азии, транслируемых из Москвы, но также из-за ее разнообразной музыки и русских книг. В целом, жители Центральной Азии продолжают смотреть на мир через российскую призму, которая им гораздо более знакома, чем любая другая[[87]](#footnote-87). Однако, не согласимся с автором, что Россия в регионе действует в качестве гегемона, российское правительство продвигает взаимоотношения на равных и являются всегда открытым для дискуссий по различным актуальным вопросам.

Не без этой причины, для реализации проектов китайских инвесторов одним из приоритетных направлений является Россия. Особенность реализации проекта в российско-китайской проекции связана с началом переформатирования межгосударственных экономических и интеграционных связей по вектору строительства «евразийского мира» без вмешательства США и их ближайших союзников. Как отмечает С.Г. Лузянин «в условиях западных антироссийских санкций и попыток изоляции РФ от остального мира сближение ЭПШП, ЕАЭС и пополненной новыми членами ШОС объективно «торпедирует» американскую стратегию». Здесь же рассматривается перспектива формирования долгосрочной евразийской линии ШОС в качестве связующего фактора между ЭПШП и ЕАЭС. В результате такого сценария Россия сохранит свои позиции в Центральной Азии[[88]](#footnote-88).

Исследователь Н. Ролланд отмечает, что несмотря на исторические обиды, демографический дисбаланс, отношения «младшего и старшего брата» с переменой роли России из «старшего брата» в «младшего», в настоящее время Китая и Россия смотрят в одном направлении и имеют одинаковые стремления в Евразии. Обе державы воспринимают присутствие Запада по разные стороны евразийского континента – американские альянсы и присутствие в Восточной Азии для Китая; НАТО и нормативная сила Европейского Союза для России - как угроза сдерживания и цель, в конечном итоге, подорвать их лидерство в регионе. Обе континентальные державы признают Евразию стратегически важной, и обе они предприняли амбициозные инициативы по усилению своего влияния на регионе: Евразийский экономический союз и Большое евразийское партнерство для России, Экономический пояс Шелкового пути – для Китая[[89]](#footnote-89). Но их общая направленность не означает, что они обязательно конкурируют друг с другом на этом обширном континентальном пространстве. Скорее, Китай и Россия разделяют схожие опасения по поводу политической стабильности и безопасности Евразии, а также сходные представления относительно того, как должен выглядеть будущий региональный порядок.

Россия нуждается в преодолении пространственных дисбалансов экономического развития. Успешным началом российско-китайского сотрудничества в рамках проекта стали совместные проекты строительства скоростной железной дороги Москва – Казань и планируемая модернизация Транссибирской магистрали, включая казахстанский и китайский участки.

Привлекательным для России выглядит проект строительства железной и автомобильной дороги Москва – Пекин, что позволит повысить грузооборот железнодорожного сообщения на территории России.

Помимо этого перспектива привлечения китайских компаний к реконструкции Транссиба и БАМа позволит обеспечить доступ к разработкам месторождений полезных ископаемых в Сибири и на Дальнем Востоке, а также повысить скорость прохождения грузов по российской территории.

Еще одним преимуществам, по словам А.В. Островского, может стать то, что реализация сопряжения российской инициативы ЕАЭС с китайским проектом обеспечит нашей стране статус крупной транзитной зоны, а это приведет к росту окупаемости вложений в транспортную инфраструктуру, даст толчок к развитию регионов азиатской части страны и приведет к расширению сотрудничества России с Китаем и другими странами[[90]](#footnote-90).

Российско-китайское взаимодействия является приоритетом и для развития северо-западных и северо-восточных регионов Китая. В китайском документе «Перспективы и действия» отмечается необходимость использования региональных преимуществ Автономного района Внутренняя Монголия как территории, примыкающей к России и Монголии. Подчеркивается значение развитие железнодорожного доступа и региональной железнодорожной сети, позволяющую связывать провинцию Хэйлунцзян и Россию, а также сухопутную и морскую транспортировку между провинциями Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и дальневосточными регионами Российской Федерации[[91]](#footnote-91).

Хэйлунцзян играет особое значение в российско-китайском взаимодействия. Харбин, или как его еще называют «русский город», ежегодно принимает тысячи российских туристов и студентов. Так, к примеру в 2018 г. российские туристы составили 82% от числа всех приезжих. Местное правительство не остается в стороне от возможности ощутить преимущества от участие в проекте Экономического пояса шелкового пути, и, как результат, была разработана стратегия «Одно окно, четыре зоны» («One window, four zones»). Эта стратегия направлена на то, чтобы сделать провинцию важным «окном» для «открытия» Китая на севере и, как цель, прийти к созданию зоны свободной торговли Хэйлунцзяна с Россией, экспериментальной зоны вдоль границы, демонстрационной зоны для трансграничного экономического сотрудничества и зоны логистического центра для Европы и Азии. В таком случае, столица провинции Харбин станет центром сотрудничества с Россией.

Харбин почти пять лет эксплуатирует поезда CR Express. Первый грузовой поезд, отправившийся из Харбина в Гамбург в Германии в июне 2015 года, ознаменовал запуск первого маршрута трансграничных контейнерных перевозок CR Express на северо-востоке Китая. Компания International Logistics Company Limited (HAO Logistics) обеспечивает перевозку контейнерных поездов, таможенные услуги, хранение грузов, по маршруту через Россию в Европу, включая Германию и Россию в качестве центров. Наряду с китайскими филиалами и филиалами за рубежом (в том числе в Гамбурге, Москве и Владивостоке), HAO Logistics имеет также филиалы в приграничных портовых городах Маньчжурия во Внутренней Монголии и Суйфэньхе в Хэйлунцзяне для оказания услуг по грузоперевозкам[[92]](#footnote-92).

Однако, намерения России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем и другими центральноазиатскими странами наталкивается на желание стран Центральной Азии использовать собственную и китайскую территории для формирования нового («своего») евразийского коридора, который может послужить поступлению валюты за счет перевозки транзитных грузов.

Поэтому очевидно, что последствия создания новых транзитных коридоров, стыковки с железнодорожными магистралями КНР составят реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки.

При этом необходимо учитывать более высокую рентабельность работы железнодорожного транспорта внутри КНР, которая является аргументом в пользу китайских маршрутов и технологий доставки. «На сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч», - отметил бывший глава ОАО «РЖД» В. Якунин.

Однако, Россия явно выигрывает за счет ее расположения и масштабов территории. Может пронаблюдать позиционирование России в Евразии в качестве «владелицы» хартленда. Многие российские эксперты отмечают, идея «пояса» Китая и Европы в обход России ущербна географически и геополитически, прежде всего для самого Китая.

Помимо многостороннего диалога (например, на площадке ШОС), Россия и Китай выстраивает и двусторонний – создана рабочая группа с участием представителей заинтересованных ведомств под руководством МИД России и МИД КНР[[93]](#footnote-93).

Однако, «Китай масштабно инвестирует по всему миру, но выводит деньги из России» – такой заголовок появился сайте Eurasianet. По мнению эксперта, китайский бизнес не уверен в безопасности своих денег в России и считает российский рынок недостаточно стабильным. Несмотря на то, что на высшем уровне Китай и Россию называют «дорогими друзьями» и что сотрудничество вышло на «беспрецедентно высокий уровень», экономическое партнерство остается далеким от таких заявлений. В 2014 г. российское правительство планировало довести товарооборот двух стран до 200 млрд. долл. к 2020 году, но по факту объем взаимной торговли за 5 лет вырос только на 20% и в 2019 г. составил около 110 млрд. дол.

При этом Китай является одним из крупнейших внешнеторговых партнеров России: доля Китая во внешнеторговом обороте на 2019 г. составила 16,6%. Россия экспортирует в Китай энергоресурсы, лес, воду, а импорт в основном составляет дешевое оборудование и готовая продукция легкой промышленности.

Между тем динамика инвестиционного сотрудничества падает, начиная с 2014 г. За 2018 г. китайские компании вывели из России более 900 млн. долл. В 2014 г. объем накопленных китайских инвестиций оценивался в 4,5 млрд. долл., а на 1 апреля 2019 г. он составил 3,3 млрд долл. Для общего сравнения – Китай в 2018 г. вложил 130 млрд долл. в другие страны, а из России вывел почти 1 млрд. долл.[[94]](#footnote-94) Из всего вышесказанного, можно отметить, что экономика идет вразрез с политикой, китайский бизнес действует хладнокровно, рассчитывая свои шаги исходя из предполагаемой прибыли, а не исходя из стратегического партнерства.

**Киргизия**

Как и другие государства, Киргизия в своей внешней политике делала упор на многовекторность. С первых дней независимости республика стала добиваться статуса полноправного субъекта мировой политики. В 1992 г. Киргизия получила признание со стороны ЕС, России, Китая, Японии, Ирана, Саудовской Аравии и других государств. 5 января 1992 г. были установлены дипломатические отношения с Китаем, чуть позже, 20 марта 1992 г. – с Россией.

В сентябре 1998 г. для повышения авторитета республики на международной арене тогдашний президент Киргизии А. Акаев выступил с инициативой возрождения Великого шелкового пути. Во внешнеполитической доктрине президента КР подчеркивалось, что некогда через территорию Киргизии проходили главные маршруты Шелкового пути, и теперь республика благодаря своему географическому положению имеет возможность развивать сотрудничество по следующим направлениям: «Киргизия – сопредельные страны», «Киргизия – Европа», «Киргизия – Восточная и Юго-Восточная Азия». В новую доктрину были заложены следующие принципы: равноправное партнерство, дружба и сотрудничество со всеми странами Великого шелкового пути, взаимозависимость, взаимная выгода, долгосрочная перспектива, многовекторность развития международного сотрудничества.

В мае 1999 г. была принята Концепция внешней политики, в которой основными направлениями отмечались:

1. двусторонние отношения с ведущими глобальными державами – Россией, Китаем и США – и умение маневрировать между ними;
2. участие в региональных интеграционных объединениях, таких как ОДКБ, ШОС и, на тот момент, ЕврАзЭС;
3. развитие сотрудничества с другими международными организациями.

Президент Киргизии А. Атамбаев в 2013 г. утвердил Национальную стратегию устойчивого развития республики на период 2013-2017 гг., в которой были указаны приоритетные внешнеполитические ориентиры Киргизии, а именно: сотрудничество с соседями и со стратегическим партнером – Россией, участие Киргизии в интеграционных проектах (ОДКБ, ЕврАзЭс), поиск новых форм эффективного экономического и политического взаимодействия с США, Европейски союзом, государствами Юго-Восточной Азии и Арабского региона.

В 2013 г. Киргизия вступила в Таможенный союз, а в 2015 г. – в ЕАЭС, и несмотря на все негативные оценки относительно этого, евразийский вектор внешней политики оказался довольно успешным для республики с недостаточно развитой экономикой. Некоторые эксперты утверждали, что вступление республики в Таможенный союз приведет страну к экономическим потрясениям, поскольку уровень жизни Киргизии и России абсолютно разный. Другие эксперты считали, что вступление в ТС будет противоречить обязательствам, взятым Киргизией в рамках ВТО, а также находили в этом угрозу реэкспорту товаров, которым занимаются граждане Киргизии. Россия обеспечила Киргизию финансовой подушкой для плавного вхождения в Таможенный союз. Через год после вступления республики в ЕАЭС эксперты обнаружили больше преимуществ, чем недостатков[[95]](#footnote-95).

Отмечается, что Китайская народная республика имеет тесное сотрудничество с Кыргызстаном. Но на фоне активного взаимодействия наблюдается и негативный эффект.

По подсчетам некоторых экспертов, Киргизия больше остальных стран стала зависима от Китая и выделяемых им кредитов – около половины внешнего долга Киргизии приходится на Китай.

Несмотря на отсутствие точных данных, тревожной тенденцией является резкий и стремительный рост долга перед Китаем. По данным кыргызских СМИ, еще в 2011 г. Киргизия должна была КНР всего 272 млн. долл., а уже по итогам 2016 г. эта сумма увеличилась пятикратно и составила около 1 млрд 443,8 млн долл.

Помимо этого, между странами идет обсуждение о создании Кыргызско-Китайского фонда развития, доля капитала Китая в которым составит 100%. При его создании Пекин выделит Кыргызстану 1 млрд. долл. В 2017 г. на саммите «Один пояс – один путь» экс-президент А. Атамбаев заявил, что Кыргызстан готов к сопряжению национальной программы «Таза коом» с цифровым Шелковым путем. По причине того, что данный путь реализуется китайской стороной, потенциальным исполнителем проекта может стать компания China Telecom.

Значимость Киргизии в китайской инициативе «Пояс и путь» заключается в реализации конкретных проектов в сфере транспорта, а также в долгосрочных интересах в сфере безопасности.

Кыргызстан как член ВТО является одним из ключевых торговых коридоров для Выхода Китая к странам Запада. Однако, неразвитость транспортных коридоров сдерживает процесс углубления сотрудничества в торговой сфере. В рамках реализации инициативы «Пояс и путь» китайская сторона ставит перед собой задачу построить железную дорогу Китай–Кыргызстан–Узбекистан[[96]](#footnote-96).

Безусловно, правительство Киргизии пытается использовать возможности, предоставляемые Китаем. Однако ввиду размеров экономики Кыргызстана, выделяемые Китаем кредитные деньги составляют большую часть ВВП этих республик. На этом фоне создается ситуации тотальной зависимости от КНР.

## 3.3 Основные проблемы и возможные перспективы сопряжения двух проектов

На пути реализации сопряжения проектов при нынешнем положении сил на международной арене стороны могут встретиться с рядом проблем, которые будут исходить от других стран, либо же в силу сложившихся обстоятельств. Важно предусматривать те или иные сценарии и быть готовым для их преодоления.

Условно можно выделить основные проблемы стоящие на пути реализации сопряжения, которые связаны с построением самого проекта, китайской стороны в частности, а также риски, которые существуют у стран ЕАЭС при участии в сопряжении.

1. Террористическая угроза в нестабильных участках маршрута ЭПШП, а именно в Центральной Азии. Данный регион является ключевым элементом как минимум двух из трех маршрутов ЭПШП, его соседство с Афганистаном увеличивает риски террористической угрозы.

Расширение экономического влияния Китая в Центральной и особенно в Южной Азии также увеличивает участие правительства в обеспечении региональной безопасности. Угроза безопасности для Центральной Азии и Китая тесно связана с хрупкой и многогранной обстановкой безопасности в Афганистане и Пакистане.

Нападение в августе 2016 года на посольство Китая в Бишкеке бойцов Туркестанской исламской партии (ТИП) впервые продемонстрировало, что дипломаты Китая в Центральной Азии, работающие над проектами Пояса и Пути, являются потенциальными целями для нападений по политическим мотивам. В соседнем Пакистане террористическое и преступное насилие унесло жизни десятков китайских рабочих, в том числе теракт-самоубийство на китайском пригородном автобусе; убийство в Карачи генерального директора судоходной линии COSCO; и обезглавливание двух китайских граждан в городе Кветта членскими организациями ИГИЛ.

К экстремистским угрозам в регионе относятся Исламское движение Узбекистана (ИДУ), ТИП и растущее число отчужденных молодых жителей Центральной Азии, которые присоединились к джихадистским группировкам в Афганистане и Сирии. Периоды экономического спада и неравного экономического роста создали благоприятную почву для радикализации и организованной транснациональной преступности. Усилия правительства в приграничных районах по контролю над оборотом наркотиков, оружия и людей сдерживаются низкой эффективностью и повсеместной коррупцией[[97]](#footnote-97).

1. Политическая дестабилизация в странах-участниках проекта с использованием «цветного» сценария. Возможные риски могут быть связаны с активизацией также террористического подполья и с особенностями их политических режимов. Причиной, правда, в настоящее время уже не столь значительной, может стать то, что некоторые страны находятся в процессе перехода власти, например в Узбекистане, Казахстане или Туркменистане, где не так давно пришли новые президенты власти. Россия также проходит через процесс обновления Конституции, а динамика массовых настроений носит негативный для власти характер.

В группу риска также попадает Белоруссия, которая после дестабилизации положения на Украине в 2014 г. является наиболее транзитной страной в Европу. Пока белорусским властям удается удерживать стабильность, но ситуация может измениться[[98]](#footnote-98).

1. Коррупция также может создавать дополнительные финансовые риски. Обвинения, связанные с антикоррупционными кампаниями, могут быть использованы в качестве инструментов для «перестановок» в бизнесе и могут привести к резким изменениям деловых партнеров, создавая тем самым нестабильные отношения сотрудничества[[99]](#footnote-99). Действительно, коррупция способна изменить открытый характер проводимых мероприятий и может «повернуть» выгоды от проектов в другое русло.
2. Возможность попадания в «долговые ловушки». Со стороны правительства Японии и других чиновников, исследователей выдвигаются опасения и некие наблюдения, что предоставление Китаем заемных средств странам-реципиентам приводит к их финансовым кризисам. Согласно данной критике в ряде случаев Китай заведомо зная о неспособности отдельных стран погашать задолженность, выделяет им крупные кредиты в расчете на получение впоследствии различных привилегий, таких как обретение контроля над созданной при финансировании Китая инфраструктурой.

Вообще, тема финансирования в рамках ОПОП является центральной для обсуждения. Данный аспект стал весьма спорным с политической точки зрения, с дискуссиями о его масштабах, а также о нормативных последствиях международного финансирования развития Китая. Они были четко сфокусированы на заявлении (сделанном, среди прочего, вице-президентом США Майком Пенсом), что Пояс и Путь является формой «долговой дипломатии», призванной укрепить контроль Китая над странами-реципиентами[[100]](#footnote-100). Безусловно, в современном дискурсе, это остро обсуждаемый вопрос и он может стать ограничителем в развитии сотрудничества. Однако, стоит отметить, что условия Китая продвигаются не насильно, а методом переговоров. Поэтому, особенно важно, при обсуждении представителям ЕАЭС с китайской стороной и при первых этапах кооперации, учесть все возможные исходы событий и предотвратить постановку нежелательных условий, способных повлечь страны в «долговую ловушку».

1. Негативным моментом в реализации сопряжения может стать и другая особенность предоставления кредитов Китаем. Она заключается в том, что контракты по строительству инфраструктуры осуществляется китайскими подрядчиками с использованием китайских строительных материалов, оборудования и китайской рабочей силы, а также предоставление кредитов может иметь требование к странам-реципиентам внедрять и использовать китайские технологи, например китайскую навигационную систему «Бэйдоу» или закупать продукцию китайских телекоммуникационных компаний (Huawei, ZTE)[[101]](#footnote-101). Такой исход обозначает, что не будут предоставляться рабочие места в странах ЕАЭС, не станет развиваться собственное производство, а значит основные интересы стран ЕАЭС не будут реализованы. В связи с чем, при выработке совместных договоров Евразийской экономической комиссии необходимо вести диалог по данном вопросу.
2. Конкуренция китайских товаров на рынке ЕАЭС может оказать негативное влияние на развитие экономики в ЕАЭС. При возможном создание ЗСТ между ЕАЭС и КНР страны ЕАЭС в силу неспособности своих экономик просто не смогут составить конкуренцию, произойдет экономическая экспансия Китая в Центральной Азии. Выделим данный аспект как самый важный ограничитель на пути к сопряжению, способный ослабить экономику стран-участниц ЕАЭС, разрушить производство и внутренний рынок союза.

Стоит отметить, что для того, чтобы обойти данный риск стороной, странам ЕАЭС необходимо создавать свое производство и выходить на экспорт более активно. Рассмотрим на примере Германии. Китайский и немецкий авторы Юань Ли и Ханс Шемер утверждают, что при всем негативном влиянии китайского импорта на немецкий рынок, положительное влияние экспорта в Китай превалируют над негативными последствиями импорта. Более того, было обнаружено, что китайская импортная конкуренция привела к росту инноваций, информационных технологий и производительности в ЕС в целом[[102]](#footnote-102).

Данный результат вполне очевиден и ожидаем, но при условии налаженного производства в той стране, куда поступает китайский товар. Однако состояние производства стран-участниц ЕАЭС далек от уровня немецкого, что вполне может означать, что союз еще не готов полностью раскрыть свои ворота для огромного потока китайских товаров.

1. Одной из проблемы сопряжения, по мнению Т.В. Бордачева, является отсутствие скоординированной работы по сопряжению именно ЕАЭС как субъекта с Китаем. КНР не стремится к расколу ЕАЭС, но и не препятствует двустороннему сотрудничеству. Стоит отметить, что в большинстве случаев такой формат для Пекина более комфортен. Экспертное мнение приходит к выводу, что необходимо вновь и вновь доносить до китайских партнеров идею о формате ЕАЭС–Китай как основной. России стоит устанавливать диалог с партнерами по ЕАЭС, чтобы напоминать, что им, как относительно небольшим и слабым государствам, наиболее выгоден именно многосторонний формат.
2. Риск представляет и непредсказуемая реакция Запада на проведение странами ЕАЭС, в особенности западной частью (Белоруссия, в первую очередь), мероприятий по сближению с Китаем. В нынешнем веке Европейский союз неоднократно вводил санкции против России и Беларуси по разным причинам, что не привело к существенному улучшению их отношений[[103]](#footnote-103). Существует риск, что Запад просто ограничит использование своих рынков. Однако, данный риск не контролируем при нынешних условиях, но может стать ограничителем сопряжения для Белоруссии.
3. Проблемным фактором сопряжения является и то, что Евразийская экономическая комиссия на данном этапе обладает ограничительными полномочиями. Решением Высшего евразийского экономического совета от 8 мая 2015 г. Совету ЕАЭС нужно утвердить директивы для ведения переговоров, которые и определят охват соглашения. До принятия данных директив Комиссия не может проводить переговоры с Китаем по темам, выходящим за рамки компетенций, например о конкретных обязательствах по торговле услугами, финансовому сотрудничеству или инвестициям. Пока что ее прерогативы распространяются лишь на подготовку непреференциального торгового соглашения с Китаем. ЕЭК сдержанно относится к возможности использования инструментов нетарифного характера (техническое регулирование, фитосанитарные нормы и стандарты, регулирование рынка труда и т.д.) для сотрудничества в формате ЕАЭС-Кита[[104]](#footnote-104). В данном случае видна необходимость расширения компетенций ЕЭК на транспортную сферу и сферу инвестиций. Эту необходимость можно удовлетворить решением Высшего евразийского экономического совета о внесении изменения в Договоре о Союзе.
4. Нельзя не отметить риск, связанный с внутренней готовностью Китая, а точнее о возможностях самой экономики КНР осилить такой грандиозный проект. К сегодняшнему моменту Китай нашел необходимые финансы для целей проекта ЭПШП и стратегии «Пояс и путь» в целом – инициировали создание двух крупных финансовых учреждений – Фонда Шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций[[105]](#footnote-105). Но стоит помнить, что сейчас китайская экономика входит в опасный период своего развития и китайское «экономическое чудо» может закончиться.
5. Возможная потеря доминирующего положения России может стать одной из причин торможения процесса сопряжения проектов. Россия считает страны Центральной Азии своей приоритетной областью сотрудничества. Данный интерес основан на экономических, исторических и культурных связях. Поэтому понятно, что Россия настаивает на своем доминирующем положении в регионе и может рассматривать ЭПШП как угрозу, которая ослабевает российскую позицию в данном регионе[[106]](#footnote-106). Но тем временем политические лидеры России пытаются разработать стратегию, которая позволила бы стране закрепить свою власть в регионе, извлекая выгоду из активного участия в проекте. Россия, как крупнейшая страна в мире, владеет природными ресурсами и технологиями, необходимыми для ЭПШП. Страна также обладает сильной армией и военными базами в большинстве стран Центральной Азии. Кроме того, Россия и страны Центральной Азии располагают значительными сырьевыми ресурсами, в которых Китай срочно нуждается, благодаря своему стратегическому расположению, что делает практически невозможной реализацию ЭПШП без договоренностей с ними.
6. Некоторые исследователи, один из которых Мохамадбар Фору, представляют проект ЭПШП как геоэкономическую интервенцию с инструментами в виде создания инфраструктуры и выдачи кредитов. Рассматривая регионы Пакистан и Афганистан, он противопоставляет китайскую политику американскому вмешательству путем военной силы. Он отмечает, что американская политика только увеличивает вражеское настроение среди местного народа, тогда как Китай не только, путем создания инфраструктуры создает торговое сотрудничество, но и также наращивает мягкую силу в регионе[[107]](#footnote-107). Сложно не согласиться, что экономическая поддержка безусловно способствует налаживанию отношений с регионами и делает сложную обстановку более дружелюбной. Однако, проект называют негативным определением «вмешательство», указывая на то, что даже благоприятными мерами, может устанавливаться контроль над территорией.
7. Следует отметить еще один важный момент. Соглашение о сопряжении ЕАЭС с ЭПШП был подписан с российской стороны В.В. Путиным, а с остальными же странами ЕАЭС состоялись договоренности и оформлены официально лишь на двусторонней основе. В связи с этим Евразийской экономической Комиссии следует разработать проект соглашения всех стран-участниц от лица ЕАЭС по сопряжению с китайским проектом.
8. Отсутствие скоординированности наблюдается как со стороны ЕАЭС, так и со стороны китайского проекта, который характеризуется своей неоднозначностью. Вместо централизованной стратегии, эти проекты следуют существующей схеме международного финансирования развития Китая, которая остается фрагментированной и ориентированной на спрос, с многочисленными государствами и объединениями, которые необязательно хорошо скоординированы для достижения ряда различных целей[[108]](#footnote-108). Географический охват и цели самого «Пояса и Пути» неоднозначны: количество стран «Пояса и Пути» варьируются с первоначальных (с не официальных источников) 64 до 143 (на правительственном портале Пояса и Пути по состоянию на январь 2020 г.), хотя в ОПОП больше внимания уделяется неограниченным транснациональным сетям, что открывает возможности присоединения любого проекта, которого можно считать частью ОПОП, даже если в нем нет «китайского» финансирования. Существует практика того, что объединения или государства называют ранее существующие проекты как часть ОПОП, чтобы расширить доступ к финансам или обеспечить политическую поддержку, предлагают своего рода «непоследовательное финансирование», которое позволит деятельности быть идентифицированной под слоганом «Пояс и Путь»[[109]](#footnote-109). Таким образом, неоднозначный и оспариваемый характер ОПОП, который сам по себе открыт для многочисленных одновременных интерпретаций, означает, что существует также много разных возможных путей финансирования Пояса и Пути.
9. На данный момент нет единых стандартов установления таможенных преференций при торговом сотрудничестве Китая для всех участников проекта ЭПШП и Морского Шелкового пути XXI века. Учитывая направление ОПОП Китая и географическое положение соответствующих стран, исследователи Лянбяо Цуй и Малин Сун определяют четыре сценария развития тарифной политики: 1) стратегия северной линии с тарифными льготами между Китаем и Россией, Монголией, Центральной Азией и Европой; 2) средняя линия с тарифными преференциями между Китаем и Центральной Азией и Ближним Востоком и Северной Африкой; 3) южная линия с тарифными льготами между Китаем и Юго-Восточной Азией и Южной Азией; и весь проект с установлением тарифными преференциями между Китаем и всеми другими 64 странами вдоль Пояса и Пути. Тарифные барьеры между Китаем и другими странами ОПОП имеют разное распределение в промышленности, а это, по мнению исследователей, означает, что разные стратегии Китая могут создавать разные региональные и отраслевые эффекты. По их мнению, это также подразумевает, что корректировка цепочки поставок и развитие логистики также могут отличаться в различных регионах.

В частности, ставки таможенных пошлин на экспорт текстильной и другой обрабатывающей промышленности Китая в Россию относительно высоки – 18,71% и 12,54% соответственно. Тем не менее, текстиль, экспортируемый из России в Китай, также облагался высокими налогами – 17,23%. Экспорт сельскохозяйственной и текстильной продукции из Китая в Европу облагался высокими налогами – 9,47% и 9,95%, соответственно, в то время как был установлен тарифный барьер для транспортного оборудования, экспортируемого из Европы в Китай, с высокой ставкой 19,48%. Экспорт сельскохозяйственной, транспортной техники и текстильной промышленности из Китая в страны Ближнего Востока и Северной Африки облагается высокими тарифами – 16,87%, 17,24% и 12,04% соответственно, в то время как экспорт текстильной промышленности из этой области в Китай также облагался налогом в 9,66%. Самые высокие тарифы на экспорт сельскохозяйственной и текстильной промышленности из Китая в Южную Азию составили 2,50% и 16,15% соответственно, в то время как экспорт транспортного оборудования из Южной Азии в Китай столкнулся с высоким тарифом – 6,36%. В общем, по мнению исследователей, существуют различные степени торговых барьеров между Китаем и странами ОПОП, в основном в сельском хозяйстве, текстильной промышленности, бумажной продукции, химической резине и пластмассах и транспортном оборудовании[[110]](#footnote-110). Согласимся с исследователями, что установленные тарифные преференции действительно отличаются в различных регионах, но тогда возникает вопрос, чем может выделиться торговля именно в рамках проекта Экономического пояса Шелкового пути или Морского Шелкового пути XXI века? будет ли единый механизм по таможенному регулированию от лица проекта? Пока все указывает на то, что механизм будет такой же, как и раньше, когда взаимодействие Китая с другими странами осуществляется на двусторонней основе с разными условиями.

Несмотря на то, что Китайская сторона при реализации инициативы применяет современный стиль дипломатии, она по прежнему придерживается осторожности в практических действиях.

Это может означать более медленные темпы расширения деятельности проекта Экономического пояса Шелкового пути, и Пояса и Пути в целом, в будущем, особенно если это требует более тщательной проверки и анализа. Китай, вероятно, будет и впредь придерживаться того, чтобы стараться максимально избегать рисков и не терять много времени зря, применяя как двустороннее сотрудничество, так и многосторонние его формы. Поскольку считается, что Китай по-прежнему предлагает, по сравнению с предлагаемыми другими странами проектами, более быструю, менее склонную к риску и более отзывчивую инфраструктурную поддержку, он, вероятно, продолжит находить множество желающих принять участие особенно в Центральной Азии[[111]](#footnote-111).

Таким образом, нами были выделены основные 15 рисков и существующие ограничения, которые стоят на пути сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Основные из них заключаются в рисках, связанные с территориальными характеристиками, с особенностями китайской внешней политики в рамках проекта ЭПШП, его неоднозначностью, с реакцией внешнего мира, внутренними проблемами стран-участниц. Нами также выделены некоторые рекомендации ЕАЭС по дальнейшей деятельности, которые включают себя проведение частых переговоров, выстраивании острожной политики, подкрепленной институционально, действия союза как единого организма и субъекта международных отношений. Необходимо проводить постоянный анализ действий Китая на мировой арене под лозунгом «Пояс и путь» и мобильно реагировать на все его проявления. При этом направление имеет огромный потенциал для развития, а значит его необходимо постоянно держать под фокусом и стараться выявлять все возможные выгоды.

# Заключение

Странам-участницам Евразийского экономического союза удалось создать объединение, которое смело можно называть полноценным интеграционным образованием. Россия, Казахстан и Белоруссия стояли у истоков его формирования и были его инициаторами, Кыргызстан же и Армения путем долгих размышлений присоединились к образованию, что показывает признание среди стран бывшего союза необходимость и особое значение процессов интеграции, тем самым мобильно реагируя на тенденции глобализации. В целом можно отметить, что осуществляется большая работа по расширению и углублению процессов интеграции на пространстве ЕАЭС. Евразийский экономический союз растет и развивается в качестве интеграционного образования, но при этом темпы роста нельзя назвать высокими.

В данной работе были определены основные инструменты внешней политики ЕАЭС на мировом рынке. Полагаем, что уровень их развития занимает начальную стадию, однако, указывает на то, что у союза есть все перспективы для их развития. Странам-участницам необходимо скоординироваться перед лицом мирового рынка, определить четкие цели и методы развития, отметить все слабые и сильные стороны, и тогда Евразийский экономический союз сможет занять высокие позиции и конкурировать с мировыми лидерами.

Китайская инициатива «Пояс и путь» и проект Экономический пояс Шелкового пути, в частности, получили большую огласку в мировом сообществе, стали темой для ежедневных обсуждений. Можно долго спорить об истинном предназначении инициативы – решение внутренних проблем или же внешних. Но мы проанализировали, что проектам возможно удаться решить сразу обе области проблем. Экономический пояс Шелкового пути способен предоставить новый импульс экономики не только Китаю, но и всем участникам проекта, путем строительства новой инфраструктуры, промышленных предприятий, привлечения инвестиций, открытия новых рынков сбыта.

«Пояс и путь» это, прежде всего, новый курс внешней политики Китай, распространения своего влияния в мире, но при этом он способен решать и внутренние проблемы. Однако, не стоит говорить о китайской экспансии по всему миру, прикрытой названием «Пояс и путь», так как китайское правительство заявляет о взаимовыгодном сотрудничестве, готовности идти на диалог. Безусловно, условия по предоставлению кредитов и привлечение своей рабочей силы и материалов при создании инфраструктуры идут вразрез с интересами стран-реципиентов и могут ввести их в зависимость от Китая. В связи особенно важно место продуманной и осторожной политики по сопряжению с проектом Экономическим поясом Шелкового пути.

Основные проблемы, с которыми сталкивается или в перспективе может столкнуться Китай связаны с международной поддержкой (непризнанием), а, как следствие, противодействием или созданием конкурирующих проектов; с естественными процессами в мире (в данном случае распространение вируса); связанные с безопасностью, а именно угроза терроризма, экстремизма и сепаратизма. Помимо данных проблем экспертами выделаются риски, которые заключаются в сомнительных и очень далеких перспективах от проекта, который, в свою очередь, требует немалых взносов, а также внутренние проблемы Китая. В связи с этим наблюдается необходимость применения достаточных мер, в том числе диалога со странами вдоль маршрута по сфере совместной безопасности, точных расчетов и осторожных действий правительства Китая на пути к реализации крупнейшего китайского проекта.

Регион Центральная Азия и страны Евразийского экономического союза является хорошей площадкой для совместного развития с Китаем. Акцент делается на сокращение сроков доставки грузов в Европу. Сухопутный коридор имеет все ресурсы конкурировать с доставками через море. Однако, трудоемкая работа по строительству выгодных условий поставок еще предстоит.

Стоит отметить, что интеграционному образованию ЕАЭС удалось достичь достаточно уровня интеграции, однако, союз не существует как «единый организм». К сожалению, в настоящее время зачастую страны-участницы ЕАЭС имеют сотрудничество с третьими странами на двусторонней основе. У союза отсутствует соглашение о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, подписанное от всех сторон Евразийского экономического союза. По этой и другим причинам, страны союза подписывают двусторонние договоры с Китаем.

В данной работе были выделены основные 15 рисков и существующие ограничения, которые стоят на пути сопряжения Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Основные из них заключаются в рисках, связанные с территориальными характеристиками, с особенностями китайской внешней политики в рамках проекта ЭПШП, его неоднозначностью, с реакцией внешнего мира, внутренними проблемами стран-участниц. Нами также выделены некоторые рекомендации ЕАЭС по дальнейшей деятельности, которые включают себя проведение частых переговоров, выстраивании острожной политики, подкрепленной институционально, действия союза как единого организма и субъекта международных отношений. Необходимо проводить постоянный анализ действий Китая на мировой арене под лозунгом «Пояс и путь» и мобильно реагировать на все его проявления. При этом направление имеет огромный потенциал для развития, а значит его необходимо постоянно держать под фокусом и стараться выявлять все возможные выгоды.

# Список источников

1. Алимов Р. Восемь граней Пояса и Пути. Рашид Алимов / Р. Алимов. URL: http://russian.people.com.cn/n3/2019/1118/c95181-9633071.html (дата обращения: 18.01.2020).
2. Вопросы и ответы. Цифры и факты / Евразийский экономический союз. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/documents/eaes\_voposy\_otvety.pdf (дата обращения: 12.02.2020).
3. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст) / Посольство КНР в Республике Казахстан. URL: http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (дата обращения: 10.12.2019).
4. Вэйцзя Цзяо. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» / Цзяо Вэйцзя, И. Рачковская. URL: http://www.logistika-prim.ru/articles/logisticheskie-aspekty-proekta-odin-poyas-odin-put (дата обращения: 13.03.2020).
5. Декларация о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза от 19.12.2018 // Высший Совет ЕАЭС. – 2018. – С.1.
6. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // Евразийская экономическая комиссия. – 2014. – Ст.1. С.1.
7. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017// Евразийская экономическая комиссия. – 2017. – Ст.6. С.3.
8. Договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве от 26.02.1999 // Евразийская Экономическая Комиссия. – 1999. – С.1.
9. Договор стран СНГ от 24.09.1993 «О создании Экономического союза» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1993. – Ст.1. С. 2.
10. Доклад №52 / Евразийская экономическая интеграция 2019. URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\_Centre\_Report\_52\_Eurasian\_Economic\_Integration\_2019\_rus.pdf (дата обращения: 15.01.2020).
11. ЕАЭС и Сербия подписали Соглашение о свободной торговле / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-10-2019-6.aspx (дата обращения: 19.01.2020).
12. ЕАЭС и Сингапур подписали Соглашение о свободной торговле / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/ 01.10.2019-2.aspx (дата обращения: 19.01.2020).
13. Единый рынок нефти и газа ЕАЭС: за и против / Национальная Ассоциация нефтегазового сервиса. URL: https://nangs.org/news/industry/edinyj-rynok-nefti-i-gaza-eaes-za-i-protiv-13848 (дата обращения: 24.01.2020).
14. Иванов Е. История Содружества независимых государств / Е. Иванов, А. Лебедев. URL: https://ria.ru/20111208/510194717.html (дата обращения: 15.10.2019)
15. История евразийской интеграции: 1991-2016 / Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/upload/docs/EDB%20Centre%202017\_Monograph\_Chapter%201.pdf (дата обращения: 21.11.2019).
16. Каждый восьмой доллар несырьевые экспортеры в 2019 году получили при поддержке РЭЦ / Российский экспортный центр. URL: https://www.exportcenter.ru/press\_center/news/kazhdyy-vosmoy-dollar-nesyrevye-eksportery-v-2019-godu-poluchili-pri-podderzhke-rets/ (дата обращения: 10.02.2020).
17. Краткий статистический сборник / Евразийский экономический союз в цифрах. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\_i\_makroec/dep\_stat/econstat/ Documents/Brief\_Statistics\_Yearbook\_2019.pdf (дата обращения: 14.01.2020)
18. Министр ЕЭК: Опасения бизнеса по свободной торговле ЕАЭС с Вьетнамом не оправдались / News.am. URL: https://news.am/rus/news/477380.html (Дата обращения: 13.02.2020).
19. Мусина А. Eurasinet (США): Китай масштабно инвестирует по всему миру, но выводит деньги из России / А. Мусина. URL: https://inosmi.ru/economic/20191022/246079655.html (дата обращения: 11.05.2020).
20. Обзор ключевых положений Временного соглашения, ведущего к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp (дата обращения: 10.02.2020).
21. Портякова Н. С глазу на газ: лидеры ЕАЭС договорились об общем энергетическом рынке / Н. Портякова, Е. Созаев-Гурьев. URL: https://iz.ru/820899/nataliia-portiakova-egor-sozaev-gurev/s-glazu-na-gaz-lidery-eaes-dogovorilis-ob-obshchem-energeticheskom-rynke (дата обращения: 14.12.2019).
22. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 01.10.2019. №19 «Об Основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2020 год» // Высший Евразийский экономический совет. – 2019. – П.1. С.3.
23. РФ и Белоруссия договорились о цене на газ на 2020 год / Интерфакс. URL: https://www.interfax.ru/business/694544 (дата обращения: 17.02.2020).
24. Скосырев В. Глобальный китайский проект «Один пояс – один путь» заморожен / В. Скосырев. URL: https://www.yandex.ru/turbo?text=http%3A% 2F%2Fwww.ng.ru%2Fworld%2F2020-03-19%2F1\_7822\_china.html (дата обращения: 03.05.2020).
25. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути / Официальный сайт Президента России. URL:: http://kremlin.ru/supplement/4971 (дата обращения: 01.02.2020).
26. Соглашение стран СНГ от 20.01.1995 «О таможенном союзе» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – Ст.1. С. 1.
27. Социально-демографические индикаторы. Статистика Евразийского экономического союза. Январь-июнь 2019 года / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\_i\_makroec/dep\_stat/econstat/Documents/Bulletin\_SDI/SDI%202019\_06.pdf (дата обращения: 10.12.2019).
28. Фаляхов Р. Семь сценариев для России / Р. Фаляхов. URL: https://www.gazeta.ru/business/2017/02/25/10543481.shtml#page6 (дата обращения: 10.05.2020).
29. Экспорт в истории: несырьевые поставки сократились из-за коронавируса / Известия. URL: https://iz.ru/991240/ekaterina-vinogradova/eksport-v-istorii-nesyrevye-postavki-sokratilis-iz-za-koronavirusa (дата обращения: 20.04.2020).
30. Fung Doris. Belt and Road and Northern China: Heilongjiang, a Crucial Link in China-Russia Business/ Doris Fung. URL: https://research.hktdc.com/en/article/NDA1NDgxNjI1 (дата обращения: 10.05.2020).
31. Jianmin Wu. China to Play a Bigger Role as a World Contributor / Wu Jianmin. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2015-04/20/content\_20481447.htm. (дата обращения: 14.03.2020).
32. Kuo L. What is China`s Belt and Road Initiative? / L. Kuo, N. Kommenda. URL: https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer (дата обращения: 25.04.2020).

# Список литературы

1. Акимов А.В. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России / А.В. Акимов. – М.: ДеЛи плюс, 2017. – С.22.
2. Батура Б.В. О некоторых аспектах развития ЕврАзЭС и формирования таможенного союза/Б.В. Батура // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2009. №6. – С.11.
3. Воловик Н. Торгово-экономические отношения Евразийского Экономического союза с Китайской Народной Республикой / Н.Воловик // Экономическое развитие России. – 2018. Том 25. – С.29-30.
4. Гарбузарова Е.Г. Центральная Азия в современных мирополитических процессах / Е.Г. Гарбузарова – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2020. – С. 68-71.
5. Гринберг Р.С. 10 лет ЕврАзЭС: все только начинается/Р.С. Гринберг, Д.И. Ушкалова. Евразийская интеграция экономика, право, политика. М.- 2010. С.63-64.
6. Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая / И.Е. Денисов // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. – М. 2019. – С.48-49.
7. Ефременко Д.В. Сопряжение китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» в контексте трансформации современного мирового порядка / Д.В. Ефременко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. №23. – С.35.
8. Изимов Р.Ю. Центральноазиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски / Р.Ю. Изимов, З.Т. Мураталиева // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 95-96.
9. Лапенко М.В. Внешний контур ЕАЭС: потенциал расширения и поиск оптимальных механизмов взаимодействия / М.В. Лапенко // Известия Саратовского университета. Серия: история, международные отношения. – 2016. – С.74.
10. Лексютина Я.В. Китайские инициативы «Пояс и Путь» и АБИИ: подходы Японии и Индии / Я.В. Лексютина // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2019. №24. – С. 147-149.
11. Лихачев А.Е. Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: история, современный этап и перспективы развития / А.Е. Лихачев // Российский внешнеэкономический вестник. М.- 2010. С.5-6
12. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь» - российская проекция и проблемы сопряжения / С.Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. №22. – С.29-30.
13. Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России / С.Г. Лузянин // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 66.
14. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» / А.В. Островский // Россия и Китай в АТР: трансграничное взаимодействие: материалы III международной научно-практической конференции (Благовещенск, 20-23 апреля 2016 г.). – 2016. – С.11.
15. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству / А.В. Островский // Азия и Африка сегодня. – 2016. №2 (703). – С.10-11.
16. Островский А.В. Опорные города – важная составная часть инициативы «Один пояс – один путь» / А.В. Островский // Федерализм. – 2017. №2 (86). – С. 80.
17. Петровский В.Е. Россия, Китай и контуры «Большого Евразийского партнерства» / В.Е. Петровский // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. №22. – С.39-40.
18. Салин П.Б. Риски при реализации сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского Интеграционного Проекта / П.Б. Салин // Сотрудничество Китая со странами с переходной экономикой в рамках проекта «Один пояс — один путь»: сборник / Центр исследований экономики и политики стран с переходной экономикой Ляонинского университета; ред. Цуй Чжэн и Цюй Вэньи. – М.: Макс Пресс, 2018. – С.86.
19. Юйцай Цинь. Один пояс и один путь: комментарии / Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун // Один пояс и один путь: комментарии. – М.: Шанс, 2017. – С.10
20. Aoyama R. “One Belt, One Road”: China`s New Global Strategy / R. Aoyama // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2017. – P. 5.
21. Beeson M. China`s big idea: making sense of the Belt and Road Initiative / M. Beeson // Economic and Political Studies. – 2018. – P. 238.
22. Berlie J.A. The new Silk Road / J.A. Berlie // China`s Globalization and the Belt and Road initiative/ ed. J.A. Berlie – Hong Kong, 2020. – P.21.
23. China`s investment in Central Asia – country by country / Risk assessment and mitigation in Central Asia: implications for foreign direct investment and the Belt and Road Initiative // European Bank for Reconstruction and Development. – 2019. – pp.22-24.
24. Cui Lianbiao. Economic evaluation of the Belt and Road Initiative an unimpeded trade perspective / Lianbiao Cui, Malin Song // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2018. – P. 32.
25. Forough M. Intervention with Chinese characteristics: the Belt and Road Initiative reconfiguring (Afro-) Eurasian geo-economics / M. Forough // Conflict, Security, Development. – 2019. – pp. 276-279.
26. Hameiri Sh. China Challenges Global Governance? Chinese International Development Finance and The Aiib / Sh. Hameiri, J. Lee // International Affairs. – 2018. – P. 575.
27. Huang, Y. P. Understanding China’s Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment China / Y.P. Huang // Economic Review. – 2016. – P. 321.
28. Kralovicova M. Characteristics of OBOR / M. Kralovicova, M. Zatko // One Belt One Road Initiative in Central Asia: Implications for competitiveness of Russian economy. – Bratislava, 2016. – pp. 7-8.
29. Kugelman M. Great potential, many pitfalls: understanding China`s Belt and Road Initiative / M. Kugelman // Asian affairs. – Washingtong. – 2019. – P. 180.
30. Laruelle M. Russia and Central Asia / M. Laruelle // The new Central Asia. The region Impact of International Actors / ed. E. Kavalski. – London, 2017. – P.170.
31. Li Yuan, Schmerer H. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions / Yuan Li, H. Schmerer // Journal of Chinese Economic and Business Studies. – 2017. – P. 206.
32. Liu Weidong. Financing the Belt and Road Initiative / Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong // Eurasian Geography and Economics. – 2020. – P.140.
33. Miller T. Central Asia / T. Miller // China`s Asian Dream. Empire building along the New Silk Road. – London, 2019. – pp.173-174.
34. Nordin A. Will Trump make China Great again? The Belt and Road Initiative and International Order / A. Nordin, M. Weismann // International Affairs. – 2018. – pp. 235-237.
35. Pu Xiaoyu. One Belt, One Road: Visions and Challenges of China`s Geoeconomic Strategy / Xiaoyu Pu // One Belt, One Road. – Reno, 2016. – pp. 114-115.
36. Rajah R. Mobilizating the Indo-Pacific Infrastructure response to China`s Belt and Road Initiative in Southeast Asia / R. Rajah // Foreign Policy at Brookings. – 2020. – P.5.
37. Rolland N. A China-Russia Condominium over Eurasia / N. Rolland // Global Politics and Strategy. – 2019. – pp. 12-13.
38. Summers T. Structural power and the financing of the Belt and Road Initiative / T. Summers // Eurasian Geography and Economics. – 2020. – P.147.
39. Swaine M.D. Chinese views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative / M.D. Swaine // China Leadership Monitor. – 2016. – P.45.
40. Taidong Zhou. A proactive and steady approach for the building of the China-Belarus Industrial Park / Zhou Taidong, Zhou Yu // International Development Cooperation. – London, 2018. – P. 6.
41. Yang Chen. Coordinated development path of metropolitan logistics and economy in Belt and Road using Dematel-Bayesian analysis / Chen Yang, Shulin Lan, Ming-Lang Tseng // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2018. – P. 4.
42. Ye Min. The Belt and Road / Min Ye // The Belt Road and Beyond. State-Mobilized Globalization in China: 1998-2018. – Boston, 2020. – pp.115-119.
43. Yu Hong. Motivation behind China`s “One Belt, One Road” Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank / Hong Yu // Journal of contemporary China. – 2017. – P.356.
44. Zhou Jiangping. Legacies of European “Belt and Road”? Visualizing transport accessibility and its impacts on population distribution / Jiangping Zhou, Yuling Yang, Chris Webster // Regional Studies, Regional Science. – 2019. – pp. 453.

1. Лихачев А.Е. Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: история, современный этап и перспективы развития / А.Е. Лихачев // Российский внешнеэкономический вестник. М.- 2010. С.5-6. [↑](#footnote-ref-1)
2. Батура Б.В. О некоторых аспектах развития ЕврАзЭС и формирования таможенного союза / Б.В. Батура // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2009. №6. – С.11. [↑](#footnote-ref-2)
3. Гринберг Р.С. 10 лет ЕврАзЭС: все только начинается / Р.С. Гринберг, Д.И. Ушкалова. Евразийская интеграция экономика, право, политика. М.- 2010. С.63-64. [↑](#footnote-ref-3)
4. Лапенко М.В. Внешний контур ЕАЭС: потенциал расширения и поиск оптимальных механизмов взаимодействия / М.В. Лапенко // Известия Саратовского университета. Серия: история, международные отношения. – 2016. – С.74. [↑](#footnote-ref-4)
5. Li Weidong. One Belt and One Road: Literature analysis / Weidong Li, O. Holmola // Transport and Telecommunication. – Beijing, 2019. – P. 262. [↑](#footnote-ref-5)
6. Юйцай Цинь. Один пояс и один путь: комментарии / Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун. – М.: Шанс, 2017. – С.1 [↑](#footnote-ref-6)
7. Kugelman M. Great potential, many pitfalls: understanding China`s Belt and Road Initiative / M. Kugelman / Asian affairs. – Washingtong. – 2019. – P. 180. [↑](#footnote-ref-7)
8. Forough M. Intervention with Chinese characteristics: the Belt and Road Initiative reconfiguring (Afro-) Eurasian geo-economics / M. Forough // Conflict, Security, Development. – 2019. – pp.276-279. [↑](#footnote-ref-8)
9. Hameiri Sh. China Challenges Global Governance? Chinese International Development Finance and The Aiib / Sh. Hameiri, J. Lee // International Affairs. – 2018. – P. 575. [↑](#footnote-ref-9)
10. Kralovicova M. Characteristics of OBOR / M. Kralovicova, M. Zatko // One Belt One Road Initiative in Central Asia: Implications for competitiveness of Russian economy. – Bratislava, 2016. – pp. 7-8. [↑](#footnote-ref-10)
11. 17. Miller T. Central Asia / T. Miller // China`s Asian Dream. Empire building along the New Silk Road. – London, 2019. – pp.173-174. [↑](#footnote-ref-11)
12. Nordin A. Will Trump make China Great again? The Belt and Road Initiative and International Order / A. Nordin, M. Weismann // International Affairs. – 2018. – pp. 235-237. [↑](#footnote-ref-12)
13. Swaine M.D. Chinese views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative / M.D. Swaine // China Leadership Monitor. – 2016. – P.45. [↑](#footnote-ref-13)
14. Yang Chen. Coordinated development path of metropolitan logistics and economy in Belt and Road using Dematel-Bayesian analysis / Chen Yang, Shulin Lan, Ming-Lang Tseng // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2018. – P. 4. [↑](#footnote-ref-14)
15. Zhou Jiangping. Legacies of European “Belt and Road”? Visualizing transport accessibility and its impacts on population distribution / Jiangping Zhou, Yuling Yang, Chris Webster // Regional Studies, Regional Science. – 2019. – pp. 453. [↑](#footnote-ref-15)
16. Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая / И.Е. Денисов // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С.48-49. [↑](#footnote-ref-16)
17. Изимов Р.Ю. Центральноазиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски / Р.Ю. Изимов, З.Т. Мураталиева // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 95-96. [↑](#footnote-ref-17)
18. Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России / С.Г. Лузянин // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 66. [↑](#footnote-ref-18)
19. Иванов Е. История Содружества независимых государств / Е. Иванов, А. Лебедев. URL: https://ria.ru/20111208/510194717.html (дата обращения: 15.10.2019) [↑](#footnote-ref-19)
20. Договор стран СНГ от 24.09.1993 «О создании Экономического союза» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1993. – Ст.1. С. 2. [↑](#footnote-ref-20)
21. Соглашение стран СНГ от 20.01.1995 «О таможенном союзе» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1995. – Ст.1. С. 1. [↑](#footnote-ref-21)
22. Лихачев А.Е. Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: история, современный этап и перспективы развития / А.Е. Лихачев // Российский внешнеэкономический вестник. М.- 2010. С.5-6 [↑](#footnote-ref-22)
23. Договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве от 26.02.1999 // Евразийская Экономическая Комиссия. – 1999. – С.1. [↑](#footnote-ref-23)
24. Батура Б.В. О некоторых аспектах развития ЕврАзЭС и формирования таможенного союза/Б.В. Батура // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2009. №6. – С.11. [↑](#footnote-ref-24)
25. История евразийской интеграции: 1991-2016 / Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/upload/docs/EDB%20Centre%202017\_Monograph\_Chapter%201.pdf (дата обращения: 21.11.2019) [↑](#footnote-ref-25)
26. Гринберг Р.С. 10 лет ЕврАзЭС: все только начинается / Р.С. Гринберг, Д.И. Ушкалова // Евразийская интеграция экономика, право, политика. – М. 2010. – С.63-64. [↑](#footnote-ref-26)
27. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // Евразийская экономическая комиссия. – 2014. – Ст.1. С.1. [↑](#footnote-ref-27)
28. История евразийской интеграции: 1991-2016 / Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/upload/docs/EDB%20Centre%202017\_Monograph\_Chapter%201.pdf (дата обращения: 21.11.2019) [↑](#footnote-ref-28)
29. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 // Евразийская экономическая комиссия. – 2014. – Ст.4. С.7. [↑](#footnote-ref-29)
30. Краткий статистический сборник / Евразийский экономический союз в цифрах. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\_i\_makroec/dep\_stat/econstat/Documents/Brief\_Statistics\_Yearbook\_2019.pdf (дата обращения: 14.01.2020) [↑](#footnote-ref-30)
31. Социально-демографические индикаторы. Статистика Евразийского экономического союза. Январь-июнь 2019 года / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\_i\_makroec/dep\_stat/econstat/Documents/Bulletin\_SDI/SDI%202019\_06.pdf (дата обращения: 10.12.2019) [↑](#footnote-ref-31)
32. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017// Евразийская экономическая комиссия. – 2017. – Ст.6. С.3. [↑](#footnote-ref-32)
33. Единый рынок нефти и газа ЕАЭС: за и против / Национальная Ассоциация нефтегазового сервиса. URL: https://nangs.org/news/industry/edinyj-rynok-nefti-i-gaza-eaes-za-i-protiv-13848 (дата обращения: 24.01.2020) [↑](#footnote-ref-33)
34. РФ и Белоруссия договорились о цене на газ на 2020 год / Интерфакс. URL: https://www.interfax.ru/business/694544 (дата обращения: 17.02.2020) [↑](#footnote-ref-34)
35. Портякова Н. С глазу на газ: лидеры ЕАЭС договорились об общем энергетическом рынке / Н. Портякова, Е. Созаев-Гурьев. URL: https://iz.ru/820899/nataliia-portiakova-egor-sozaev-gurev/s-glazu-na-gaz-lidery-eaes-dogovorilis-ob-obshchem-energeticheskom-rynke (дата обращения: 14.12.2019) [↑](#footnote-ref-35)
36. Доклад №52 / Евразийская экономическая интеграция 2019. URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB\_Centre\_Report\_52\_Eurasian\_Economic\_Integration\_2019\_rus.pdf (дата обращения: 15.01.2020) [↑](#footnote-ref-36)
37. Декларация о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза от 19.12.2018 // Высший Совет ЕАЭС. – 2018. – С.1. [↑](#footnote-ref-37)
38. Вопросы и ответы. Цифры и факты / Евразийский экономический союз. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/documents/eaes\_voposy\_otvety.pdf (дата обращения: 12.02.2020) [↑](#footnote-ref-38)
39. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 01.10.2019. №19 «Об Основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2020 год» // Высший Евразийский экономический совет. – 2019. – П.1. С.3 [↑](#footnote-ref-39)
40. Лапенко М.В. Внешний контур ЕАЭС: потенциал расширения и поиск оптимальных механизмов взаимодействия / М.В. Лапенко // Известия Саратовского университета. Серия: история, международные отношения. – 2016. – С.74. [↑](#footnote-ref-40)
41. Министр ЕЭК: Опасения бизнеса по свободной торговле ЕАЭС с Вьетнамом не оправдались / News.am. URL: https://news.am/rus/news/477380.html (Дата обращения: 13.02.2020) [↑](#footnote-ref-41)
42. ЕАЭС и Сингапур подписали Соглашение о свободной торговле / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/01.10.2019-2.aspx (дата обращения: 19.01.2020) [↑](#footnote-ref-42)
43. ЕАЭС и Сербия подписали Соглашение о свободной торговле / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-10-2019-6.aspx (дата обращения: 19.01.2020) [↑](#footnote-ref-43)
44. Обзор ключевых положений Временного соглашения, ведущего к образованию зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны / Евразийская экономическая комиссия. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp (дата обращения: 10.02.2020) [↑](#footnote-ref-44)
45. Решении Высшего Евразийского экономического совета от 1 октября 2019 г. №19 «Об основных направлениях международной деятельности Евразийского экономического союза на 2020 г.» // Высший Евразийский экономический совет. – 2019. – Ст. 3. [↑](#footnote-ref-45)
46. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути / Официальный сайт Президента России. URL:: http://kremlin.ru/supplement/4971 (дата обращения: 01.02.2020) [↑](#footnote-ref-46)
47. Экспорт в истории: несырьевые поставки сократились из-за коронавируса / Известия. URL: https://iz.ru/991240/ekaterina-vinogradova/eksport-v-istorii-nesyrevye-postavki-sokratilis-iz-za-koronavirusa (дата обращения: 20.04.2020) [↑](#footnote-ref-47)
48. Каждый восьмой доллар несырьевые экспортеры в 2019 году получили при поддержке РЭЦ / Российский экспортный центр. URL: https://www.exportcenter.ru/press\_center/news/kazhdyy-vosmoy-dollar-nesyrevye-eksportery-v-2019-godu-poluchili-pri-podderzhke-rets/ (дата обращения: 10.02.2020) [↑](#footnote-ref-48)
49. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете (полный текст) / Посольство КНР в Республике Казахстан. URL: http://kz.china-embassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (дата обращения: 10.12.2019) [↑](#footnote-ref-49)
50. Вэйцзя Цзяо. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» / Цзяо Вэйцзя, И. Рачковская. URL: http://www.logistika-prim.ru/articles/logisticheskie-aspekty-proekta-odin-poyas-odin-put (дата обращения: 13.03.2020) [↑](#footnote-ref-50)
51. Berlie J.A. The new Silk Road / J.A. Berlie // China`s Globalization and the Belt and Road initiative/ ed. J.A. Berlie – Hong Kong, 2020. – P.21. [↑](#footnote-ref-51)
52. Jianmin Wu. China to Play a Bigger Role as a World Contributor / Wu Jianmin. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2015-04/20/content\_20481447.htm. (дата обращения: 14.03.2020) [↑](#footnote-ref-52)
53. Swaine M.D. Chinese views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative / M.D. Swaine // China Leadership Monitor. – 2016. – P.45. [↑](#footnote-ref-53)
54. Kugelman M. Great potential, many pitfalls: understanding China`s Belt and Road Initiative / M. Kugelman // Asian affairs. – Washingtong. – 2019. – P. 180. [↑](#footnote-ref-54)
55. Aoyama R. “One Belt, One Road”: China`s New Global Strategy / R. Aoyama // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2017. – P. 5. [↑](#footnote-ref-55)
56. Юйцай Цинь. Один пояс и один путь: комментарии / Цинь Юйцай, Чжоу Гупин, Ло Вэйдун // Один пояс и один путь: комментарии. – М.: Шанс, 2017. – С.10 [↑](#footnote-ref-56)
57. Акимов А.В. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России / А.В. Акимов. – М.: ДеЛи плюс, 2017. – С.22. [↑](#footnote-ref-57)
58. Ye Min. The Belt and Road / Min Ye // The Belt Road and Beyond. State-Mobilized Globalization in China: 1998-2018. – Boston, 2020. – pp.115-119. [↑](#footnote-ref-58)
59. Yu Hong. Motivation behind China`s “One Belt, One Road” Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank / Hong Yu // Journal of contemporary China. – 2017. – P.356. [↑](#footnote-ref-59)
60. Островский А.В. Китайский проект «экономический пояс Шелкового пути» / А.В. Островский // Россия и Китай в АТР: трансграничное взаимодействие: материалы III международной научно-практической конференции (Благовещенск, 20-23 апреля 2016 г.). – 2016. – С.11. [↑](#footnote-ref-60)
61. Вэйцзя Цзяо. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» / Цзяо Вэйцзя, И. Рачковская // Специализированный научно-практический журнал «Логистика». URL: http://www.logistika-prim.ru/articles/logisticheskie-aspekty-proekta-odin-poyas-odin-put (дата обращения: 13.03.2020) [↑](#footnote-ref-61)
62. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству / А.В. Островский // Азия и Африка сегодня. – 2016. №2 (703). – С.10-11. [↑](#footnote-ref-62)
63. Салин П.Б. Риски при реализации сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского Интеграционного Проекта / П.Б. Салин // Сотрудничество Китая со странами с переходной экономикой в рамках проекта «Один пояс — один путь»: сборник / Центр исследований экономики и политики стран с переходной экономикой Ляонинского университета; ред. Цуй Чжэн и Цюй Вэньи. – М.: Макс Пресс, 2018. – С.86. [↑](#footnote-ref-63)
64. Вэйцзя Цзяо. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» / Цзяо Вэйцзя, И. Рачковская // Специализированный научно-практический журнал «Логистика». URL: http://www.logistika-prim.ru/articles/logisticheskie-aspekty-proekta-odin-poyas-odin-put (дата обращения: 13.03.2020) [↑](#footnote-ref-64)
65. Yang Chen. Coordinated development path of metropolitan logistics and economy in Belt and Road using Dematel-Bayesian analysis / Chen Yang, Shulin Lan, Ming-Lang Tseng // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2018. – P. 4. [↑](#footnote-ref-65)
66. Zhou Jiangping. Legacies of European “Belt and Road”? Visualizing transport accessibility and its impacts on population distribution / Jiangping Zhou, Yuling Yang, Chris Webster // Regional Studies, Regional Science. – 2019. – pp. 453. [↑](#footnote-ref-66)
67. Алимов Р. Восемь граней Пояса и Пути. Рашид Алимов / Р. Алимов. URL: http://russian.people.com.cn/n3/2019/1118/c95181-9633071.html (дата обращения: 18.01.2020). [↑](#footnote-ref-67)
68. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь» - российская проекция и проблемы сопряжения / С.Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. №22. – С.29-30. [↑](#footnote-ref-68)
69. Liu Weidong. Financing the Belt and Road Initiative / Weidong Liu, Yajing Zhang, Wei Xiong // Eurasian Geography and Economics. – 2020. – P.140. [↑](#footnote-ref-69)
70. Kralovicova M. Characteristics of OBOR / M. Kralovicova, M. Zatko // One Belt One Road Initiative in Central Asia: Implications for competitiveness of Russian economy. – Bratislava, 2016. – P.7. [↑](#footnote-ref-70)
71. Beeson M. China`s big idea: making sense of the Belt and Road Initiative / M. Beeson // Economic and Political Studies. – 2018. – P. 238. [↑](#footnote-ref-71)
72. Лексютина Я.В. Китайские инициативы «Пояс и Путь» и АБИИ: подходы Японии и Индии / Я.В. Лексютина // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2019. №24. – С. 147-149. [↑](#footnote-ref-72)
73. Kuo L. What is China`s Belt and Road Initiative? / L. Kuo, N. Kommenda. URL: https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer (дата обращения: 25.04.2020) [↑](#footnote-ref-73)
74. Скосырев В. Глобальный китайский проект «Один пояс – один путь» заморожен / В. Скосырев. URL: https://www.yandex.ru/turbo?text=http%3A%2F%2Fwww.ng.ru%2Fworld%2F2020-03-19%2F1\_7822\_china.html (дата обращения: 03.05.2020). [↑](#footnote-ref-74)
75. Huang, Y. P. Understanding China’s Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment China / Y.P. Huang // Economic Review. – 2016. – P. 321. [↑](#footnote-ref-75)
76. Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству / А.В. Островский // Азия и Африка сегодня. – 2016. №2 (703). – С.12. [↑](#footnote-ref-76)
77. Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая / И.Е. Денисов // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / под ред. А.В. Лукина и В.И. Якунина. – М. 2019. – С.48-49. [↑](#footnote-ref-77)
78. Pu Xiaoyu. One Belt, One Road: Visions and Challenges of China`s Geoeconomic Strategy / Xiaoyu Pu // One Belt, One Road. – Reno, 2016. – pp. 114-115. [↑](#footnote-ref-78)
79. Фаляхов Р. Семь сценариев для России / Р. Фаляхов. URL: https://www.gazeta.ru/business/2017/02/25/10543481.shtml#page6 (дата обращения: 10.05.2020) [↑](#footnote-ref-79)
80. Петровский В.Е. Россия, Китай и контуры «Большого Евразийского партнерства» / В.Е. Петровский // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. №22. – С.39-40. [↑](#footnote-ref-80)
81. Воловик Н. Торгово-экономические отношения Евразийского Экономического союза с Китайской Народной Республикой / Н.Воловик // Экономическое развитие России. – 2018. Том 25. – С.29-30. [↑](#footnote-ref-81)
82. Вэйцзя Цзяо. Логистические аспекты проекта «Один пояс – один путь» / Цзяо Вэйцзя, И. Рачковская // Специализированный научно-практический журнал «Логистика». URL: http://www.logistika-prim.ru/articles/logisticheskie-aspekty-proekta-odin-poyas-odin-put (дата обращения: 13.03.2020). [↑](#footnote-ref-82)
83. Miller T. Central Asia / T. Miller // China`s Asian Dream. Empire building along the New Silk Road. – London, 2019. – pp.173-174. [↑](#footnote-ref-83)
84. Ефременко Д.В. Сопряжение китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» в контексте трансформации современного мирового порядка / Д.В. Ефременко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. №23. – С.35. [↑](#footnote-ref-84)
85. Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России / С.Г. Лузянин // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 66. [↑](#footnote-ref-85)
86. Воловик Н. Торгово-экономические отношения Евразийского Экономического союза с Китайской Народной Республикой / Н.Воловик // Экономическое развитие России. – 2018. Том 25. – С.32-34. [↑](#footnote-ref-86)
87. Laruelle M. Russia and Central Asia / M. Laruelle // The new Central Asia. The region Impact of International Actors / ed. E. Kavalski. – London, 2017. – P.170. [↑](#footnote-ref-87)
88. Лузянин С.Г. «Один пояс, один путь» - российская проекция и проблемы сопряжения / С.Г. Лузянин // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2017. №22. – С.29-30. [↑](#footnote-ref-88)
89. Rolland N. A China-Russia Condominium over Eurasia / N. Rolland // Global Politics and Strategy. – 2019. – pp. 12-13. [↑](#footnote-ref-89)
90. Островский А.В. Опорные города – важная составная часть инициативы «Один пояс – один путь» / А.В. Островский // Федерализм. – 2017. №2 (86). – С. 80. [↑](#footnote-ref-90)
91. Денисов И.Е. «Один пояс – один путь»: взгляд из Китая / И.Е. Денисов // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С.22. [↑](#footnote-ref-91)
92. Fung Doris. Belt and Road and Northern China: Heilongjiang, a Crucial Link in China-Russia Business/ Doris Fung. URL: https://research.hktdc.com/en/article/NDA1NDgxNjI1 (дата обращения: 10.05.2020). [↑](#footnote-ref-92)
93. Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России / С.Г. Лузянин // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 68. [↑](#footnote-ref-93)
94. Мусина А. Eurasinet (США): Китай масштабно инвестирует по всему миру, но выводит деньги из России / А. Мусина. URL: https://inosmi.ru/economic/20191022/246079655.html (дата обращения: 11.05.2020). [↑](#footnote-ref-94)
95. Гарбузарова Е.Г. Центральная Азия в современных мирополитических процессах / Е.Г. Гарбузарова – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2020. – С. 68-71 [↑](#footnote-ref-95)
96. Изимов Р.Ю. Центральноазиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски / Р.Ю. Изимов, З.Т. Мураталиева // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 95-96. [↑](#footnote-ref-96)
97. China`s investment in Central Asia – country by country / Risk assessment and mitigation in Central Asia: implications for foreign direct investment and the Belt and Road Initiative // European Bank for Reconstruction and Development. – 2019. – pp.22-24. [↑](#footnote-ref-97)
98. Салин П.Б. Риски при реализации сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского Интеграционного Проекта / П.Б. Салин. Сотрудничество Китая со странами с переходной экономикой в рамках проекта «Один пояс — один путь»: сборник / Центр исследований экономики и политики стран с переходной экономикой Ляонинского университета; ред. Цуй Чжэн и Цюй Вэньи. – М.: Макс Пресс, 2018. – С.88-89. [↑](#footnote-ref-98)
99. China`s investment in Central Asia – country by country / Risk assessment and mitigation in Central Asia: implications for foreign direct investment and the Belt and Road Initiative // European Bank for Reconstruction and Development. – 2019. – P.22. [↑](#footnote-ref-99)
100. Summers T. Structural power and the financing of the Belt and Road Initiative / T. Summers // Eurasian Geography and Economics. – 2020. – P.147. [↑](#footnote-ref-100)
101. Лексютина Я.В. Китайские инициативы «Пояс и Путь» и АБИИ: подходы Японии и Индии / Я.В. Лексютина // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2019. №24. – С. 150. [↑](#footnote-ref-101)
102. Li Yuan, Schmerer H. Trade and the New Silk Road: opportunities, challenges, and solutions / Yuan Li, H. Schmerer // Journal of Chinese Economic and Business Studies. – 2017. – P. 206. [↑](#footnote-ref-102)
103. Taidong Zhou. A proactive and steady approach for the building of the China-Belarus Industrial Park / Zhou Taidong, Zhou Yu // International Development Cooperation. – London, 2018. – P. 6. [↑](#footnote-ref-103)
104. Лузянин С.Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России / С.Г. Лузянин // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 79-80. [↑](#footnote-ref-104)
105. Изимов Р.Ю. Центральноазиатский трек инициативы «Пояс и путь»: возможности и риски / Р.Ю. Изимов, З.Т. Мураталиева // Пути и пояса Евразии. Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения / ред. А.В. Лукина, В.И. Якунина. – М. 2019. – С. 79-80. [↑](#footnote-ref-105)
106. Kralovicova M. Characteristics of OBOR / M. Kralovicova, M. Zatko // One Belt One Road Initiative in Central Asia: Implications for competitiveness of Russian economy. – Bratislava, 2016. – pp. 7-8. [↑](#footnote-ref-106)
107. Forough M. Intervention with Chinese characteristics: the Belt and Road Initiative reconfiguring (Afro-) Eurasian geo-economics / M. Forough // Conflict, Security, Development. – 2019. – pp. 276-279. [↑](#footnote-ref-107)
108. Hameiri Sh. China Challenges Global Governance? Chinese International Development Finance and The Aiib / Sh. Hameiri, J. Lee // International Affairs. – 2018. – P. 575. [↑](#footnote-ref-108)
109. Nordin A. Will Trump make China Great again? The Belt and Road Initiative and International Order / A. Nordin, M. Weismann // International Affairs. – 2018. – pp. 235-237. [↑](#footnote-ref-109)
110. Cui Lianbiao. Economic evaluation of the Belt and Road Initiative an unimpeded trade perspective / Lianbiao Cui, Malin Song // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2018. – P. 32. [↑](#footnote-ref-110)
111. Rajah R. Mobilizating the Indo-Pacific Infrastructure response to China`s Belt and Road Initiative in Southeast Asia / R. Rajah // Foreign Policy at Brookings. – 2020. – P.5. [↑](#footnote-ref-111)