

Санкт-Петербургский государственный университет

Вэй Цзэи

Выпускная квалификационная работа

**Коммуникационные аспекты развития туризма в контексте китайского
инфраструктурного мегапроекта “Один пояс - один дорога”**

Уровень образования: магистратура

Направление 41.04.05 «Международные отношения»

Основная образовательная программа ВМ.5568.2018

Профиль «Связь с общественностью в сфере международных отношений»

Научный руководитель:

Кандидат исторических наук

Доцент кафедры теории и истории международных отношений

Руцин Дмитрий Александрович

Рецензент:

Доцент кафедры профессионального образования

к. пед. н. доцент, академик Европейской академии естественных наук,

ГАО ДПО «Ленинградский областной институт развития образования»

Радевская Наталья Станиславовна

Санкт-Петербург

2020

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Теоретический обзор инфраструктурных проектов.....	5
1.1 Понятие инфраструктурный проект, основные особенности.....	5
1.2 Исследование влияния инфраструктурных проектов на различные отрасли экономики	13
1.3 Влияние инфраструктурных проектов на туризм.....	20
Глава 2. Анализ китайского инфраструктурного мегапроекта «Один пояс – один путь».....	25
2.1 Цели и задачи проекта «Один пояс – один путь».....	25
2.2 Инфраструктура проекта «Один пояс – один путь».....	31
2.3 Исследование влияния «Один пояс – один путь» на различные отрасли экономики....	34
Глава 3. Разработка рекомендаций по развитию туризма в контексте китайского инфраструктурного мегапроекта «Один пояс – один путь».....	45
3.1 Существующие способы коммуникационной поддержки туризма.....	45
3.2 Развитие туризма в системе инфраструктурного мегапроекта «Один пояс – один путь»	49
3.3 Прогноз оценки эффективности развития туризма в рамках мегапроекта «Один пояс – один путь».....	58
Заключение.....	63
Список использованных источников.....	65

ВВЕДЕНИЕ

В современном Китае из-за глобализации, интеграции и различных торговых войн Китаю стало трудно быстро развивать свою экономику изнутри. Поэтому Китай предложил идею восстановления Шелкового пути. Восстановление Шелкового пути может сделать Китай и сотрудничество со странами, связанными с Шелковым путем, стало более быстрым и безопасным, а также может увеличить экспорт Китая в Центральную Азию, Европу и некоторые африканские страны, тем самым достигнув цели экономического развития. В 2013 году крупный проект, предложенный и возглавляемый Китайский мегапроект «Один пояс – один путь» родился.

Целью мегапроекта «Один пояс – один путь» является восстановление древнего Шелкового пути, а также создание инфраструктуры и других средств, обеспечивающих облегчение и ускорение сотрудничества между Китаем и другими странами. В настоящее время этот крупномасштабный проект имеет десятки Страны достигли сотрудничества, что также будет способствовать экономическому развитию этих стран.

Мегапроект «Один пояс – один путь» направлен на улучшение существующих торговых путей и создание новых торговых маршрутов, соединяющих более 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, в то же время, это будет способствовать развитию их связей с Китаем и развитию торговых отношений. Хотя это сотрудничество принесло значительные выгоды, оно также способствовало развитию туризма между Китаем и другими странами.

С развитием крупномасштабных проектов вдоль мегапроект «Один пояс – один путь» и растущим числом сотрудничающих стран в сочетании с быстрым развитием Китая и увеличением доходов населения, желание людей путешествовать также увеличилось, что привело к крупномасштабным проектам. Под предпосылкой мегапроект «Один пояс – один путь» идет реализация и развитие туризма и связанных с ним проектов.

Данные тенденции оказывают большое влияние на туристическую отрасль, в мире широко применяется практика взаимное использование инфраструктурных мощностей разных отраслей.

Объектом исследования является инфраструктурный мегапроект «Один пояс – один путь» и способы интеграции данного проекта с туристической отраслью.

Предметом исследования является туристическая отрасль в системе глобальных инфраструктурных проектов.

Целью исследования является разработка рекомендаций по развитию туризма в контексте Китайского инфраструктурного мегапроекта «Один пояс – один путь».

Для выполнения цели исследования, необходимо выполнить следующие задачи исследования:

1. Исследовать теоретические аспекты формирования инфраструктурных проектов;
2. Проанализировать влияние инфраструктурных проектов на различные отрасли экономики;
3. Исследовать влияние инфраструктурных проектов на туристическую отрасль;
4. Исследовать китайский инфраструктурный проект «Один пояс – один путь»;
5. Исследовать инфраструктурного данного проекта и его влияние на различные отрасли экономики;
6. Исследовать существующие способы коммуникационной поддержки туризма;
7. На основании этого, разработать рекомендации по развитию туризма в системе инфраструктурного проекта «Один пояс – один путь»;
8. Спрогнозировать бюджет и экономическую эффективность данного проекта.

Работа состоит из трех глав, введения, заключения и списка использованных источников.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

1.1 Понятие инфраструктурный проект, основные особенности

Инфраструктура — Объекты материально-технического обеспечения, которые предоставляют общественные услуги для общественного производства и жизни жителей, представляют собой системы общественного обслуживания, используемые для обеспечения нормального развития социально-экономической деятельности в стране или регионе. Это общее материальное условие для выживания и развития общества.

Инфраструктура включает в себя социальная, транспортная, информационная, производственная, торговая, экологическая, инженерная, туристическая. Они являются основой для развития различных начинаний народного хозяйства. В современном обществе, чем более экономически развиты, тем выше требования к инфраструктуре, совершенная инфраструктура играет огромную роль в ускорении социально-экономической деятельности и содействии эволюции ее пространственного распределения. Создание надежной инфраструктуры часто требует длительного времени и огромных инвестиций. Для новых проектов строительства и расширения, особенно крупных проектов и базовых сооружений, которые находятся далеко от города, приоритет должен быть отдан развитию инфраструктуры, чтобы проект смог реализовать свои преимущества как можно скорее после его завершения.

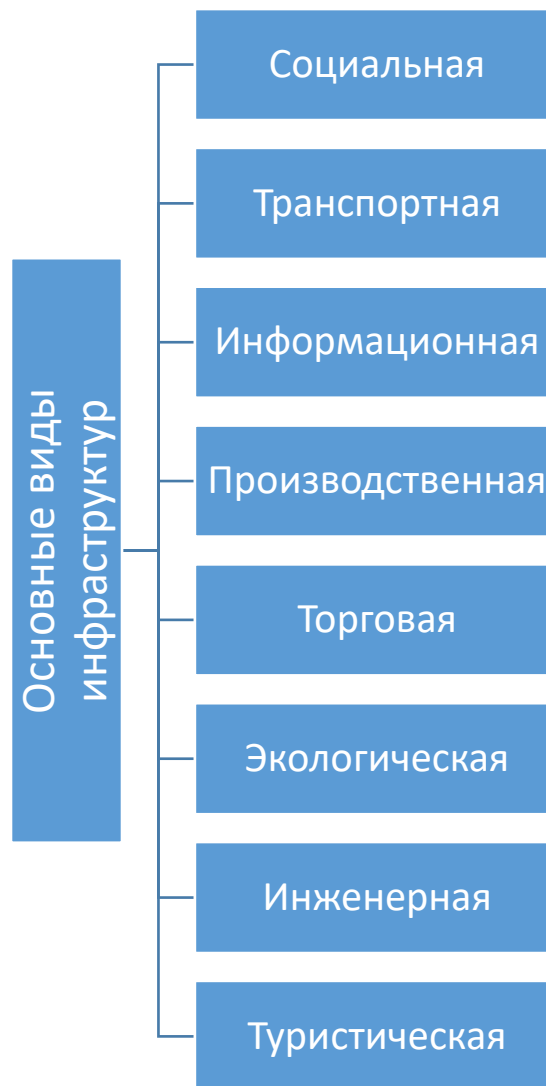


Рисунок 1 – Основные виды инфраструктур

Социальная

Смысл социальной инфраструктуры состоит в том, чтобы обеспечить и создать экологическую основу для жизни людей. Эта часть в основном делится на две части: семейное и социально-экономическое поле.

Основной функцией социальной инфраструктуры семьи является обеспечение людей комфортными условиями жизни, такими как общественный транспорт, жилье, питание, работа и т. д.

Социально-экономическое поле необходимо для организации духовного и физического развития человека. Например, здравоохранение, образование, медицинское обслуживание и другие общественные учреждения.

Благодаря существованию социальной системы люди могут получить все необходимые основы цивилизации, тем самым улучшая качество жизни людей. Присоединение инфраструктуры без социально-экономической сферы, разностороннее развитие человеческой личности и выбора станет более трудным.

Транспортная

Эта инфраструктура объединяет транспорт, услуги, здания и учреждения и т. Д. Функция этого вида системы заключается в том, чтобы осуществлять перевозку пассажиров и грузов, насколько это возможно, для достижения удобных, быстрых, безопасных и других гарантий, чтобы пассажиры и товары могли выполнять перевозку между регионами или странами максимально безопасно и эффективно. Эта инфраструктура включает в себя аэропорты, порты, дороги общего пользования, автостоянки, железнодорожную инфраструктуру и системы общественного транспорта.

Поддерживая нормальную работу, они также нуждаются в регулярном улучшении и уходе. Для этого существуют компании или отделы, специально подготовленные для этих инфраструктур, в задачи которых входит ремонт, техническое обслуживание и производство транспортных средств.

Транспорт является одним из важнейших секторов экономики, поэтому в его строительство каждый год вкладывается значительная часть государственного бюджета, и во многих университетах существует множество направлений транспорта.

Информационная

Информационная инфраструктура предназначена для сбора, хранения и организации информации, предоставления людям более удобного канала для получения информации, а также позволяет людям выбирать нужную информацию в соответствии со своими предпочтениями.

Информация и связанная с ней инфраструктура могут позволить людям быстро получать информацию, политическую информацию, экономическую информацию и социальную информацию. Также из-за существования этой информации и связанной с ней инфраструктуры смежные отрасли, такие как издательская деятельность, газеты и средства массовой информации, в том числе медиаиндустрия, извлекли выгоду из необходимости получения людьми информации.

Производственная

Производственная инфраструктура зависит от материального объекта. Производство также является очень важной частью инфраструктуры. Улучшение производства также означает, что уровень жизни людей богат и красочен. Производственные мощности страны в определенной степени определяют, является ли страна сильной.

Производственная инфраструктура включает в себя четыре элемента:

- Транспортные средства.
- Связь с энергосистемами и между производствами.
- Службы и здания, которые обеспечивают ресурсы.

- Инженерное обеспечение производства.

Функция производственной инфраструктуры зависит от производственных мощностей, качества продукции, запасов ресурсов и рабочей силы. Эффективный труд может значительно повысить эффективность производства и качество продукции, а также может в определенной степени улучшить качество производства аналогичной продукции.

Торговая

Торговая инфраструктура может быть классифицирована как инфраструктура репликации. Ее функция в основном используется для создания торговой платформы и обеспечения удобства и безопасности для торговли. Торговая инфраструктура может также использоваться для репликации производственной инфраструктуры и обеспечения каналов сбыта для продуктов.

В эту структуру входят:

- торговые предприятия,
- предприятия-посредники,
- связь,
- транспорт,
- коммунальные услуги,
- учреждения для обслуживания людей.

Развитие торговой инфраструктуры зависит от базового уровня и материальной базы. Торговая платформа, созданная между покупателями и продавцами, может обеспечить торговую основу для обеих сторон, но в то же время важны также качественные товары и качественные услуги.

Экологическая

Экологическая инфраструктура представляет собой совокупность связанных природных, природных и техногенных артефактов и явлений. Их функция заключается в обеспечении охраны и охраны природы, которую можно разделить на две части: сельскую и городскую.

Экология активно развивается, потому что количество разработанных ресурсов и сопутствующее загрязнение постоянно увеличивается.

В её структуру входят:

- Ресурсы, как возобновляемые, так и невозобновляемые.
- Взаимодействие освоенных и неосвоенных территорий.
- Система отслеживания загрязнений и экологическая экспертиза.
- Организации, которые занимаются экологическими проблемами.

Инфраструктура также включает в себя конкретные объекты: экологические материалы, используемые для производства товаров, энергоэффективные здания и системы обработки отходов.

Городские экологи разрабатывают стратегии экологического образа жизни крупных городов. Они проводят исследования загрязнения воздуха и воды, зеленых ландшафтов, предоставляют возможность обработки материалов и внедряют безотходную транспортировку.

Инжиниринг

Целью инженерной инфраструктуры является поставка систем, таких как городские системы электроснабжения и водоснабжения, газоснабжения и энергоснабжения, очистки сточных вод и линий связи и т. Д. К таким объектам относятся: канализация, тепловые сети, объекты энергетики, объекты газоснабжения, средства связи, объекты электроэнергетики и т. Д.

Инженерная функция:

- Предоставление общественных помещений для жилых и промышленных зданий.
- Сохранить ресурсы.
- Утилизировать отходы и мусор, образующиеся в результате проживания и строительства.
- Предотвращение стихийных бедствий и аварийных резервных объектов.

Каждая инфраструктура занимается своей деятельностью, чтобы общество могло нормально функционировать в подходящих для себя условиях.

Туристическая инфраструктура

Туризм или инфраструктура туризма - это группа объектов и отраслей, связанных с туризмом.

Туристические агентства, визовые центры, гостиницы, транспортные услуги, рестораны, музеи, художественные галереи, театры и кинотеатры напрямую связаны с отдыхом и развлечениями.

Влияние правительства включает содействие туризму, надзор и строительство регионального туризма, тем самым улучшая региональную экономическую отдачу и способствуя развитию городов.

И в связи с повышением уровня жизни людей в последние годы, количество путешествующих людей также увеличилось. В долгосрочной перспективе инфраструктура туризма, вероятно, станет чрезвычайно важной частью инфраструктуры в будущем.

Функции:

- Создание условий для организации отдыха.

- Обслуживание туристов.
- Формирование туристических комплексов.
- Создание рабочих мест в сфере обслуживания и менеджмента.
- Содействие налоговой системе: поступление налоговых отчислений в бюджет региона.
- Формирование правовых основ туризма.

Инфраструктурный проект – создание и эксплуатация объектов инфраструктуры экономики.

Особенности организации инфраструктурных проектов – сложное структурирование, применение схем проектного финансирования, использование инструментов частно-государственного партнерства, широкое включение инжиниринга.

Участники инфраструктурных проектов – принимающее государство, инвесторы, кредиторы, подрядчики (рис. 1)¹.



Рисунок 2 – Участники инфраструктурных проектов

¹ Пример. Функциональная структура департамента производственного инжиниринга компании «Стройтрансгаз» URL: <https://www.litmir.me/br/?b=235414&p=22>

Целью и мотивацией участников инфраструктурного проекта является установление целей, предоставление качественных услуг, разумное распределение рисков и получение «соотношения цены и качества».

Инфраструктурные проекты - поддержка создания / эксплуатации промышленной / социальной инфраструктуры для национальной и экономической деятельности.

Общие черты инфраструктурных проектов включают в себя:

Размер проекта;

- Широкий спектр проектов;

- Длительный срок окупаемости инвестиций;

- Высокая капиталоемкость;

- большое количество участников;

- Обязательное прямое участие принимающей страны (правительства принимающей страны);

- Участие частного сектора является основной движущей силой проекта.

Однако главной особенностью инфраструктурных проектов является их организация, как показано ниже.

Масштаб проекта и длительный инвестиционный период увеличивают сложность строительства инфраструктуры.

Гарантированный спрос на потенциальные услуги, предоставляемые инфраструктурными проектами, позволяет использовать планы проектного финансирования, а строительство проекта основано на безусловном предоставлении долга или погашении кредитов в ограниченных условиях. Затраты на погашение таких кредитов должны быть получены от инвестиционной деятельности. С экономической точки зрения, когда текущий проект может принести определенный уровень дохода и может погасить основной долг, предоставленный инвесторами, в то же время он может быть прибыльным и может быть соответственно уменьшен, этот план становится более привлекательным.

- Как основной участник проекта, страна может снизить проектные риски, создав условия и увеличив прибыль. В этом случае, с точки зрения традиционного банковского кредитного плана, инвесторы могут финансировать проект путем выдачи необеспеченных или частично обеспеченных банковских кредитов.

- Целью большинства инфраструктурных проектов является разработка ограниченных проектов, а задача государства часто заключается в предоставлении ограниченных услуг. Основными областями этого обсуждения являются горнодобывающая промышленность, транспорт, энергетика, здравоохранение, коммунальные услуги и образование. Расширение предоставления государственных услуг повлияет на возросшие финансовые обязательства

страны по ее финансовой поддержке. Конечно, государство не может обеспечить, чтобы все проекты и программы, имеющие большое социальное значение, получали достаточное и своевременное финансирование со стороны государства.

1.2 Исследование влияния инфраструктурных проектов на различные отрасли экономики

В августе 2019 года европейская информационно-аналитическая служба IPE (Investment & Pensions Europe) опубликовала рейтинг 75 крупнейших управляющих компаний по объему инфраструктурных активов под управлением (Top 75 Infrastructure Managers). По данным IPE, отрасль инфраструктурного инвестирования демонстрирует значительные темпы роста. Так, по итогам прошлого года крупнейшая управляющая компания по объему инфраструктурных активов Macquarie привлекла \$12,3 млрд. Отдельные компании находятся в процессе формирования крупных по объему фондов, среди них международные управляющие компании Brookfield Assets Management и Global Infrastructure Partners, формирующие в настоящее время инфраструктурные фонды Brookfield Infrastructure Fund IV и Global Infrastructure Partners IV, с объемом активов под около \$20 млрд каждый.

В тоже время, по мнению IPE, в настоящее время, институциональные инвесторы, все чаще испытывают трудности при поиске необходимого качества активов для того, чтобы получить прибыль, значительно превышающую безрисковую ставку доходности. В настоящее время в большинстве отраслей спред доходности между активами высокого качества и активами низкого качества уменьшился, при этом значение большинства мировых фондовых индексов находятся на рекордных или близких к рекордным значениям. Управляющие портфелями инвестиционных фондов постоянно совершенствуют свои инвестиционные предложения, разрабатывают различные стратегии вложения средств и прилагают все усилия для обеспечения того, чтобы доходность сделок удовлетворяла потребностям инвесторов. По данным консалтинговой компании EDHECinfra, в настоящий момент существует около 6 тыс. частных компаний, управляющих инфраструктурными объектами, в том числе портами, платными автомобильными дорогами, аэропортами, однако, сложность заключается в том, что не все из них выставлены на продажу, а многие вообще не продаются. По данным EDHECinfra, в среднем совершается одна сделка покупки/продажи инфраструктурных компаний на вторичном рынке за период 25-30 лет.

Большинство управляющих компаний для совершения сделок поглощения инфраструктурных активов стремятся приобретать активы напрямую у владельцев. В таком случае для совершения сделки используются так называемые компании специального назначения или «проектные компании» (special-purpose vehicle, SPV), которые позволяют управлять отдельными бизнеспроцессами или финансовыми потоками.

Низкая ликвидность является одной из привлекательных сторон инфраструктурных активов и источником дополнительной премии за риск инвестиций, однако это качество также

затрудняет покупку данных активов. Многие объекты инфраструктуры находятся на балансе строительных компаний, которые их строили, промышленных конгломератов, которые производили основные компоненты, например турбины для генерации электрической энергии, или находятся в государственной собственности.

Выбор управляющей компании также играет важную роль для институциональных инвесторов, так как вложение средств осуществляется на долгосрочную перспективу, превышающую более 10 лет. Необходимо, чтобы сотрудники управляющей компании обладали значительным опытом инфраструктурного инвестирования. Так, во время мирового финансового кризиса 2008 года управляющие компании, имевшие сильных инвестиционных менеджеров, продемонстрировали более высокие финансовые результаты по сравнению с теми компаниями, которые уделяли большее внимание развитию финансового инжиниринга и придерживались ранее утвержденной инвестиционной стратегии.

По данным EDHECinfra, в настоящее время существует нехватка специалистов, обладающих требуемыми знаниями и опытом в области инфраструктурного инвестирования. Так, по его оценке, в мире насчитывается около 5 тыс. человек, обладающие знаниями как в области инвестиций, так и инженерных наук.

По данным IPE Совокупный объем инфраструктурных активов составил более €861 млрд по итогам 2019 года. Первая десятка лидеров и их объем инвестиций в инфраструктурные активы, представлена в таблице

Таблица 1 – Top-10 управляющих компаний по объему инвестиций в инфраструктурные активы по состоянию на 31.12.2019

№	Управляющая компания	Страна	Объем инфраструктурных активов, € млрд	Совокупный объем активов, € млрд	Количество инфраструктурных фондов под управлением	Объем привлеченного капитала в инфраструктурные фонды

1	Macquarie Infrastructure & Real Assets (MIRA)	Австралия	107,6	119,8	38	38,5
2	Brookfield Asset Management	Канада	99,2	309,3	13	41,4
3	M&G Investments/Infrastructure Capital	Великобритания	51,0	295,4	6	7,3
4	Global Infrastructure Partners	США	50,2	50,2	13	46,5
5	IFM Investors	Австралия	37,6	72,0	7	1,0
6	Allianz Global Investors	Германия	29,3	505,0	3	0,5
7	The Carlyle Group	США	24,0	197,8	7	7,8
8	BlackRock	США	20,5	5331	20	22,5
9	EIG Global Energy Partners	США	19,9	19,9	6	15,8
10	AMP Capital	США	18,5	128,4	-	-
Итого			457,8	7028,8	113	181,3

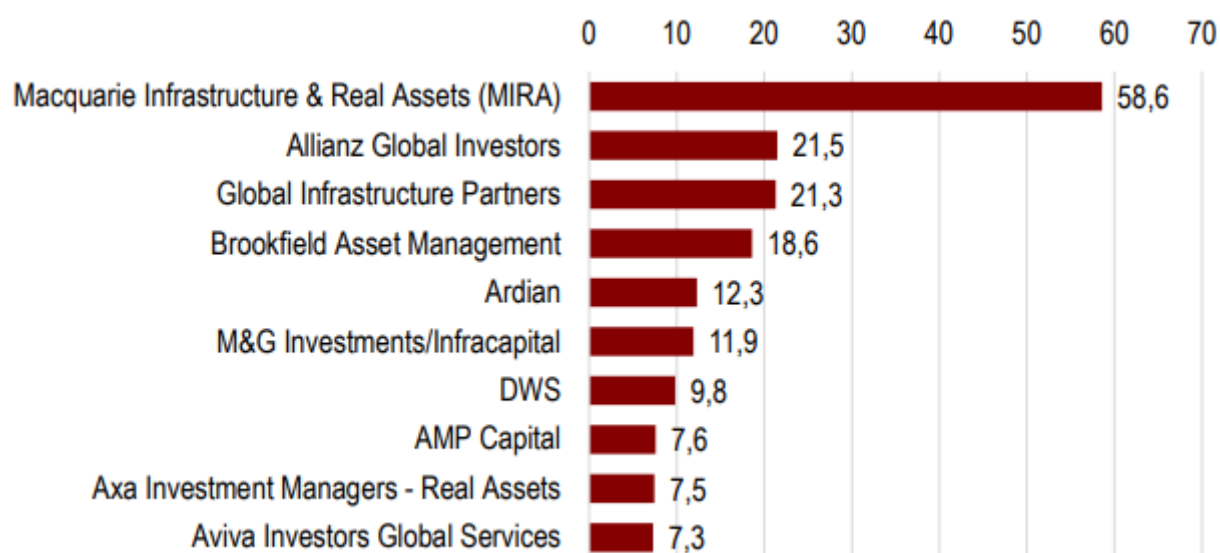


Рисунок 3 – Топ 10 управляющих компаний, инвестировавших наибольший объем средств в европейские активы, € млрд

Рассмотрим в качестве примера инвестиций в инфраструктурные проекты компанию Whitehelm Capital. В августе 2019 года британская управляющая компания Whitehelm Capital объявила о начале сбора средств для своего листингового инвестиционного инфраструктурного фонда европейских активов Europe-based Listed Core Infrastructure Fund. Управляющая компания намерена инвестировать средства фонда в инфраструктурные активы, в том числе аэропорты, платные автомобильные и железные дороги, электрические и газовые сети, а также коммунальную инфраструктуру.

Фонд не будет вкладывать средства в компании, специализирующиеся на производстве и розничной продаже электроэнергии, а также сектор логистики и морского транспорта, так как денежные потоки данных отраслей характеризуются значительной волатильностью и невысокой маржой. Ключевые характеристики инвестиционного фонда – высокая диверсификация рисков и более низкая корреляция активов фонда по сравнению с динамикой ключевых фондовых индексов (коэффициент бета фонда, отражающий меру рыночного риска и показывающий изменение стоимости инвестиционного портфеля по отношению к общему изменению рынка, составляет 0,6, что говорит о пониженном риске фонда).

Компания Whitehelm Capital, основанная в Великобритании в 1998 году, специализируется на вложении средств в инфраструктурные активы с целью защиты капитала, а также получения стабильной прибыли. Офисы компании расположены в Лондоне, Сиднее и Канберре. Сотрудниками компании являются 60 человек. 70% акций компаний находятся в собственности менеджмента, а 30% в собственности одной из крупнейших австралийских финансовой компании Challenger Limited с объемом активов под управлением на уровне €48 млрд по состоянию на 31 декабря 2019 года.

Начиная с 1998 года компания приняла участие в финансировании 54 сделок покупки нелистинговых инфраструктурных активов (unlisted infrastructure assets) в том числе в отраслях водоснабжения, транспорта, управления отходами, здравоохранения, телекоммуникаций, энергетики, авиации, чистых технологий и морских портов, совокупной стоимостью €4,9 млрд, при этом объем средств, возвращенных инвесторам в качестве прибыли составил €5,1 млрд. Годовая доходность от вложений средств в сделки прямых инвестиций составила 12% годовых. В число нелистинговых инфраструктурных активов компании входит доли в капитале аэропорта Брисбена (Австралия), нефтяном терминале Vopak Terminal Eemshaven в Нидерландах, энергетической компании Rowville Transmission Facility (RTF) (Австралия).

Инвестируя в инфраструктурные активы, компания придерживается следующих ключевых принципов:

- сделки совершаются только с высококлассными объектами, имеющими высокое значение для общества;
- активы, способны приносить долгосрочные и прогнозируемые денежные потоки;
- стоимость активов находится ниже своей фундаментальной стоимости;
- всегда использует стратегию активного управления для повышения стоимости вложенного капитала;

Ранее в октябре 2018 год управляющая компания объявила о начале формирования инфраструктурного фонда Smart City Infrastructure Fund, направленного на финансирование умных городских технологий, в том числе в области интеллектуального уличного освещения, парковочных пространств, сбора отходов и борьбы с загрязнением воздуха. Впервые частная управляющая компания создала фонд, направленный развитие проектов в области информационных и коммуникационных технологий для управления городским имуществом, имеющих трудности в получении долгосрочного институционального финансирования. Фонд призван дополнить государственные инициативы в данной области с целью перехода к низкоуглеродной, ресурсоэффективной и конкурентоспособной экономике.

В июле 2019 года информационно-аналитическое издание Infrastructure Investor опубликовала обзор тенденций привлечения средств в нелистинговые инфраструктурные фонды в 1 полугодии 2019 года – Fundraising Report H1 2019. По данным Infrastructure Investor, в 1 полугодии 2019 года нелистинговыми инфраструктурными фондами было привлечено \$37,6 млрд, за аналогичный период прошлого года инфраструктурные фонды привлекли капитал в объеме \$39,2 млрд.

Средний размер инфраструктурного фонда продолжил увеличиваться и достиг \$1,88 млрд в 1 полугодии 2019 года по сравнению с \$1,27 млрд по состоянию на начало года. По

данным обзора, совокупный объем привлеченных средств нелистинговыми инфраструктурными фондами может превысить \$100 млрд в 2019 году так как в настоящее время в стадии сбора средств инвесторов находятся два «мега» фонда - Brookfield Infrastructure Fund IV и Global Infrastructure Partners IV, формируемые управляющими компаниями Brookfield Asset Management и Global Infrastructure Partners с целевым сбором средств в объеме \$20 млрд каждый.

Среди 20 инфраструктурных фондов, достигших стадии финального закрытия, 10 фондов были направлены на вложения в смешанные активы, 6 фондов в отрасль возобновляемой энергетики, 2 фонда в отрасль энергетики, 2 фонда в телекоммуникационные активы.

Таблица 2 – ТОП-10 инфраструктурных фондов, достигших стадии финального закрытия в 1 полугодии 2019 года

№	Название фонда	Управляющая компания	Объем активов фонда, \$ млрд	Отрасль инвестирования	Географическое направление вложения средств
1	EQT Infrastructure Fund IV	EQT Infrastructure partners	10,1	Смешанные активы	Глобальный
2	Ardian Infrastructure Fund V	Ardian	6,8	Смешанные активы	Европа
3	Macquarie European Infrastructure Fund 6	Macquarie Infrastructure	6,7	Смешанные активы	Европа
4	Digital Colony Partners	Digital Bridge & Colony Capital	4,0	Цифровая инфраструктура, телекоммуникации	Глобальный
5	Quinbrook Low Carbon Power Fund	Quinbrook Infrastructure Partners	1,6	Возобновляемая энергетика	Европа, Северная Америка, ОЭСР
6	Cube Infrastructure Fund II	Cube Infrastructure Managers	1,1	Смешанные активы	Европа
7	Glennmont Clean Energy Fund Europe III	Glennmont Partners	0,9	Возобновляемая энергетика	Европа
8	Climate Investor One (CIO)	FMO & Phoenix InfraWorks	0,8	Возобновляемая энергетика	Европа, Северная Америка, ОЭСР

9	Fengate Core Infrastructure Fund III	Fengate Asset Management	0,8	Смешанные активы	Северная Америка
10	Hull Street Energy Partners I	Hull Street Energy	0,5	Смешанные активы	Северная Америка

При этом, 74% активов фондов, достигших стадии финального закрытия во 2 полугодии 2019 года, были направлены на вложение в отрасль смешанных инвестиций, 13% активов в отрасль телекоммуникаций, 12% в отрасль возобновляемой энергетики, 1% в отрасль энергетики.

В обзоре было отмечено, что два фонда, направленные на вложение средств в отрасль цифровой инфраструктуры, привлекли капитал в объеме, превышающий объем шести фондов возобновляемой энергетики за аналогичный период времени.

1.3 Влияние инфраструктурных проектов на туризм

С переходом к рыночным отношениям единая система предприятий индустрии туризма разрушилась. В настоящее время это, как правило, самостоятельные предприятия с разнообразной деятельностью. Из системы инфраструктуры туризма выведены все предприятия и организации, обеспечивавшие безопасность самодеятельного, походного, спортивного и иных видов туризма².

Объекты инфраструктуры туризма зависят от типа такой инфраструктуры, в том числе транспортную, инженерную, информационную, социальную и др.

Таблица 3 – Виды инфраструктур туризма

Вид	Характеристика
Транспортная инфраструктура	Целью его деятельности является обеспечение удобства для туристической индустрии, предоставление различных видов транспорта и скоростей перевозки. В транспортной инфраструктуре туристической отрасли необходимо в полной мере использовать сочетание технологий, материальных и организационных условий, чтобы обеспечить быстрый, безопасный, эффективный и точный процесс транспортировки, связанный с туристической отраслью, с тем чтобы все путешествующие туристы могли извлечь из этого пользу. Транспортная инфраструктура включает в себя железные дороги, трамваи, туннели, путепроводы, железные дороги и автобусные станции, мосты, станции, автомобильные метрополитены, коммуникации, аэропорты, средства навигации и управления движением, а также другие здания и оборудование, обеспечивающие нормальную работу транспортного комплекса. Транспортные средства включают в себя поезда, самолеты и корабли.
Инженерная инфраструктура	Полная инженерная инфраструктура используется для обеспечения бесперебойной работы каждого звена во всей туристической системе, что повышает эффективность путешествий и повышает туристический опыт. Полная инженерная инфраструктура не только обеспечивает удобство для пассажиров, но и удовлетворяет потребности городов, поселков и сельских районов, включая основные городские

² ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТУРИЗМА Под общей редакцией доктора юридических наук Е.Л. Писаревского МОСКВА 2014.
URL:http://uralinsttur.ru/umitin/files/bobkova_pravovoe_obespechenie.pdf

	<p>операционные системы, такие как водоснабжение, электроснабжение, отопление, очистка от мусора и городской транспорт.</p> <p>Существуют следующие виды инженерной инфраструктуры:</p> <p>Система внешнего электроснабжения;</p> <p>Внутренняя энергосистема;</p> <p>Внешняя система отопления;</p> <p>Внутренняя система отопления;</p> <p>Внешняя система водоснабжения и канализации;</p>
Информационная инфраструктура	<p>Информационная инфраструктура является организационной структурой, ее функция состоит в том, чтобы облегчить пассажирам сбор информации и предоставить платформу для отображения информации для компаний и отделов, связанных с туризмом. На этой основе также созданы профессиональные отделы для сбора и анализа данных. В обязанности этих отделов входят: Собирайте и храните информацию о существующей туристической индустрии и анализируйте ее, чтобы обеспечить более благоприятную поддержку данных для компаний, связанных с туризмом.</p>
Социальная инфраструктура	<p>Социальная инфраструктура - это комплексная инфраструктура. Социальная инфраструктура, связанная с туризмом, включает образование, торговлю, спорт, медицинское обслуживание, транспорт, средства массовой информации и др.</p> <p>Состав социальной инфраструктуры туризма можно обобщить на три части:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Знания и культурные основы (образование, культура, искусство и др.); — физическое здоровье (медицинское, спортивное и др.); — коммунально-бытовой услуги (услуги потребления, услуги общественного питания, туристические услуги и др.);

Инфраструктура рынка туристских услуг имеет следующие характеристики:

- элементы социальной инфраструктуры не производят материальных ценностей, но является необходимой предпосылкой для создания материальной ценности;
- эффективность объектов и сооружений инфраструктуры определяется их непрерывным развитием;

— Инфраструктура туризма должна разумно использовать природные ресурсы, такие как земельные ресурсы, природные ресурсы и др.

В связи с частым взаимодействием между Россией и Китаем в последние годы и развитием проектов туристической инфраструктуры во всем мире, количество путешественников увеличилось. На данный момент общий объем экспорта китайских туристов на международном рынке занимает первое место. Согласно статистике, в 2016 году общее количество китайских туристов составило 107 млн. Это число даже превысило население многих европейских стран, и, согласно наблюдениям, это число будет продолжать расти в ближайшие несколько лет.

Хотя тренд китайских туристов, предпочитающих путешествовать в Россию, является позитивной формой, согласно статистике Ассоциации турагентов, на Российскую Федерацию приходится только 1% общего выездного трафика туристов из Китайской Народной Республики, что свидетельствует о том, что Россия Привлечение Запада недостаточно, и туристическая инфраструктура не идеальна. Причины можно суммировать с двух сторон: реклама и строительство туристической инфраструктуры.

Что касается выбора китайских туристов, конкуренция между различными странами также очень жесткая. Многие страны мира используют различные средства для привлечения иностранных туристов, а не только китайских туристов. Данные показывают, что Австралия, Сингапур, Италия, Япония, Южная Корея и другие страны проводят широкомасштабные маркетинговые мероприятия, надеясь привлечь больше внимания со стороны туристов, предпочитающих путешествовать, с тем чтобы привлечь их к выбору этих стран для путешествий [8].

Благодаря комплексной национальной политике и совершенствованию инфраструктурных проектов, туристическая индустрия Китая в короткие сроки заняла лидирующие позиции [10], став одной из точек роста национальной экономики [11, 12].

Согласно плану развития туризма, доля туризма в ВВП Китая должна составить 5% к 2020 году. Всемирная туристская организация прогнозирует, что в 2020 году Китай примет 167 миллионов туристов из-за рубежа и станет крупнейшей туристической страной в мире.

Чтобы привлечь иностранных туристов в Китай, Китай разработал множество связанных с этим политик, таких как бесплатные посещения более 600 музеев в Китае. И планирует в ближайшие несколько лет увеличить число музеев до 800, а бюджет правительства на эту политику превышает 200 миллионов юаней [13].

В дополнение к привлечению выездного туризма, китайское правительство увеличит свою поддержку выездному туризму, сохраняя при этом сбалансированный рост выездных и выездных туристов. По данным Китайской туристической администрации, к 2025 году Китай

планирует занять первое и четвертое место в мире по количеству иностранных и внутренних туристов.

В ближайшие несколько лет эффективность туристической индустрии Китая будет улучшена. Правительство планирует привлечь частных инвесторов, а правительство Китайской Народной Республики объявило о планах инвестировать 2 триллиона юаней (290 миллиардов долларов США) к 2020 году.

Эти средства будут использованы непосредственно для развития туристической инфраструктуры и системы национальных структур, отвечающих за развитие туризма. Правительство Китая планирует достичь 7 триллионов юаней (1 триллион долларов США) на национальном туристическом рынке после достижения необходимой инвестиционной квоты к 2020 году. По оценкам, 50 миллионов человек будут заниматься туризмом, что составляет 10,2% от общего числа сотрудников в Китае. Важность туризма для Китая не ограничивается содействием экономическому развитию. В то же время для Китая туризм также является дипломатическим инструментом, который может повысить популярность Китая в мире. Успешное проведение летних Олимпийских игр 2008 года доказало, что внимание Китая к туризму заслуживает внимания. С тех пор Китай также укрепил свою уверенность в активно развивающемся туризме. В последующие несколько лет данные по туристической индустрии Китая также последовали ежегодный рост.

За последнее десятилетие важные события, такие как Год культуры России и Китая, Год туризма и молодежные обмены между Российской Федерацией и Китаем, сыграли очень важную роль в привлечении российских туристов. Поэтому и для Китая, и для России потенциал туристов станет очень важной частью [14].

Министерство культуры и туризма Китая планирует сотрудничать с банками в целях увеличения финансовой поддержки туристических проектов в целях содействия осуществлению инициативы «Пояс и дорога» и искоренению нищеты.

Правительство Китая решило сотрудничать с несколькими крупными китайскими банками, в том числе с Банком Китая, для инициирования планов отбора инвестиционных и финансовых туристических проектов по всей стране.

Политика будет поощрять проекты, связанные со строительством инфраструктуры, связанной с культурой и туризмом, обустройством живописных мест, продвижением национальных и региональных культурных индустрий и планированием туристических городов с местными особенностями. Кроме того, для продвижения будут использоваться новые отрасли, такие как анимация, цифровое искусство и цифровые технологии.

В политике также указывалось, что приоритет будет отдаваться бедным районам, революционным базовым районам, этническим районам и приграничным районам и другим

районам с низким доходом для строительства, чтобы повысить уровень занятости местных жителей, тем самым ускоряя бедные районы.

Проекты, связанные со строительством «пояса и дороги» и другие региональные планы развития, такие как комплексное развитие региона Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй, экономический пояс реки Янцзы, район залива Юэсяньмэнь-Менмень и район дельты реки Янцзы, также будут ключевыми проектами.

Правительство заявило, что льготная политика будет распространяться на частные предприятия, малые и средние предприятия и микропредприятия в сфере туризма.

Он также подчеркнул, что при выборе проектов следует учитывать общественные и экономические выгоды от реализации этих проектов.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ КИТАЙСКОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО МЕГАПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

2.1 Цели и задачи проекта «Один пояс – один путь»

ПП – это краеугольный камень внешней политики влиятельного председателя Си Цзиньпина. Утверждение ПП как экономического центра Китая сопровождается планом действий, объявленном в марте 2015 г., который был озаглавлен «Концепция и действия по содействию строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»³.



Рисунок 4 – Карта инициативы «Один пояс, один путь»

Согласно плану, инициатива ПП направлена на развитие региональных и трансконтинентальных связей Китая с Евразийским континентом. Она состоит из пяти основных компонентов: координация политики, строительство инфраструктуры, бесперебойная торговля, финансовая интеграция, связь между людьми. ПП включает в себя два проекта: Экономический Пояс Шёлкового Пути (ЭПП) и Морской Шёлковый Путь XXI века (МШП-21) [15].

³ Один пояс, один путь - политические и экономические измерения | Вестн. Том. гос. ун-та. Экономика. 2017. № 40. DOI: 10.17223/19988648/40/1

ЭПШП был представлен, во время визита Си Цзиньпина в Казахстан в сентябре 2013 г., цель ЭПШП – развивать инфраструктуру, экономические и торговые связи и логистику, связать западную часть КНР с Центральной Азией и Европой. МШП-21 был представлен председателем КНР во время выступления в парламенте Индонезии в конце 2013 г. Цель проекта – совместное развитие портов и логистики, усиление морских связей и взаимодействия между Китаем и странами Юго-Восточной Азии, Индийского океана, Персидского залива и Средиземного моря.

ПП включает в себя рынок размером 4.4 млрд. чел. (60 % населения мира), ВВП – 2,1 трлн. (29% ВВП мира). ПП фокусируется на новые рынки в Азии, Африки, а также увеличивает китайское присутствие в Европе. Чтобы финансировать проекты ПП, китайское правительство открыло Фонд Шёлкового пути, вкладывает миллиардные суммы в новые финансовые институты, такие как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Новый банк развития БРИКС, Банк развития ШОС. Если сравнить ПП с Планом Маршалла, который США реализовали для восстановления Европы после Второй мировой войны, то масштабы ПП намного больше.

ПП напоминает об историческом «Шёлковом Пути» – главном торговом пути между Китаем и странами Запада с III в. до н. э. по XV в. н. э., когда Китай являлся крупнейшей империей на Дальнем Востоке. Таким образом, Китай намеревается установить новую форму регионального экономического сообщества с «чувством общей судьбы», в котором он играет роль крупнейшего игрока.

Китайское руководство в документах КПК в марте 2015 г. подтверждает, что мы – лидеры КНР – «стремимся к поиску новых моделей международного сотрудничества и глобального управления и принесём новую мощную энергию в мир и развитие во всём мире» [15]. Пекин ищет более позитивную интернациональную среду для саморазвития и также усиления взаимодействия с другими странами

ПП – значительный стимул для мировой торговли и обмена. Спустя 5 лет, с того момента, когда инициатива «Пояс и Путь» была впервые выдвинута, Китай подписал 101 соглашение о сотрудничестве с 86 странами и международными организациями на основе равных консультаций и установил регулярное сотрудничество с более чем 30 странами. Каждая страна создала 75 экономических и торговых зон в 24 странах по всему маршруту. Государство инвестировало 50 миллиардов долларов США и создало около 200 000 рабочих мест [7]. ПП способствует глобальному развитию и благосостоянию, особенно в сфере улучшения инфраструктуры, транспорта и логистики стран «бедного Юга». Это может ускорить интеграцию развивающихся стран в мировую экономическую систему.

Инвестиционный фонд развивающихся рынков - инвестиционный открытый или закрытый фонд, который инвестирует большинство своих активов на финансовых рынках одной развивающейся страны или группы развивающихся стран. Развивающаяся страна характеризуется как более уязвимая для политической и экономической нестабильности, имеет низкий показатель величины среднего дохода на душу населения, и находится в процессе строительства ее промышленной и коммерческой базы. Большинство развивающихся стран находятся в Восточной Европе, Африке, Ближнем Востоке, Латинской Америке, Дальнем Востоке и Азии.

Сбалансированный фонд – инвестиционный фонд, который комбинирует в своем портфеле акций, облигации и, иногда, инструменты денежного рынка. Сбалансированный фонд создан для инвесторов, которые ищут оптимальное соотношение безопасности, дохода и умеренного прироста капитала. Инвестиционные портфели сбалансированных фондов существенно не изменяют соотношение различных видов активов на протяжении всего жизненного цикла фонда. Сбалансированные фонды являются противоположностью активно управляемых фондов, в которых менеджеры распределяют активы в ответ на изменение в склонности инвесторов к риску, повышению требований к доходности или изменений инвестиционных условий рынка.

Китайский проект как грузовой маршрут, соединяющий восточное побережье Китая с Лондоном, сокращает время доставки товаров из Восточной Азии в Европу. Отправка груза из Китая в Центральную Европу занимает в основном 30 дней по морю, однако новый маршрут предлагает сократить время для транспортировки в три раза. Улучшение железнодорожной сети и другой транспортной инфраструктуры приведёт к дальнейшему развитию торговли, инвестиций и экономическому росту всех вовлечённых в проект стран.

Китай встречает много вызовов и угроз в процессе реализации своего мегапроекта. Во-первых, это политические угрозы дестабилизации потенциальных партнёров-стран Центральной Азии и Ближнего Востока. Во-вторых, развивающимся странам вдоль пути свойственна большая нестабильность, из-за неопределённости в их правовых, политических и коммерческих системах. В-третьих, увеличение китайского присутствия в соседних странах вызывает опасения по поводу истинных намерений Китая [6]. За пределами Поднебесной эта инициатива изображается как попытка Пекина создать ловушку для развивающихся стран, чтобы усилить их зависимость от Китая.

Хотя Китай неоднократно заявлял, что ПП - это всего лишь проект экономического развития, а не политический инструмент, многие люди до сих пор не осознают этого и считают, что стратегия экономического сотрудничества Китая включает политические средства. Heartland Maskinder сказала, что, хотя Китай активно развивает свою экономику по

всему миру, он надеется усилить свое влияние в Евразии. Строительство инфраструктуры и развитие логистических систем в Евразии предоставит Китаю прекрасную возможность расширить влияние Китая на другие страны Европы и Азии, помогая другим странам строить инфраструктуру и транспортные маршруты, тем самым достигая политических целей Китая.

Китай постепенно привлекает к себе интерес европейских союзников США, усиливая разногласия между ними. В декабре 2014 г. Китай и страны формата «16+1» договорились совместно построить новый евразийский транспортный коридор (включая новую Белград-Будапештскую железную дорогу и греческий морской порт Пирей). Хотя существует скептицизм по поводу китайского проекта в рамках ПП, большинство стран Центральной и Восточной Европы нуждается в китайских инвестициях, и они поддерживают китайскую позицию в международных и региональных делах [4]. Экономический триумф – важный для Китая инструмент конкуренции с США за влияние в разных регионах.

Несмотря на поворот и противоположную реакцию Соединённых Штатов, все основные страны поддержали и активно участвовали в прокитайски финансовой организации АБИИ, из-за ряда преимуществ, предлагаемых самим Банком. Число членов-учредителей АБИИ составило 57, в том числе такие крупные игроки Европейского континента, как Германия, Франция, Великобритания и Италия. Китай принял конкретные и своевременные меры, чтобы доказать Соединённым Штатам, что у Китая достаточно сил и возможностей для создания нового международного финансового института. Инициатива ПП помогает Китаю не только конкурировать за влияние с США, но и повысить свою активность в формировании новых правил в региональной и глобальной торговле [20].

Китайский руководитель часто подтверждает, что Китай будет идти по пути «мирного развития» и никогда не будет стремиться к гегемонии [14]. В реальности Китай проводит военную модернизацию, следует более «агрессивной» внешней политике, чтобы защищать свои национальные интересы в Тайванской проблеме, территориальных спорах в Южно-Китайском море со странами АСЕАН и Восточно-Китайском море с Японией. Согласно Стратегии национальной безопасности США, в 2018 г., Китай хочет сформировать мир в соответствии со своей авторитарной моделью, использует военную модернизацию и «хищническую» экономику для оказания давления на соседние страны, чтобы изменить порядок в ИндоТихоокеанском регионе в своих интересах [2].

Таким образом, Вашингтон сейчас рассматривает Пекин как самую большую угрозу для своего глобального доминирования. Администрация Белого Дома не только критикует китайский мега-проект, но и стремится найти способ сопротивляться ему. В прошлом году Соединенные Штаты запускали инфраструктурный проект с общей суммой 60 млрд. долл. США в рамках закона об «Улучшении использования инвестиций в развитии», цель которого

– стимулировать развивающиеся страны Азии и Африки к сотрудничеству с ними вместо КНР [8]. Они подписали соглашение о создании зоны свободной торговли с Южной Кореей, а с Индией и Японией ведутся переговоры о совместном проекте развития Индийского океана, т.е. Вашингтон стремится углубить стратегические отношения с региональными державами и изолировать Пекин.

Ситуация между США и КНР напоминает нам о так называемой «ловушке Фукидида». Важно отметить, что хотя двусторонние связи потеряли глубокое стратегическое доверие, но уровень взаимозависимости между этими странами очень высокий, гораздо больше уровня, чем между США и СССР во время Холодной войны. Это беспрецедентный феномен в истории международных отношений. Пекин и Вашингтон являются крупнейшими торговыми партнерами друг друга, внесли значительный вклад в развитие каждого государства, очевидно они не могут полностью прекратить связи друг с другом. Кроме того, Китай пока всё ещё далек от равновесия сил с США, поэтому он не собирается вступать в открытую конкуренцию с ними за мировое лидерство [3]. Поскольку прямое столкновение – безумно дорогая цена для мира, военный конфликт должен быть предотвращён любой ценой. Китай предложил построить «новый тип отношений великих держав» с США, который подразумевает не конфронтацию, а конкуренцию. Как оценивает известный китайский международник Янь Сюэтуан, это тип отношений даже ниже, чем обычные отношения с точки зрения степени дружбы. Он только немного лучше, чем отношения соперничества. Такой тип отношений основан на осуществлении контроля во избежание военного конфликта, хотя не будет никакого контроля над экономическим, культурным и идеологическим конфликтом [21]. Китайское руководство тогда следует урокам Сунь Цзы: «победа без боя является оптимальной стратегией».

Благодаря экономической мощи Китай сегодня более активно участвует в процессах международных отношений. ПП – часть большой стратегии Китая для реализации проекта возвращения национального величия китайского народа, стремления китайского руководства предложить народам мира построение «сообщества единой судьбы человечества» в «гармоничном мире».

Неоспорим тот факт, что Китай может расширить свое влияние в Азии, Европе и Африке с помощью крупномасштабных проектов «Один пояс - одна дорога». Экономические и торговые отношения между странами вдоль Нового шелкового пути обеспечили больше рабочих мест, обеспечили прочную основу для борьбы с бедностью в отсталых районах, создали благоприятную платформу для мирового экономического развития и укрепили углубленное сотрудничество между странами. Укрепление культурного выхода страны, пусть люди ценят очарование разных стран.

В последние годы Китай пытался интернационализировать свои стандарты и ценности. Его поведение оказывает значительное влияние в глобальном масштабе, что привлекло внимание Соединенных Штатов и их союзников. Конкуренция между Пекином и Вашингтоном является важнейшим геополитическим фактором, он определяет будущий процесс формирования новой структуры международных отношений.

2.2 Инфраструктура проекта «Один пояс – один путь»

Замедление экономического роста Китая не повлияло на желание небесного правительства увеличить свой инфраструктурный потенциал. Было предпринято много шагов для создания на муниципальном уровне благоприятных условий для сбора средств на строительство дорог. Неудивительно, что почти 90% инвестиций идет в транспортный сектор.

Представляется возможным использовать опыт и потенциал Китая для реализации крупных инфраструктурных проектов. Кроме того, наша страна поставила перед собой амбициозную задачу - удвоить объем взаимной торговли. В 2018 году объем товарооборота между Россией и Китаем составил 108,24 млрд долларов США, увеличившись на 24,46% по сравнению с 2017 годом. К 2024 году объем торговли планируется достичь 200 миллиардов долларов США.

В ходе встречи с российскими журналистами посол Китая в России Чжан Ханьвэй заявил, что одним из аспектов укрепления торгово-экономических связей является реализация проектов строительства инфраструктуры. Одним из важнейших проектов является план интеграции «Пояс и Дорога».

В 2013 году впервые было предложено объединить проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь 21» в один проект. Экономический пояс Шелкового пути является наземным компонентом китайских проектов. В отличие от других крупномасштабных интеграционных проектов, таких как Транстихоокеанское партнерство (ТТП) и Трансатлантическое торгово-инвестиционное партнерство (ТТИП), SREB в основном разрабатывается на основе двусторонних соглашений и больше фокусируется на развитии инфраструктуры, чем на региональной интеграции. Характерной чертой отношения России к SREB является то, что отношения между Россией и Китаем имеют много противоречивых компонентов, а отношения с ЕС являются сложными.

В послании Федеральному парламенту в 2015 году президент Владимир Путин предложил инициативу объединить два региональных масштабных проекта - ЕАЭС в Москве и SREB в Пекине. Совместное заявление Евразийского экономического союза официально приняло Экономический пояс Шелкового пути. Поэтому Россия не является официальным участником проекта, а является членом ЕАЭС России. ЕАЭС заключила соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве с Китаем на Астанинском экономическом форуме в мае 2018 года.

В соглашении указывается, что около 40 проектов предназначены для наполнения конкретным содержанием программы согласования ЕАЭС и SREB. Области перспективного сотрудничества: развитие промышленных объектов, инвестиции в модернизацию, создание совместных промышленных предприятий, передача передовых технологий, формирование

совместной промышленности и цифрового пространства в промышленности. Кроме того, взаимодействие между SREB и ЕАЭС может помочь решить проблемы, стоящие перед российским Дальним Востоком и экономическим развитием Сибири.

Логика такого объединения заключается в том, что эти два проекта географически взаимосвязаны, что свидетельствует о желании России и Китая совместно разработать общую основу для сосуществования в евразийском регионе и предотвращения конфликтов интересов. Отношения между Россией и Китаем динамично развиваются, что является еще одним фактором и катализатором сближения.

Однако, несмотря на факты, отношения между двумя великими державами все еще противоречивы. Внешние вызовы Запада, возглавляемые Соединенными Штатами, в большей степени объединились, нежели общая основа их стратегических интересов. Хотя российско-китайские отношения на данном этапе считаются наиболее стабильными фактами в истории, необходимо правильно оценивать политические приоритеты китайских лидеров и роль Евразийского экономического союза в российской политике на основе принципа неприсоединения [3].

В ходе реализации этого масштабного проекта прямые инвестиции Китая в участвующие страны превысили 90 миллиардов долларов США. В то же время в 2018 году доля Китая в общем объеме российских ПИИ составляла всего 1%. Китайские компании всегда были осторожны в отношении инвестиций в реальную экономику России и постепенно накапливали активы в российских компаниях. Можно сказать, что одним из ограничений являются санкции США. Даже когда торговая война с США вступает в положительную фазу, китайские компании не намерены идти на другие риски. По апрелю 2019 года ограничилось покупкой Фондом шелкового пути КНР 9,9% и компанией CNPC 20% участия в проекте «Ямал СПГ», приобретением Beijing Gas Group Company Limited 20% акций ПАО «Верхнечонскнефтегаз» [4].

Следует отметить, что Китай и Россия имеют большой опыт реализации совместных проектов, многие из которых могут быть применены к новому Шелковому пути. Например, в морской версии «Дорога ледяного шелка». Россия и Китай будут финансировать строительство судов ледового класса. Банк развития Китая также готовится инвестировать 27 млрд рублей в проект по поставке танкеров. Проект был предложен в качестве механизма «интеграции плана интеграции ЕАЭС и инициативы «Пояс и дорога», однако Шелковый путь в настоящее время более дорогой и более удаленный, чем наземный вариант через холодный океан.

Кроме того, если мы тщательно изучим концепцию «один пояс - один путь», то интересным аргументом будет то, что Китай будет обеспечивать безопасность на протяжении всего процесса заказа, и китайские военные могут появиться во всех ключевых точках шоссе.

Многие географически выгодные страны заинтересованы в получении выгоды от транспортировки товаров из Китая в Европу. Например, в рамках крупного китайского проекта в Беларуси создается специальная экономическая зона Даши. Китай активно финансирует это строительство.

В рамках реализации этого масштабного проекта Китай придает особое значение развитию сотрудничества в области энергетики. Поэтому, чтобы увеличить свой энергетический потенциал, Беларусь восстанавливает линию электропередачи с Польшей и начала строительство атомных электростанций в Беларуси. Все это сделает ее энергетическим мостом в страны ЕС. Эти проекты также получили инвестиции из Китая.

Когда речь идет о перспективах сотрудничества в сфере энергетики, стоит упомянуть Армению. Он планирует транспортировать природный газ в Иран-Армению-Грузию-ЕС через свою территорию. Китай может стать инвестором в наращивание потенциала Армении.

Турция, Грузия и Азербайджан подписали документы с Пекином, и они готовы подтянуть «Шелковый путь» к себе. В будущем будет новая железная дорога из Баку через Тбилиси в турецкий город Карс. Это строительство началось в 2017 году и может стать частью нового Шелкового пути, проходящего Турцию под проливом Босфор. Туннель соединяет Китай и Европу [5]]. Казахстан активно участвовал в проекте Баку-Тбилиси-Карс, который создал специальную экономическую зону Хоргос на границе с западным Китаем.

2.3 Исследование влияния «Один пояс – один путь» на различные отрасли экономики

Рассмотрим содержание проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) - это проект, предложенный Китаем для создания коридора, соединяющего Европу и Азию, чтобы завершить крупномасштабные перевозки, чтобы сформировать единое экономическое и торговое пространство Евразии и перекресток. Европейский транспортный коридор. Название увековечивает древний Шелковый путь (караванный маршрут, соединяющий Китай и Европу через Центральную Азию; использовался во 2-15 веках до нашей эры).



Рисунок 5 – Карта потенциальных маршрутов экономического шелкового пути

Си Цзиньпин представил и озвучил идею проекта в своем выступлении в Назарбаев Университете (Астана) в сентябре 2013 года. Были определены пять ключевых задач, которые помогли решить проект:

1. Укрепление региональной экономической интеграции;
2. Построить единую паназиатскую транспортную инфраструктуру;
3. Устранить инвестиционные и торговые барьеры;
4. Повысить роль национальной валюты;

В-пятых, углубить гуманитарное сотрудничество.

По словам представителя Китая, около 70 государств с населением более 60% мира могут присоединиться к ЭПШП. Ожидается, что срок реализации проекта составит 30 лет.

По китайским оценкам, проект SREB значительно сократит время, необходимое Китаю для доставки товаров на европейский континент. В настоящее время время морских

контейнерных перевозок составляет около 45-60 дней, а время железнодорожных перевозок - около 20-25 дней. Если проект будет завершен, время наземных перевозок будет стабилизировано в течение десяти дней. Если строительство шоссе завершено, Тогда время транспортировки будет сокращено до 3-4 дней. Хотя стоимость наземных перевозок намного превышает стоимость морских перевозок, преимущества, предоставляемые временем, не очевидны, но Китай по-прежнему считает, что создание сухопутных транспортных маршрутов необходимо и срочно.

Помимо создания единой транспортной инфраструктуры, проект подразумевает расширение таможенного сотрудничества (снижение времени прохождения таможни), расширение масштабов финансовых операций между странами, создание финансовых институтов при различных региональных организациях (ШОС, БРИКС). Развитие гуманитарных связей подразумевает активный обмен в сфере культуры и науки, СМИ, молодежные контакты. В действительности ключевой барьер для значительного увеличения сухопутного торгового оборота заключается в несовершенстве таможенных процедур, из-за которых значительное время грузы просто простаивают на границах государств.

На начало 2019 года четкий маршрут, по которому пройдет новый Шелковый путь, до конца не разработан. По официальным данным, в основе проекта лежит строительство двух железнодорожных коридоров (северный, центральный). Все они соединят Китай со странами Западной Европы.

Маршрут северного коридора: через Казахстан и РФ к Балтийскому морю, его западная ветка пройдет через Белоруссию и Польшу в Германию и Голландию. Альтернативным вариантом данного маршрута является прокладка всего участка по территории России от Дальнего Востока до Смоленска (то есть в обход Казахстана).

Исходя из политической ситуации и существующей инфраструктуры, самый сложный центральный коридор соединит порты в восточном Китае со странами Центральной Азии, Ираном и Турцией, а затем достигнет французских портов через Балканский полуостров. Его реализация потребует строительства дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле. С точки зрения предстоящей реализации, проект на самом деле самый маловероятный.

Поэтому с политической и экономической точек зрения маршрут через Россию «прост».

"Морской шелковый путь XXI века". В дополнение к наземному транспортному коридору Китай также предложил концепцию развития морского торгового маршрута, то есть «Морского шелкового пути 21-го века». В октябре 2013 года Си Цзиньпин объявил о своем творческом плане в Индонезии. Морской маршрут начнется в Фуцзянь, пройдя через

Гуанчжоу и остров Хайнань, вдоль Малаккского пролива, затем через Индийский океан, вокруг Африканского Рога, а затем к Красному и Средиземному морям. ,

В то же время серьезно рассматривается сценарий развития Северного морского пути (СМП), доля которого в мирового грузообороте может значительно вырасти в ближайшие 10-20 лет.

Морская часть Мегапроекта позволит России укрепиться и усилить свое присутствие в Арктическом регионе. Во-вторых, по новым своим морским путям, РФ получает облегченный прямой доступ на новые рынки – прежде всего это касается стран Юго-Восточной Азии. На сегодняшний день государства данного региона являются развивающимися экономиками и серьезными потребителями нефти и других энергоносителей. По СМП Россия могла бы экспортировать свои энергоресурсы в эти страны, прежде всего, через новый арктический порт Сабетта, на котором производится сжиженный природный газ. Государства региона прямо заинтересованы в морских поставках нефти и газа из России, так как они, вероятнее всего, будут дешевле, нежели ближневосточная. Кроме того, СМП явно безопаснее, чем другие маршруты и на протяжении всего пути отсутствуют какие-либо политические или географические риски. Исходя из этого, страны Юго-Восточной Азии могут войти в консорциум и стать инвесторами в развитие Северного морского пути. Участие Японии в СМП как коридоре «Единой Евразии» сопряжено с меньшими проблемами, чем участие в сухопутных проектах. Во-первых, оно требуеткратно меньших инвестиций в инфраструктуру, во-вторых, не завязано на решение территориальной проблемы.

Интерес страны к СМП базируется на двух основаниях: диверсификация транспортных маршрутов между Европой и Азией за счет сокращения времени в пути на 40 % (основной канал поставок – Суэцкий, с известными рисками у территории Сомали, а также североамериканский и австралийский) и развитие энергетической базы. «Воротами» СМП японцы планируют сделать Хоккайдо, для чего портом базирования следующих по СМП судов планируется сделать Томакомаи, пока проигрывающий южнокорейскому Пусану (внутри Японии Томакомаи занимает 10-е место по перевалке TEU и не является приоритетным направлением развития). Подчеркнем, что японское внимание к Арктике связано не только с Россией и СМП. С одной стороны, официальная позиция Японии – использовать СМП по правилам России, в противовес интернационализации СМП, что продвигается США. С другой, с Норвегией, Данией и Канадой Япония активно работает с 2014 года в отношении совместных исследований Арктики, с Финляндией – в отношении модернизации ж/д (строительство ветки Рованиemi – Киркинес), поставок леса, навигации.

Другим партнером по развитию СМП может стать Индия. Латентный конфликт, в котором эта страна находится с Китаем, будет в неявном виде противодействовать реализации Мегaproекта по конкретным географическим направлениям, о чем речь еще пойдет ниже.

Индия – важнейшая страна в регионе, в самой сильной степени ориентированная на США и англоязычный мир вообще. Позиция Индии также довольно амбивалентна. Конечно, Индия проявляет серьезную заинтересованность в проекте построения евразийского экономического партнерства, которое, кроме прочего, будет способствовать сглаживанию противоречий на континенте. Москва и Дели работают над созданием зоны свободной торговли между ЕАЭС и Индией. Российское руководство несколько раз подчеркивало открытость этого проекта для новых участников. В конце 2018 года прошло 5 лет с момента официального оглашения начала работ по инициативе «Одного пояса, одного пути».

В китайском политическом истеблишменте оценка результатов деятельности и разработка планов на будущее ведется с шагом в пятилетку. Поэтому в Китае подвели промежуточные итоги и обозначали векторы дальнейшего развития интеграционной инициативы.

В результате за последние пять лет было подписано 118 документов со 103 странами и международными организациями. А за последние пять лет совокупный объем торговли между Китаем и его партнерами по плану оборонной торговли достиг примерно 5 триллионов долларов США, а из 25 стран, участвующих в этой инициативе, Китайская Народная Республика стала крупнейшим торговым партнером. За отчетный период инвестиции Китая в страны, расположенные вдоль «пояса и дороги», превысили 70 миллиардов долларов США, при этом среднегодовой темп роста составил 7,2%.

Направление работы следующего, второго-пятилетнего плана развития плана состоит из трех частей:

Пекин продолжит финансировать соответствующие проекты ОРОР через национальные и международные банки (последний включает Азиатский банк инфраструктурных инвестиций). Ожидается, что Китай выделит дополнительно 480 миллиардов юаней (70 миллиардов долларов США) на развитие проектов сотрудничества «Пояс и дорога». По словам главы китайского государства, «Фонд Шелкового пути» выделит еще 100 миллиардов юаней, а сегодняшний фонд составляет около 40 миллиардов долларов США. Кроме того, Экспортно-импортный банк Китая выделит 130 миллиардов юаней, а Национальный банк развития выделит 250 миллиардов юаней на поддержку нового проекта Шелкового пути. В течение следующих пяти лет Китай предоставит 60 миллиардов юаней (приблизительно 8,5 миллиардов долларов США) в качестве финансовой помощи развивающимся странам и международным организациям вдоль пояса и дороги.

В странах, участвующих в этой инициативе, будут продолжаться усилия по созданию зон торгово-экономического сотрудничества, включая усилия по снижению таможенных барьеров. За последние пять лет было создано 82 таких района с инвестициями в 28,9 млрд. Долларов США. Начал 4000 предприятий и заплатил казначейству 2 миллиарда долларов в виде налогов, которые создали 244 000 новых рабочих мест.

Продолжать работу над проектами "права собственности", связанными с развитием транспортной инфраструктуры. В рамках этого плана было создано много железнодорожных грузовых маршрутов Китай-Европа. Они связывают 48 китайских городов с 42 городами в 14 европейских странах. Общее количество поездов, проходящих по этим маршрутам, превысило 10 000, и большинство из них прошло через Россию. Эксперты говорят, что построение таких цепочек поставок и укрепление транспортных связей гораздо эффективнее, чем просто создание профсоюзов.

Из проведенного анализа видно, что на сегодняшний день Китай занимает главенствующую позицию в проекте «Один пояс – Один путь». Это ставит перед нашей страной следующие задачи:

1. усиление роли России в переговорах;
2. увеличение доли России в международных инвестициях;
3. закрепление роли России, как ключевого партнера Китая в рамках проекта.

Строительство высокоскоростного коридора через всю территорию России позволяет достичь все поставленные цели.

Пекин в российском Мегaproекте может увидеть конкурента как на суше, так и на море. На официальном и публичном уровне китайские власти будут вести себя сдержанно и явным образом не позволят себе негативную риторику в его адрес, но на деле могут противодействовать реализации Мегaproекта всеми доступными средствами. Не случайно, в позиции КНР в отношении «Шелкового пути» присутствует амбивалентность: в какой точке российской границы стоит входить своим проектом ЭПШП? Стоит ли усиливать конкурентные преимущества России через включение ее в северный коридор? Как конкретно наполнить дискурсивно одобренную на уровне руководителей стран идею о сопряжении проектов ЭПШП и ЕАЭС? Конкретных ответов на этот вопрос Китай не дает.

В этой связи нельзя быть уверенным в китайских инвестициях в проект «Единой Евразии». Есть расхождения в интересах между РФ и КНР в планировании и строительстве сухопутной части Мегaproекта. Пекин заинтересован в реализации только западной части (в частности, ВСМ Москва-Казань, в строительство которой КНР вложит 400 млрд. рублей), в то время как Москве лучше сместить начальную точку коридора максимально на восток – на Сахалин и на границу с Северной Кореей и приглашать китайских и прочих инвесторов

вкладываться именно в эти ветки, максимальным образом позволяющие российской территории развиваться. Сейчас Россия презентовала проект ВСМ Красное (Смоленская область) – Горбуново (Курганская область).

В морской части ситуация противоположная. Китай заинтересован в реализации СМП на восточном направлении, так как Пекин сможет по этому маршруту получать российские энергоносители, включая СПГ из порта Сабетта. Поэтому КНР, вероятнее всего, будет поддерживать развитие данного направления. В то же время, Китай не заинтересован в западной части коридора, так как будет видеть в нем конкурента своему Морскому шелковому пути для поставки товаров в Европу. Именно поэтому КНР будет участвовать в инвестировании строительства ж/д ветки Рованиemi – Киркинес, исключаящей Мурманск как конечную точку СМП, что подтвердил официальный Хельсинки в 2018 году.

Наконец, Германия является основным локомотивом «Единой Евразии» как конечный потребитель товаров, перемещаемых по новому транспортному коридору. Это дает основания рассчитывать на то, что Германия, чьи элиты и население относятся с настороженностью к китайским экспансионистским проектам, будет готова помочь России технологиями. Siemens EuroSprinter – семейство электровозов, реализованное на модульной концепции локомотивов для европейского рынка, производимых компанией Siemens AG. Установивший мировой рекорд скорости для поездов на локомотивной тяге (357 км/ч в 2006 году) электровоз типа ES 64 U4 – универсальный и предназначен для вождения ускоренных грузовых и скоростных пассажирских поездов. Поскольку он обладает максимальной эксплуатационной скоростью 230 км/ч, ведомые им поезда можно пропускать и по высокоскоростным линиям, не создавая особых помех движению высокоскоростных электропоездов. В коалиционном соглашении ХДС/ХСС и социал-демократов конкретно указывается, что новое правительство Германии по-прежнему выступает за продвижение идеи создания единого экономического пространства от Лиссабона до Владивостока. При этом доверие к России части немецких элит подорвано украинским кризисом и воссоединением Крыма с Россией. Консенсус в их отношении, тем не менее, не мешает СДПГ артикулировать идею о восстановлении связей с Россией. Широкое пространство общих интересов, которое продвигают социал-демократы: сохранение ядерной сделки с Ираном, поддержка «Минских соглашений», постконфликтное урегулирование в Сирии, совместное транспортное развитие евразийского пространства. В отношении Германии нам следует рассчитывать не на политические оценки создания «большой Европы», но на рациональную экономическую выгоду, как в случае с «Северным потоком», на продвижении которого Берлин настаивает даже вопреки мнению официального Вашингтона. Безусловным сторонником «Единой Евразии» выступит крупный немецкий бизнес (Siemens, Allianz, Hellmann, Knauf, Rhenus), в конце 2017 года обратившийся к главам ЕС и ЕАЭС с

просьбой приступить к гармонизации процедур в рамках меморандума о «Едином экономическом пространстве от Лиссабона до Владивостока». Летом 2018 года представители консорциума «Немецкая инициатива по развитию ВСМ» подтвердили готовность профинансировать строительство ВСМ Москва – Казань на 2,7 млрд. евро и привлечь в проект до 0,8 млрд. В отношении участков, продолжающих магистраль на восток (Екатеринбург – Челябинск) немецкий консорциум заявил готовность к технологическому партнерству и привлечению средств. Реализация новых российских мегапроектов позволит существенно ускорить срок доставки товаров из АТР и Дальнего Востока в страны ЕС как по суше, так и по морю. Сейчас скорость доставки грузов по Транссибу от Китая до Финляндии составляет до 12 дней, по морю из КНР до Финляндии 28 дней. Из Южной Кореи до Западной Европы время доставки грузов по морю составляет 30 дней, по суше 14 дней. Морской маршрут Китай – Роттердам занимает от 27 до 46 суток.

По результатам анализа мы можем выделить группу стран, вероятность вхождения в проект которых, включая его финансирование через участие в международном консорциуме, высока. Это обе Кореи, Германия (как и КНР, заинтересованная, прежде всего, в финансировании западного участка большой транс-евразийской ж/д магистрали как наиболее проработанного). Как «среднюю» мы оцениваем вероятность участия Японии (необходима комплексная сделка по двум островам Курильской гряды), Китая (необходимо описать плюсы участия в проекте, конкурирующем с «Шелковым путем», либо его сопряжения с ним), Индии (поскольку страна более заинтересована в развитии меридианного коридора «Север – Юг»). Низкую вероятность мы прогнозируем в отношении Ирана (страна вряд ли станет искать альтернативу множеству уже реализуемых китайских и индийских проектов).

Растущие потребности АТР в энергоносителях открывают новые перспективы для международного сотрудничества в развитии ТИ и ЭИ на национальном и трансграничном уровне. С реализацией проекта «Один пояс, один путь» появляются дополнительные возможности углубления евразийской интеграции и осуществления масштабных совместных инфраструктурных проектов: расширения ж/д и портовых мощностей, строительства межгосударственных линий электропередач (ЛЭП) и трубопроводов.

В 2015 г. В.В. Путин и Си Цзиньпин подписали соглашение о сопряжении ЭПШП и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) на платформе ШОС. Формируется перечень проектных предложений ЕАЭС и КНР, имеющих интеграционную направленность. В их числе – такие приоритетные для РФ и уже согласованные с китайской стороной проекты, как строительство ВСМ «Евразия» и автотранспортного МТК «ЕС – Западный Китай».

Международный автомобильный транспортный коридор «ЕС – Западный Китай» начали строить в 2008 г. Протяженность базовой автомагистрали от Санкт-Петербурга до

Ляньюньган составит 8445 км (из них 2233 км – по территории РФ, 2787 км – Казахстана, 3425 км – КНР). Планируется, что автомагистраль на всем протяжении будет иметь от 4 до 6 полос движения со скоростью 110-150 км/ч. Участок КНР – Казахстан уже функционирует.

По плану, автомагистраль начнется у западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге (возможно продолжение до границы с Финляндией) и пойдет по скоростной автомагистрали до Москвы, далее по скоростной автомагистрали Москва-Нижний Новгород-Казань. От Казани трасса пойдет по строящейся магистрали Казань-Оренбург через республики Татарстан, Башкортостан и Оренбургскую область. От Оренбурга трасса пойдет на Казахстан. В перспективе, до 2030 г. планируется строительство скоростной трассы Санкт-Петербург-Вологда-Казань, с обходом Москвы. Прорабатываются и другие МТК через территорию РФ.

МТК «Север-Юг» был инициирован в 1993 г. В 2000 г. РФ, Индия и Иран подписали соответствующее соглашение. На транспортном интермодальном коридоре «Север-Юг» используется ЖТ, МТ и автомобильный транспорт (АТ), а также соответствующая ИИ. Проект «Север-Юг» ускоряет доставку грузов и делает ее дешевле на 30%. Коридор «Север-Юг» – не альтернатива Новому шелковому пути, а дополняет его. Следует отметить, что данный МТК на всем своем протяжении проходит вне контроля блока НАТО (который, по сути, является инструментом ряда экономических глобальных игроков). Конкуренты прорабатывают МТК «КНР – ЕС» в обход РФ, например, «TRASECA» (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia).

Наряду с проектами развития ТИ Евразии на основе МТК, разрабатываются и крупномасштабные проекты развития ЭИ. Реализуются масштабные газотранспортные проекты «Сила Сибири» и «Ямал СПГ». Изучается возможность реализации проекта Азиатского энергокольца, предполагающего объединение Единой энергетической системы РФ (ЕЭС) с ЭС Китая, Монголии, Корейского полуострова и Японии. Эти инициативы внесут весомый вклад в обеспечение энергетической безопасности Евразии. Россия не ограничивает свою роль только поставками энергоресурсов, и готова предоставить свои компетенции в создании, эксплуатации и управлении масштабными ЭС. Кроме того, Россия активно сотрудничает с различными странами в части разработки месторождений, строительства магистральных газопроводов (МГ), электростанций (в т.ч. – АЭС), в производстве сжиженного природного газа (СПГ), разработке трудноизвлекаемых запасов нефти на суше и на шельфе (в т.ч. арктическом), в использовании новых технологий добычи угля и внедрении «умной» электроэнергетики. В рамках реализации проекта ЭПШП, КНР активно сотрудничает с Россией в области ЭИ, поддерживает безопасное функционирование трансграничных нефтегазопроводов и сетей, содействует распределению электроэнергии между регионами.

Соглашения между РФ и КНР. В 2015 г. были подписаны следующие документы по тематике МТК [13]. 1. Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП. Российская Федерация и Китай вновь заявляют о своем намерении углубить всестороннее партнерство и стратегическое взаимодействие между двумя странами с целью достижения сбалансированного и гармоничного развития в евразийском регионе и мире. Российская Федерация поддерживает строительство SREB и готова тесно сотрудничать с Китаем для продвижения этой инициативы. Китай поддерживает усилия Российской Федерации по содействию процессу интеграции в рамках Экономического сообщества АСЕАН и начнет переговоры о заключении соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве.

2. Меморандум между Минтрансом РФ, Госкомитетом КНР по развитию и реформам и ОАО «РЖД» о формах сотрудничества, модели финансирования ВСМ Москва – Казань. Подписание было проведено в присутствии Путина и Си Цзиньпина. Документ подписали министр транспорта М. Соколов, президент РЖД В. Якунин, президент Китайской железнодорожной корпорации Шэн Гуанцзу и председатель комиссии по развитию и реформированию Китая Сюй Шаоши. В будущем участок Москва-Казань может стать частью скоростной железной дороги Москва-Пекин с расчетной стоимостью строительства 7 триллионов рублей и трассой Шелкового пути, соединяющей Китай и Европейский Союз. Китайские инвесторы выразили готовность вложить 250 миллиардов рублей в строительство скоростной железной дороги Москва-Казань. В виде кредитов и 52 млрд руб. В форме вложения капитала в соответствующее совместное предприятие (совместное предприятие). Длина скоростной железной дороги между Москвой и Казанью составляет около 770 километров, скорость поезда достигнет 400 километров в час, и на маршруте планируется организовывать каждые 50-70 километров. Скоростная железная дорога из Москвы в Казань заняла всего 3,5 часа (намного меньше нынешних 14 часов). ОАО «РЖД» предложило использовать концессионные схемы в дорожном строительстве, и победителями конкурса «Москва-Казань» по проектированию скоростных железнодорожных путей стали российско-китайский консорциум во главе с ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и компанией CREEC (China Railway Eryuan Engineering Group Co., Ltd.).

3. Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в рамках реализации проектов строительства жд Элегест-Кызыл-Курагино (410км) и Дальневосточного порта в РФ, а также возможности продления жд из РФ (г. Кызыл) в западные районы КНР. Китайская железнодорожная строительная корпорация (CRCC) обладает необходимыми ресурсами для проектирования и строительства в области инфраструктурных проектов и имеет 10-летний опыт работы на российском рынке

Во время официального визита Си Цзиньпина в РФ в 2017 г. подписаны 5 документов [14]:

- договор между группой «Синара» и корпорацией CRRC о локализации производства высокоскоростных поездов и другой ж/д техники в РФ;
- меморандум между Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Госкомитетом КНР по развитию и реформам о сотрудничестве в развитии МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».
- соглашение между ПАО «Газпром» и китайской национальной нефтегазовой корпорацией об условиях поставок газа из РФ в КНР по «Западному маршруту». Данный документ определяет основные направления взаимодействия компаний в газовой сфере. «Западный маршрут» откроет для китайского рынка запасы природного газа Западной Сибири. Поставки природного газа могут быть начаты, как только будет построен газопровод;
- соглашение о создании СП ОАО «Россети» и ГЭК Китая;
- соглашение о сотрудничестве между ОАО «РусГидро» и Корпорацией «Три ущелья» КНР.

Второе соглашение напрямую связано с третьим соглашением, которое предусматривает создание совместного предприятия (РусГидро-51%, Три ущелья-49%) в Амурской области и Хабаровском крае. Общая мощность организации, финансирования, строительства и эксплуатации завода составляет до 2 ГВт. Компания «Три ущелья» несет ответственность за заключение долгосрочного контракта на продажу электроэнергии для предлагаемой электростанции. Что касается проекта каждой гидроэлектростанции, РусГидро подготовит и представит технико-экономическое обоснование с участием известного международного финансового консультанта для рассмотрения советом директоров и руководством совместного предприятия. На основании результатов технико-экономического обоснования, руководство совета директоров и совместное предприятие будут оценивать экономическую осуществимость проекта и перспективы экспорта на основе возможных долгосрочных контрактов на электроснабжение, чтобы строительство гидроэлектростанции не только обеспечивает надежную защиту Амурской области и защищает прилегающие районы от затопления, но также создает новые мощности по выработке экологически чистой энергии, чтобы гарантировать, что внутренний спрос России также может быть экспортирован в Китай. Соглашение предусматривает оценку целесообразности и последующее строительство четырех гидроэлектростанций: Нижне-Зейская (400 МВт), Селемжинская (300 МВт), Гиллойская (462 МВт) и Нижне-Ниманская (600 МВт)

Были подписаны также документы в области информационного взаимодействия и развития инфотелекоммуникаций между двумя государствами, в т.ч. соглашение о сотрудничестве в сфере международной информационной безопасности, развития и внедрения новых ИКТ, формирующих глобальное информационное пространство.

Поэтому основная форма связи между ЕАЭС и SREB является двусторонней: «Китай (главный исполнитель и планировщик проекта) - Российская Федерация (главный держатель «евразийского пространства», пройдут определенные маршруты нового Шелкового пути. эта дорога).

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА В КОНТЕКСТЕ КИТАЙСКОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО МЕГАПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

3.1 Существующие способы коммуникационной поддержки туризма

На саммите БРИКС была утверждена «дорожная карта» плана экономического коридора Китай-Монголия-Россия, и в этих рамках будет реализован трехсторонний проект по расширению торговли, развитию инфраструктуры и транспорта. Будут созданы международные коридоры для развития транспортной инфраструктуры, строительства дорог, повышения безопасности и создания благоприятных тарифных условий.

Он должен изменить инфраструктуру контрольно-пропускных пунктов, повысить уровень гигиены, создать новые интерактивные механизмы и формы и создать механизмы сотрудничества в таких областях, как безопасность пищевых продуктов. В целях укрепления сотрудничества в области инвестиций это означает расширение электронной торговли, строительство новых линий электропередачи, строительство нефте- и газопроводов, сотрудничество в области энергетики и деятельность в области технопарков и инновационных зон.

Основными направлениями трехстороннего сотрудничества являются определенная транспортная инфраструктура, таможенное и карантинное управление, промышленность и инвестиции, охрана окружающей среды и трансграничное межрегиональное сотрудничество [6].

Стимулировать рост торговли, создавать трансграничные экономические зоны, развивать туризм и другие проекты, способствующие развитию экономического сотрудничества.

Россия является одним из важных участников на Морском шелковом пути. Мы считаем, что важно описать роль транссибирского проекта и показать, что он не является конкурентом морского пути. Сибирская железная дорога имеет очевидные преимущества в маршруте перевозки грузов из Китая в Европу. Следует отметить, что Транссибирский проект и Коридор Северного Шелкового Пути часто рассматриваются в качестве конкурентов. Однако рекомендуется не противопоставлять друг друга, поскольку объем перевозок этих двух проектов достаточен.

Сильные стороны Транссиба включают в себя существующую инфраструктуру, новые и расширенные существующие маршруты, сокращение сроков доставки, создание высокоскоростных платформ, развитие технологии перевалки, строительство железной дороги из Косицы в Вену, Серифен-Ниш и доступ к Саха. Тоннель Лина, модернизация шоссе Ларкин-Туманген-Хасан и другие.

Конечно, есть и недостатки: например, порты и терминалы не имеют достаточного необходимого оборудования, большинство наземных переходов имеют плохую инфраструктуру, плохие погодные условия и изношенные транспортные средства.

Но в целом, Транссибирская магистраль и Шелковый путь являются реальными решениями, при условии, что будет найдено оптимальное решение для их взаимодействия, чтобы минимизировать транспортные расходы и рационально распределить все евразийское пространство. Грузовой поток [7]. Согласно позиции России по контролю за транспортно-экономическими связями на севере Евразии, Россия планирует увеличить ее пропускную способность в 1,5 раза к 2025 году и увеличить годовой объем перевезенных грузов до 210 миллионов тонн [8].

В 2017 году маршрут Северного моря был предложен как часть развития пояса и дороги, что означает развитие коридора Северного Ледовитого океана. Интерес России к этому проекту заключается в возможности освоения северного региона и освоения природных ресурсов, в то время как интересы Китая имеют как экономические, так и политические интересы. Проект уступил место Европе через Северный Ледовитый океан.

Как известно, Арктический канал включает в себя Северо-восточный проход, Северо-западный проход и Центральный канал. Глобальное потепление сделало Арктические водные пути важным транспортным маршрутом для международной торговли. Северо-восточный проход - самый короткий путь в Европу. Канал и большинство его маршрутов вдоль северного побережья России делают ваш маршрут короче традиционных маршрутов транспортировки на 25-55%, экономя при этом не только время, но и энергию.

Рассмотрим динамику грузоперевозок СМП в России. График ниже показывает, что общий трафик увеличивается, но доля транзита незначительна.

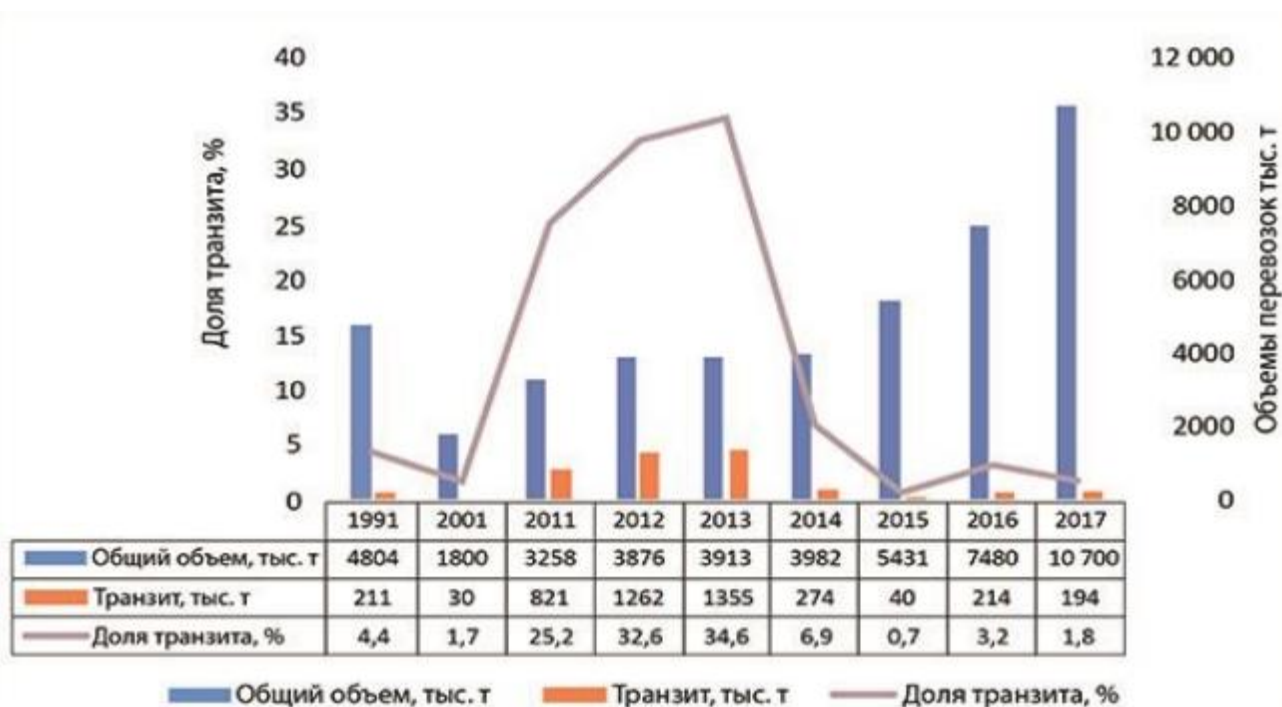


Рисунок 6 – Динамика роста грузоперевозок по СМП в РФ

Следует отметить, что первоначально объем грузов, перевозимых через СМП, к 2020 году составит 44 млн. Тонн, а к 2030 году увеличится до 70 млн. Тонн. Согласно данным администрации СМП, общий объем перевезенных грузов на конец 2018 года составил 19,689 миллиона тонн, что вдвое больше, чем в 2017 году, и они прогнозировали, что в 2019 году он увеличится до 26 миллионов тонн. Основным транзитным движением в 2018 году является направление запад-восток. Как мы все знаем, в 2018 году было выдано 792 разрешения, выполнено 27 транзитных рейсов, в том числе 17 рейсов судов под иностранным флагом.

Важна нестабильность транзитных грузов, и невозможно подтвердить, является ли ее динамика положительной или отрицательной. К началу 2000-х годов объем трафика снизился, а затем начал расти, к 2013 году, а затем снова снизился, и к 2017 году доля этих объемов составила всего 1,8%. В 2013 году на рост предложения повлияли внешние факторы, такие как стоимость нефти, отсутствие санкций и присутствие пиратов. Затем, после расширения Суэцкого канала, объем транзита в 2014 году достиг 1 млрд. Тонн, что намного превышает СМП. Поэтому целью проекта и страны, реализующей проект, является достижение стабильного роста. Чтобы решить задачу, необходимо создать реальные условия для выполнения задачи.

Преимущество NSR - экономия времени [9]. Поэтому в 2017 году был установлен рекорд по скорости транзитных грузоперевозок. Балтийский зимний холодильник, покидающий порт Тайсан и Бремерхафен, преодолел СМП менее чем за шесть дней.

Несмотря на огромные запасы различных полезных ископаемых в арктическом регионе страны, из-за текущего спроса и развития новейших технологий все еще существует явная необходимость в развитии территории и создании инфраструктуры. Китай является важным стратегическим партнером с большим потенциалом для России, что позволит использовать его в качестве огромного рынка сбыта и увеличить экспорт. Для этого важно построить новые производственные мощности, но все они требуют значительных финансовых вложений. Китай готов участвовать в освоении Арктики и обеспечивать финансирование инфраструктурных проектов. Финансовые санкции и другие ограничения усложняют инвестиционные потребности. Таким образом, можно сделать вывод, что интересы России и Китая в реализации проектов ОПОП, включая СМП, совпадают [10].

Китай уже участвовал в проектах, связанных с СМП, таких как Ямальский СПГ, инвестированный в производство сжиженного природного газа. В рамках этого проекта планируется добывать около 16,5 млн. Тонн природного газа в год, будет создана транспортная инфраструктура, включая морской порт и аэропорт Сабета. Мы заметили, что в проекте приняли участие инвесторы. Таким образом, на долю китайских инвесторов пришлось 29,9%, из которых на долю Китайской национальной нефтяной корпорации пришлось 20%, на фонд Шелкового пути - 9,9%, а остальные акции составляли Новатэк (50,1%) и Total (20%).

Экономический интерес России заключается в том, что она может инвестировать в Фонд «Шелковый путь», инвестируя 1 млрд. Евро в покупку 9,9% акций, и что китайские банки предоставляют кредиты на сумму 13 млрд. Долл. США под 3,5–3,5% в год. Российские интересы реализует китайская компания «Учан», которая является поставщиком модулей по производству сжиженного природного газа (СПГ).

СМП является не только очень перспективным проектом для России, потому что транспортировка будет осуществляться в течение всего года, порт Сабетта станет многофункциональным центром СМП и позволит экспортировать зерно, металлы, уголь, нефть. Прогнозируется, что перевозки по Новому Южному Уэльсу должны занимать около 10% рынка импорта из Азии в Россию и 5% из Азии в Европу. От последнего Россия будет получать только дополнительные очки, потому что плата за судно будет взиматься, поэтому сопровождение ледокола может достигать значительной суммы.

Для Китая важно войти в прибрежную зону, освоить ресурсы и получить возможность использовать биологические ресурсы. В то же время этот маршрут является самым безопасным. Арктический туризм также считается очень перспективным. Эта область также очень интересна для научных исследований: была создана исследовательская станция и проведены отдельные научные исследования. Поэтому маршрут Бэйхай - это путь к достижению экономических, политических, экологических, научных и других целей.

3.2 Развитие туризма в системе инфраструктурного мегапроекта «Один пояс – один путь»

Инфраструктурный проект «Один пояс – один путь» может способствовать развитию культурного туризма. Культурный туризм признан одним из важнейших направлений современного развития туризма в мире. В последние годы культурному туризму стали уделять особое внимание не только в качестве особой разновидности проведения досуга во время путешествий. В условиях ускоренного развития глобализации и интернационализации человечество стало терять своеобразие и аутентичность культур, что способствовало возникновению острой потребности в их сохранении и развитии духовно-просветительской деятельности.

Все сказанное в полной мере относится и к развитию туризма в зоне Великого Шелкового пути, обладающего уникальным разнообразием культурного наследия и традиций. Именно в рамках культурного туризма возможно наиболее эффективное использование туристских ресурсов Шелкового пути и устойчивое развитие туризма соответствующих территорий. В Плане действий по Шелковому пути 2018/2019 ЮНВТО отмечается, что спрос на культурный туризм переживает беспрецедентный рост, и в настоящее время на него приходится порядка 40 % от глобального туризма [3].

Как всем известно, в настоящее время возрождается современный экономический пояс Великого Шелкового Пути (ВШП). Последние встречи участников этого пояса открывают новую страницу в развитии взаимовыгодных торгово-экономических отношений в Евразии. На наш взгляд происходящие в настоящее время значительные изменения в мировой экономике, создающие серьезные вызовы для России и ЕАЭС, напрямую связаны с процессом формирования современного экономического пояса Великого Шелкового Пути.

В этих условиях создаются новые привлекательные условия для развития туристического бизнеса в Китайской Народной Республике, так как открываются новые туристические рынки в этих странах. Рассмотрим вопросы, связанные с реальными возможностями присоединения туристического бизнеса республики с туристическими бизнесами стран-участников Великого Шелкового Пути, а также выявляются проблемы, пути их устранения и вопросы перспективных туристических пакетов в составе современного экономического пояса Великого Шелкового Пути.

На сегодняшний день он начинает возрождаться благодаря быстрому развитию коммуникаций и транспортных магистралей. Эта караванная дорога издревле являлась связующим звеном между Средиземноморьем и Восточной Азией – двумя основополагающими игроками евразийской экономики.

Свое развитие Великий Шелковый путь, пролежавший в том числе через страны современной Средней Азии, получил в начале первого тысячелетия нашей эры. Со временем он утратил былую логистическую актуальность. Караваны с грузами сменили автомобильное и авиасообщение, однако потребность в самом наличии Шелкового пути как объединяющего интеграционного фактора, который напрямую сказывается на экономических и социальных показателях государств региона, осталась.

Об идее возрождения Великого Шелкового пути заговорили в конце 90-х годов XX века. Неоднократно этот вопрос рассматривался на государственном уровне в России, Китае, Казахстане, Кыргызстане и других странах участников ВШП. В последние годы Китай работает над новым маршрутом – скоростным шоссе Азия-Европа и несколькими проектами по «программе континентальных мостов». Они свяжут Запад с Евразией, Восточной Европой и Средиземноморьем.

Можно рассматривать об этих работах как о попытке оживить исторический Шелковый путь. Активно участвуйте в этой России. Вместе с Россией и Китаем Казахстан является наиболее активным участником в этой области. Эти три страны предпринимают конкретные шаги для реализации проектов, прямо или косвенно связанных с развитием Нового шелкового пути. Стратегическая концепция создания «Экономического пояса Шелкового пути» предложила новое направление экономического развития регионов Шелкового пути.

Новый маршрут пройдет через Евразию и пройдет через многие страны. Это затронет 3 миллиарда человек и соединит азиатские, тихоокеанские и западноевропейские экономические круги. Основной целью Экономического пояса Шелкового пути является создание новой модели регионального сотрудничества. Особенно в сотрудничестве в торговле, транспорте и инвестициях, туризме и других секторах экономики (IRU, 2007). Стратегические концепции Экономического пояса Шелкового пути включают пять пунктов: политические связи, дорожные связи, свободную торговлю, денежное обращение и СЕССИЯ 3Е: Микроэкономика II 563 Общие чаяния нации. Китай считает, что в рамках экономического пояса Шелкового пути можно создать евразийскую экономическую зону, включающую Китай, Центральную Азию и Европу. В рамках этого проекта могут пересекаться крупные международные организации, такие как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). Страны Центральной Азии надеются вернуться в золотой век Великого шелкового пути через интеграцию двух интеграционных проектов - Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Экономический пояс Шелкового пути, безусловно, поможет реализовать потенциал внутренних возможностей в странах Центральной Азии.

Во-первых, это станет возможным благодаря превосходному географическому положению. Во-вторых, это приведет к постоянному увеличению грузопотока. В-третьих, он напрямую выйдет на рынки стран Таможенного союза, и в-четвертых, создаст благоприятную инвестиционную среду (Н. Ахметшин, 2002). Конкурентное преимущество проекта «Новый шелковый путь» будет основано на реализации «принципов 5С: скорость, сервис, стоимость, безопасность и стабильность». Из-за его территориальных и функциональных отношений, он должен производить "синергию". В сентябре 2013 года Китай официально предложил идею создания экономического пояса Шелкового пути, а в июне 2014 года Шелковый путь появился на карте мира, и его маршрут был внесен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Результаты многих исследований и международных форумов показывают, что современный Шелковый путь является долгосрочной глобальной стратегией. Предполагается, что реализация современного Шелкового пути займет около 30 лет. В будущем планируется создать семь «поясов»: транспорт, энергетика, торговля, информация, наука, технологии, сельское хозяйство и туризм. В настоящее время несколько карт отражают основные маршруты проекта «Пояс и дорога», включая Экономический пояс Шелкового пути (SREB). Шелковый путь пройдет через Казахстан, Кыргызстан, Бельгию, Узбекистан, Таджикистан, Иран, Беларусь, Ирак, Турцию, Францию, Болгарию, Молдову, Украину, Туркменистан, Россию, Польшу, Германию, Нидерланды, Швейцарию и Конец в Италии. Однако эта карта не лишена недостатков. В частности, оно не отражает возможности прохождения земли Шелкового пути через северные территории Казахстана и России в Европу.

В мае 2015 года Китай объявил о строительстве шести экономических коридоров для расширения территории проекта SREB. Китай планирует инвестировать около 900 миллиардов долларов США в 900 проектов в 60 странах. Финансирование реализации этих проектов будет осуществляться Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и Фондом Шелкового пути. Все коридоры будут взаимосвязаны. В настоящее время названы следующие коридоры: «Новый Евразийский континентальный мост» (Китай-Казахстан-Россия-564 Международная конференция европейских экономик 2018 Беларусь-Европа); коридор Китай-Монголия-Россия; коридор Китай-Центральная Азия-Юго-Запад Азия; Китайский коридор-Индокитай; Китайский коридор-Пакистан; Бангладешский коридор-Китай-Индия-Мьянма.

При этом, только первые три коридора являются по сути конкурирующими, так как все три ведут в Европу (Министерство коммуникации Китая, 2006). Наряду с общим развитием концепции «Великий шелковый путь», развивается из года в год и ее туристическая привлекательность. Она подкрепляется соответствующим сервисом, грамотным и избирательно гибким, включающим в себя быстрое оформление виз, современное гостиничное, транспортное сервисное обслуживание. Национальные туристические

компаниям, заинтересованные в том, чтобы турист побывал в нескольких странах, по территории которых проходит шелковый путь и увез с собой самые яркие впечатления, объединились в корпоративную организацию – Группу шелкового пути (Silk Road Group). В нее вошли Sairam Tourism (Узбекистан), Turan Asia (Казахстан), ITMS Tien-Shan (Кыргызстан), DN Tours (Туркменистан), IPTO (Иран), Improtexs Travel (Азербайджан), Armintour (Армения) и Caucasus (Грузия). Эти компании имеют высокий рейтинг. Цель этих компаний – обслуживать клиентов на высоком уровне. Главная цель, которую ставит перед собой эта группа – создание качественно нового туристического продукта под названием «транснациональные туры» по шелковому пути. У этого пути огромная притягательная сила, его маршруты вполне конкурентоспособны при сопоставлении с любыми другими, например, с посещениями Египта, Франции, Мексики, Бразилии, Испании. То, что Группе шелкового пути есть что показать своим клиентам, подтвердили ее успехи на всемирных туристических ярмарках последних лет, которые прошли в Париже, Лондоне, Берлине, Йокогаме. Внимание к ее стендам было массовым и активным. Главное же тому подтверждение – беспристрастная статистика, констатирующая рост туристического потока в страны Центральной Азии и Кавказа. В настоящее время сотни маршрутов были разработаны и эксплуатируются на всех континентах, включая самый привлекательный и самый длинный шелковый путь в мире, общей протяженностью 12 800 километров. Согласно прогнозу Всемирной туристической организации, к 2025 году знаменитый Шелковый путь станет самым популярным маршрутом среди туристов на нашей планете.

Международная ассоциация АТЛАС (ATLAS – Association for Tourism and Leisure Education), ведущая с 1991 г. исследования в рамках программы изучения культурного туризма, рассматривает культурный туризм как все перемещения человека к культурным достопримечательностям, отличные от места их постоянного проживания, мотивированные полностью или частично интересом посещения разных видов культурных достопримечательностей с целью получения новой информации, опыта и впечатлений для удовлетворения своих культурных потребностей [6].

Согласно проводимым АТЛАС исследованиям, развитие культурного туризма становится приоритетным направлением во многих странах и регионах, так как он считается видом, связанным с образованными и интеллигентными путешественниками, а также подразумевает их высокие расходы в местах пребывания. Культурный туризм чаще всего не вызывает негативной реакции у местных жителей, так как он является своеобразной оценкой качества конкретного места и при должном управлении может стать важным средством обеспечения сохранности и защищенности культурного наследия, а также инструментом обеспечения устойчивого развития территории.

Унифицированной и общепринятой классификации видов культурного туризма, как и многих других видов туризма, в настоящее время еще нет. Исходя из широкого понимания культуры и многообразия видов культурных достопримечательностей, искусств и культурной деятельности, к объектам культурного туризма относят:

- объекты культурного наследия;
- мероприятия исполнительских искусств;
- объекты визуальных искусств;
- фестивали и другие специальные мероприятия;
- религиозные объекты;
- элементы сельской жизни;
- элементы культуры и традиций коренных сообществ;
- декоративно-прикладное искусство и ремесла;
- языковую культуру;
- гастрономическую культуру
- индустриальную и торговую культуру;
- современную популярную культуру;
- специальные культурные интересы и т.д.

Как видно, понятие «культурный туризм» является чрезвычайно многогранным и может нести в себе признаки практически всех существующих видов туризма, если акцент ставится именно на его культурологической стороне. Однако здесь важным аспектом выступает именно расстановка приоритетов самого путешествующего лица, в связи с чем необходимо уделять особое внимание изучению мотивации туристов.

Более сложной является типология культурных туристов, учитывающая не только важность интереса к посещаемым объектам и достопримечательностям, но и глубину получаемого ими опыта, представленная на рис. Для мотивированных и ориентированных на культуру туристов интерес к посещению тех или иных культурных объектов может являться главной целью организации поездки, однако для многих туристов это является вторичной целью. Глубина получаемого ими культурного опыта также может быть различной, в зависимости от интересов, уровня знаний, временных возможностей, числа и типа сопровождающих и многих других факторов.

С учетом влияния этих двух факторов выделяют следующие пять типов туристов:

1. целенаправленные культурные туристы, для которых посещение объектов культурного туризма является главной целью поездки, при этом они ориентированы на максимально полное знакомство с посещаемыми объектами;

2. ориентированные на посещение культурных объектов туристы, которые не стремятся получить максимально полный культурный опыт, а нацелены скорее на культурное развлечение;
3. обычные культурные туристы, для которых возможности культурного туризма имеют умеренное значение и воспринимаются обзорно;
4. случайные культурные туристы, для которых культурные объекты практически не имеют значения при принятии решения о поездке, и знакомство с ними происходит поверхностно;
5. культурные туристы, которым случайно повезло – не планировавшие посещение культурных объектов, но получившие счастливую возможность подробно с ними ознакомиться [9].

Приведенные примеры показывают, что степень заинтересованности туристов должна обязательно учитываться при формировании широкого спектра разнообразных туристских продуктов в рамках культурного (как и других нишевых видов) туризма. Каждой из выделяемых групп может соответствовать отдельный туристский продукт, наиболее полно отвечающий их потребностям и мотивации. Это тем более важно учитывать в связи с тем, что часто именно узкоспециализированный нишевой туризм привлекает более опытных туристов с более высоким уровнем доходов, для которых в первую очередь важна аутентичность ресурсов, получение индивидуального опыта в путешествии и уход от массовых направлений; туристов, которых в современном глобальном мире отличает стремление к самоидентификации, поиску нового, неизведанного, что является важнейшим фактором развития современного туризма [1].

Разнообразие складывающихся туристских мотивов формирует не только различные виды туризма, но и предполагает многочисленные возможности появления новых туристских дестинаций. С трансформацией понятия «культурного туризма» от преобладания высокой культуры (посещение музеев, памятников и участия в культурных событиях, фестивалях и т.п.) к популярной, активнее стали развиваться гастрономический, приключенческий, кинотуризм и другие его виды.

В западной научной литературе все чаще используют словосочетание «культурный опыт» («cultural experience») для объяснения цели и направлений культурных путешествий. Этим подчеркивается интерес не только к материальному, но и нематериальному культурному наследию, «всеядность» культурного потребления, проявляющаяся в увеличении интереса как к высокой, так и к популярной культуре, выражающаяся в развитии креативного подхода, использовании элементов виртуализации и дополненной реальности, а также других новых технологий.

Поэтому культурный туризм можно рассматривать как особый вид туризма или элемент других видов туризма. Рекомендуется сформировать многоуровневого представителя культурного туризма, который не только отражает различия в мотивации туристов и выгодах посещения культурных достопримечательностей, но также отражает глубину его развития, что приводит к формированию разных методов для разных категорий туристов для формирования культурных компонентов и культурных продуктов, Тем самым обеспечивается выгода от участия в культурных направлениях потребления [2].

В культурном туризме, как и в других видах туризма, отмечается разная степень заинтересованности и мотивации туристов в содержании поездок. Например, Гейл Лорд, американский эксперт по культурному наследию, считает, что всех туристов, посещающих объекты культурного наследия, можно разделить на следующие группы:

1) сильно мотивированные туристы – активные любители наследия, которые составляют наименьшую часть потребителей такого туристского продукта, по ее оценкам, около 15 %. Это люди, которые целенаправленно едут в конкретное место, чтобы испытать на себе влияние его культуры и познакомиться с культурным наследием;

2) частично мотивированные туристы, которые путешествуют не только из-за привлекательности объектов культурного наследия, но и по другим причинам, например, с целью посещения родственников или отдыха. Эта группа представляет собой самый крупный сегмент рынка – примерно 30 %;

3) третья группа, включающая в себя около 20 %, является посетителями, которые мотивированы в первую очередь другими факторами, такими как отдых на морском курорте или посещение спортивного события, но также дополнительно планируют посещение объектов культуры, раз они находятся рядом;

4) случайные посетители, которые составляют также около 20 %. Эти люди не планируют посещение исторических мест и культурных мероприятий, но могут это сделать, если их уговорят интересующиеся культурой друзья или родственники;

5) около 15 % от общей численности туристов не интересуются культурными объектами вообще и не будут посещать культурные объекты ни при каких обстоятельствах [8].

Однако в последние годы интерес к культурному наследию и традициям других стран (в основном стран Азии) неуклонно растет. В этом случае развитие культурного туризма в районе Шелкового пути является особенно важным, поскольку Шелковый путь является не только сетью торговых путей, но и символом многих преимуществ, связанных с культурными обменами. В результате многие исторические и культурные достопримечательности были сохранены на пути знаменитого торгового пути. Крупномасштабный инфраструктурный

проект «Один пояс - один путь» частично перекрывает район Шелкового пути, и использование этой инфраструктуры позволит оптимизировать процесс туризма.

С 2013 года был реализован специальный проект по разработке стратегии развития туризма для традиционного коридора Шелкового пути. Всемирная туристская организация ООН и ЮНЕСКО совместно с экспертами по культурному наследию и туризму из стран-участниц разрабатывают стратегии развития устойчивого туризма для Коридора наследия Шелкового пути. Для стран-участниц наиболее важным достижением стало включение в 2014 году первого Коридора Шелкового пути - Чанган-Тяньшань через Казахстан, Кыргызстан и Китай - в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Коридор сыграл чрезвычайно важную роль в истории Центральной Азии, влияя на формирование культуры, городов и обычаев в регионах Китая, Казахстана и Кыргызстана. Предпринимаются усилия, чтобы сделать второй коридор через Узбекистан и Таджикистан объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО [3].

В то же время страны, участвующие в проекте, стараются максимально быстро и эффективно, без межгосударственных усилий на высоком уровне включиться в развитие культурного туризма под всемирно известным брендом, используя все имеющиеся у них культурные возможности и не только их. В качестве примера такой деятельности можно рассмотреть развитие культурного туризма в Турецкой Республике.

Анализ поисковых запросов Яндексa по Шелковому пути показывает, что в странах СНГ Турция и ее туристские дестинации лидируют среди прочих стран Шелкового пути [13], и это неслучайно. Национальная и местные туристские администрации стремятся превратить транзитное положение Турции между Европой и Азией в выгодный и привлекательный как для европейских, так и для азиатских туристов туристский продукт, в котором особая роль отводится уникальному по своему разнообразию культурному наследию страны.

В качестве объектов культурного туризма на Шелковом пути, в первую очередь, продвигаются знаменитые объекты Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО. В первую очередь, это культурные памятники Стамбула – одного из самых увлекательных и ярких мегаполисов мира. Центр христианского мира на протяжении многих веков, после завоевания мусульманами в XV веке он стал центром обширной Османской империи, в котором сконцентрированы как светские, так и религиозные памятники разных исторических периодов и культур. Для любого посещающего Стамбул туриста особое культурное значение имеют Айя-София, султанский дворец Топкапы, Голубая мечеть, а также множество дворцов, турецких бань и базаров, включая Гранд-базар, являющийся самым крупным рынком в мире.

Другой объект Всемирного культурного наследия на Шелковом пути – мечеть Улу и больница Дивриги, средневековые шедевры исламской архитектуры Анатолии, построенные в 1229 году – демонстрирует художественные элементы декоративного стиля, имеющие

персидское влияние и влияние других культур региона, являющиеся уникальными особенностями комплекса, преобразованного в медресе в XVIII веке.

Великий Шелковый путь проходил также через территорию Каппадокии, которая знаменита своим неповторимым ландшафтом вулканического происхождения, подземными городами, созданными в I тыс. до н.э. и пещерными раннехристианскими монастырями. Национальный парк Гёреме и пещерные города Каппадокии также входят в список Всемирного наследия ЮНЕСКО и привлекают огромное количество туристов, в том числе возможностью посмотреть на природные и культурные достопримечательности во время полетов на воздушных шарах, ставших в последние годы чрезвычайно популярными.

В соответствии с современными тенденциями развития культурного туризма и многообразием его видов Турция чрезвычайно активно продвигает элементы нематериального культурного наследия, которые включают традиционные танцы вращающихся дервишей, разнообразные народные художественные промыслы, национальные праздники и фестивали, а также гастрономические традиции турецкого кофе, хлебопечения и другие национальные традиции.

Культурный туризм развивается уже достаточно долго, но в последние годы в нем происходят достаточно быстрые изменения и преобразования. Эти изменения связаны с новыми формами культурного туризма, которые могут более активно развиваться в будущем. К ним относят формы культурного потребления, обусловленные новыми технологиями, а также рост независимости культурного туриста, которая дает возможность исследовать новые направления, не только отдаленные и экзотические, но и повторно открывать уже известные. Культурный туризм, вероятно, будет развиваться не как узкая туристическая ниша, а станет более общим средством потребления элементов повседневной жизни, нового опыта, интегрированного в местные социальные, экономические и культурные системы.

3.3 Прогноз оценки эффективности развития туризма в рамках мегапроекта «Один пояс – один путь»

В июле 2019 года информационно-аналитическая служба Preqin опубликовала обзор тенденций рынка нелистинговых инфраструктурных фондов во 2 квартале 2019 года – Preqin Quarterly Update: Infrastructure, Q2 2019. По данным обзора, во 2 квартале 2019 года инфраструктурные фонды продолжили привлекать капитал: 18 фондов достигли стадии финального закрытия, по сравнению с 13 фондами в 1 квартале 2019 г. Однако, объем привлеченных средств инвесторов снизился с \$24 млрд до \$19 млрд.

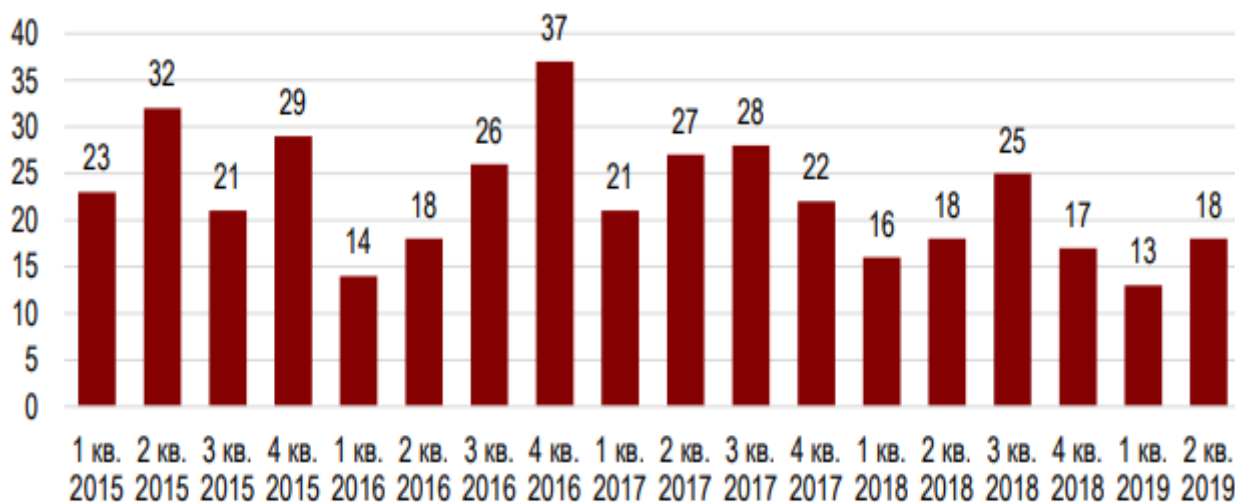


Рисунок 7 – Объем нелистинговых фондов для финансирования инфраструктурных туристических проектов

Среди фондов, достигших стадии финального закрытия во 2 квартале 2019 года, 10 фондов с совокупным объемом \$8,5 млрд были направлены на вложение средств в инфраструктурные проекты Северной Америки, 4 фонда с объемом \$8,1 млрд были направлены на вложения средств в европейские активы. Отмечается, что ни одного фонда не было сформировано в отчетном периоде для вложения средств на азиатском рынке, несмотря на значительные потребности в инфраструктурных инвестициях в данном регионе.

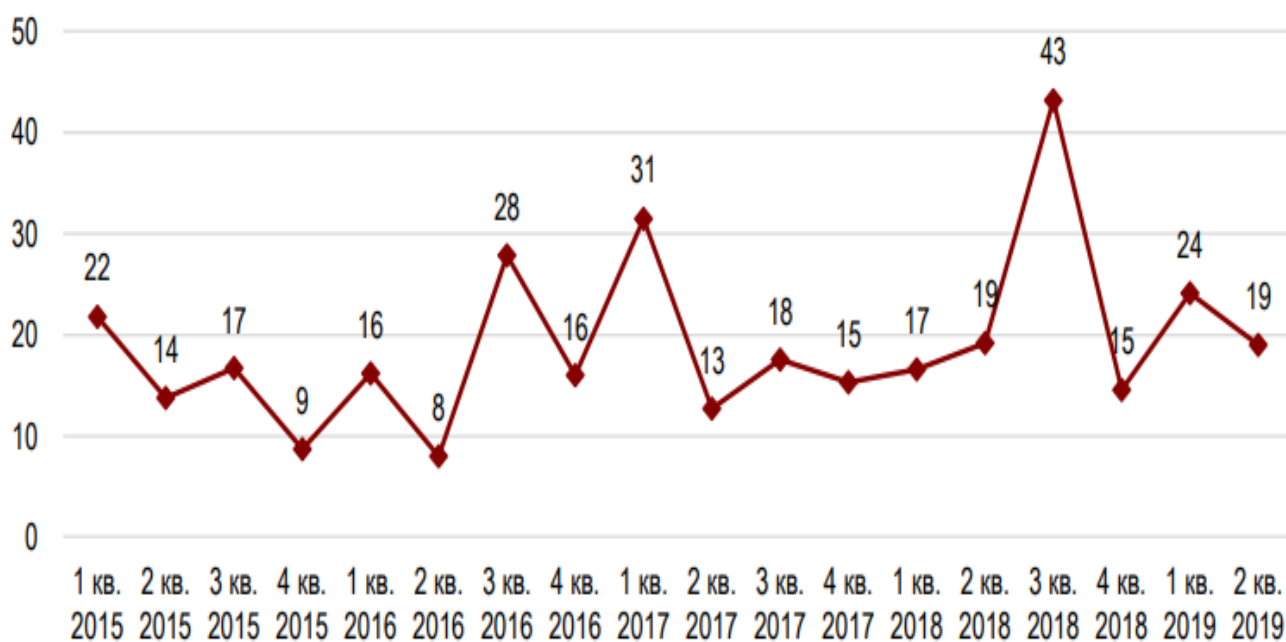


Рисунок 8 – Объем инвестиций, привлекаемых для финансирования инфраструктурных туристических проектов

Срок формирования фондов сокращается в последние три года. Так, 31% фондов достигли стадии финансового закрытия в течение 7-12 месяцев, 25% достигли стадии финального закрытия менее чем за 6 месяцев

Срок, требуемый нелистинговому инфраструктурному фонду для достижения стадии финального закрытия

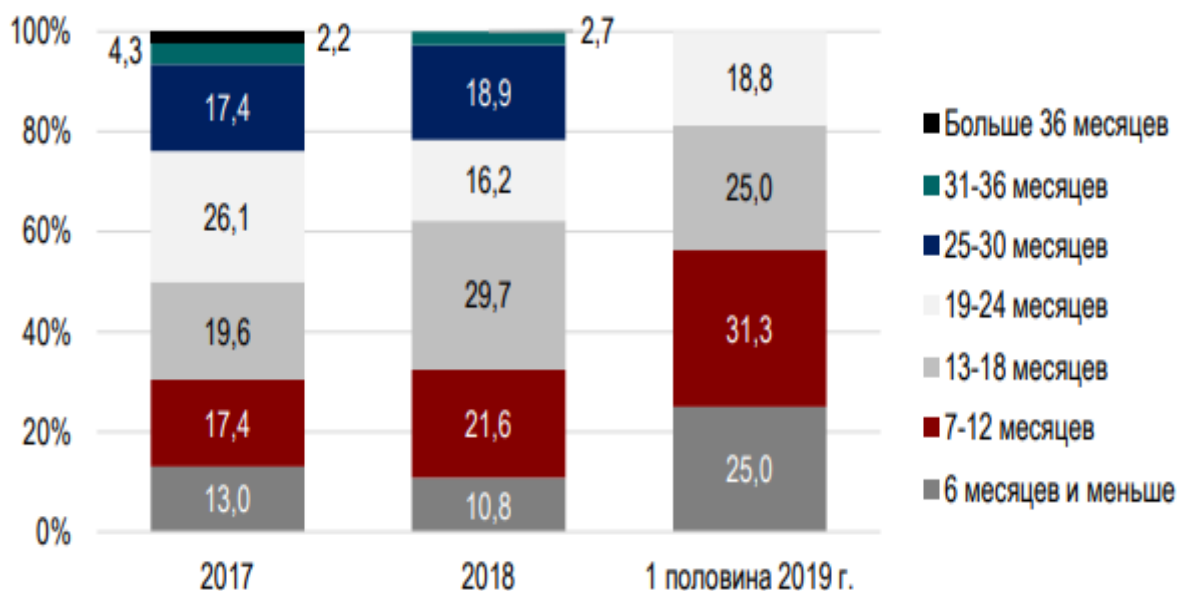


Рисунок 9 – Срок, требуемый нелистинговому инфраструктурному фонду для достижения стадии финального закрытия

Общее количество фондов, еще не достигших стадии финального закрытия и находящихся в процессе сбора средств инвесторов (fundraising) продолжает увеличиваться и составило в 2 квартале 2019 года 221 фонд, что является рекордной величиной.

В настоящее время международные институциональные инвесторы испытывают меньше уверенности в совершении большого количества сделок в краткосрочном периоде, по сравнению с прошлыми периодами. Так, две трети опрошенных инвесторов планируют всего лишь одну инвестиционную сделку на рынке инфраструктурных активов в ближайшие 12 месяцев. Многие инвесторы снижают объем целевого капитала, который они намеревались вложить на рынке реальных активов, что может говорить о том, что инвесторы находятся в ожидании коррекции на финансовом рынке или уже приобрели достаточный объем инфраструктурных активов. 67% опрошенных инвесторов в следующие 12 месяцев планируют инвестировать в нелистинговые инфраструктурные фонды менее \$100 млн. Еще 28% инвесторов планируют инвестировать от \$100 млн до \$499 млн, только около 5% инвесторов планируют вложить \$500 млн или более.

Инфраструктурные фонды остаются ключевым инструментом вложения средств инвесторов - 91% инвесторов планируют использовать данный инструмент для покупки инфраструктурных активов в ближайшие 12 месяцев, 15% инвесторов рассматривают возможности инвестирования в инфраструктурные фонды долгового и мезонинного финансирования, 13% в инфраструктурные фонды фондов. По данным Preqin, 53% опрошенных инвесторов в ближайшие 12 месяцев планируют инвестировать средства в инфраструктурные фонды европейских активов. На втором месте по популярности – глобальные инфраструктурные фонды (52% опрошенных намереваются инвестировать в данные фонды), на третьем месте – фонды, инвестирующие на рынках Северной Америки (31% опрошенных).

Общее количество инвестиционных сделок совершенных с участием инфраструктурных фондов продолжает снижаться, после того как был достигнут максимум в 4 квартале 2017 года, когда было зарегистрировано более 600 сделок. Во 2 квартале 2019 года состоялось 582 сделки по всему миру. При этом совокупный объем данных сделок составил \$155 млрд (по сравнению с \$63 млрд за 1 квартал 2019 года). Снижение количество инфраструктурных сделок было отмечено во всех регионах мира, так в Европе и Северной Америке количество сделок снизилось на 12% и 16% соответственно по отношению ко второму кварталу 2018 года. Больше всего инфраструктурных сделок во 2 квартале было совершено в секторе возобновляемой энергетики, телекоммуникаций и секторе коммунальной инфраструктуры. При этом, количество сделок в области возобновляемой энергетики составило 308, по сравнению с 337 на конец первого квартала 2019 года. Три из пяти самых

значительных по объему сделки с инфраструктурными активами были заключены в энергетической отрасли, две сделки состоялись в отрасли телекоммуникаций и коммунального сектора.

В июле 2019 года информационно-аналитическая служба Preqin, опубликовала обзор, где проанализировала перспективы вложения средств институциональных инвесторов в альтернативные активы – Preqin Investor Update: Alternative Assets H2. Согласно проведенному опросу, инвесторы испытывают оптимизм относительно продолжение роста отрасли альтернативных активов, на фоне роста цен на активы и значительные объемы свободных средств для инвестиций (dry powder). По данным Preqin, совокупный объем капитала, инвестированного в альтернативные активы по всему миру, в том числе прямые инвестиции, недвижимость и инфраструктуру, достиг в 2018 году \$9,5 трлн. Отдельные инвесторы полагают, что рынок альтернативных инвестиций достиг своего пика и коррекция неизбежна. Согласно опросу, большинство инвесторов удовлетворены вложениями в альтернативные активы.

Так, по мнению 70% опрошенных инвесторов отметили, что их вложения в инфраструктурные активы были на уровне их ожиданий, 14% инвесторов отметили, что вложения превзошли их ожидания, а 16% отметили, что вложения оказались ниже ожиданий. 67% инвесторов ожидают, что доходность их портфелей инфраструктурных активов останется без изменений в следующие 12 месяцев, 21% опрошенных отметили, что доходность должна превысить достигнутые ранее результаты, 16% отметили, что ожидают доходность ниже достигнутых ранее результатов. Большинство инвесторов в альтернативные активы отметили, что намерены увеличить объем вложений в альтернативные активы в ближайшие 12 месяцев.

Среди них, 48% опрошенных инвесторов в инфраструктурные активы намерены сохранить объем инвестиций на уровне прошлого года, 36% инвесторов планируют увеличить объем вложений в инфраструктурные активы, 16% инвесторов намерены снизить объем вложений. В отчете отмечается, что количество инвесторов, намеревающихся увеличить вложения в инфраструктурные активы постепенно снижается в последние три года, так в июне 2017 года, доля инвесторов планировавших увеличить вложения в инфраструктурные активы составляла 53%, а в июне 2018 года – 43%. 79% опрошенных инвесторов полагают, что инфраструктурные активы США являются наиболее привлекательными с точки зрения вложения средств. На втором месте инфраструктурные активы Западной Европы (за исключением Великобритании) (55% инвесторов отдали им свой голос), на третьем месте – активы Австралии и Новой Зеландии, за которые проголосовали 32% инвесторов.

Среди инвесторов, специализирующихся на вложении средств в инфраструктурные активы стран с развивающимися экономиками, 39% опрошенных отметили, что наиболее

привлекательными для вложений средств обладают активы Индии, на втором месте с 32% голосов активы Центральной и Восточной Европы. 29% инвесторов отдали свое предпочтение активами на территории Китая, 16% - Бразилии, а 8% - России.

Таким образом, составим таблицу с прогнозом эффективности реализации туристического проекта на базе мегапроекта «Один пояс – один путь».

Таблица 4 – Прогноз оценки эффективности инвестиций в туристическую отрасль в рамках мегапроекта «Один пояс – один путь»

№	Параметр проекта	Показатель
1	Общий охват	Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Турцию, Болгарию, Молдову, Украину, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию, Нидерланды, Бельгию, Францию, Швейцарию, Италию.
2	Требуемые инвестиции	На основании анализа инвестиций в туристическую инфраструктуру, можно судить, что требуется около 19 млрд. долларов
3	Срок окупаемости	На основании анализа окупаемости подобного рода проектов можно судить, что требуется 36 до 72 месяцев
4	Основные проблемы на пути реализации	<ol style="list-style-type: none"> 1. Политические противоречия между странами; 2. Потребность в привлечении частных инвесторов; 3. Несоответствие законодательства в различных странах маршрута; 4. Культурные различия; 5. Экономические различия 6. Потери туристической отрасли в связи с эпидемиями.

Таким образом, можно предположить, что проект потенциально имеет рентабельность, однако существует масса препятствий на пути его реализации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На 22-м пленарном заседании Всемирной туристской организации ООН Китай инициировал создание Всемирного туристического альянса, который станет важной платформой для обмена опытом в будущем. В то же время была опубликована Чендуская декларация о сотрудничестве в области туризма «Пояс и дорога», в которой предлагается укрепить сотрудничество по туризму «Пояс и дорога», укрепить политическую коммуникацию, способствовать развитию туризма, создать механизм сотрудничества в сфере туризма и улучшить качество туристических обменов.

После создания Всемирного туристического альянса руководители многих компаний-членов заявили, что это будет способствовать обмену отраслевыми экспертами и профессиональными организациями по всему миру для обмена опытом и тенденциями международной индустрии туризма.

Кроме того, многие официальные или неофициальные кооперативные организации в настоящее время изучают вопросы обмена опытом, обмена и сотрудничества в сфере туризма, включая механизм сотрудничества в области туризма Шанхайской организации сотрудничества, Всемирную федерацию туристических городов, Всемирный альянс индустрии туризма и Всемирный туризм. Проект «Шелковый путь» и т. Д. Организован с целью обмена и сотрудничества в содействии развитию и защите туристических ресурсов вдоль «Пояса и дороги».

По мнению бывшего Генерального секретаря Всемирной туристской организации ООН Руи Фай, развитие индустрии туризма в Китае внесло важный вклад в мировую индустрию туризма. Он отметил: «Китай предоставил лучший пример для развития мировой индустрии туризма - с туризмом в качестве приоритетной области развития, он полностью раскрыл свой потенциал в вопросах развития сельских районов и борьбы с бедностью. Китайская модель развития туризма и Китай Меры, принятые по этим вопросам, могут быть использованы в качестве руководства для развития других направлений. Мало того, что Китай также внес много новых идей, новых инициатив и новых идей в развитие мировой индустрии туризма. Китайская инициатива «Пояса и дороги» Развитие чрезвычайно важно ".

Ли Цзиньцао, директор Национального управления по туризму, отметил, что в настоящее время в Китае ежегодно выезжает 120 миллионов туристов. В ближайшие пять лет 150 миллионов китайских туристов отправятся в страны, расположенные вдоль Шелкового пути. Китай готов поделиться возможностями развития туризма в Китае со странами,

расположенными вдоль маршрута, посредством сотрудничества в сфере туризма, обмена опытом, укрепления дружбы, расширения масштабов двустороннего обмена персоналом и содействия общему развитию.

Инициатива «Пояс и дорога» будет активно содействовать более тесным экономическим и торговым обменам, а также политическим и дипломатическим отношениям между Китаем и странами, расположенными вдоль пояса и дороги, с тем чтобы лучше координировать меры по содействию выездному туризму и политику безопасности иностранных инвестиций в сфере туризма посредством продвижения глобального управления туризмом. Право говорить и влиять обеспечивают основу рынка. В то же время поощрение обмена опытом и сотрудничества в сфере туризма и туризма также поможет найти подходящее место для реализации ценности для торговли между странами, а также создаст благоприятную среду для развития и перспективы для роста связанных с путешествиями предприятий между странами в предприятия с мировым именем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бузянин С.Г., Афонасьева А.В. Один пояс, один путь – политические и экономические измерения // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2017. № 40. – с. 5–14.
2. Караганов С. Мир на вырост // Россия в глобальной политике. 2018. №1. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/mir-na-vyrost/> (дата обращения: 20.04.2020).
3. Дружинин А.Г., Дун Я. «Один пояс – один путь»: возможности для регионов западного побережья России // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 2. С. 39–55.
4. Song L. Heilongjiang's participation in the belt and road initiative // Россия и АТР. 2019. № 3 (105). С. 71–85.
5. Чуньгуан Л. Угрозы для сотрудничества между Китаем и Россией в контексте реализации стратегии "одного пояса, одного пути" // Наука и мир. 2016. № 2. С. 4.
6. Прокофьев И.В., Ларин О.Н., Каратаева К.Е. Инициатива "Один пояс – один путь" – новая платформа для расширения российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере // Проблемы национальной стратегии. – 2017. – №6. – с. 11– 48.
7. Безруков Л.А., Воробьев Н.В., Емельянова Н.В., Владимиров И.Н. Международный транспортный коридор на базе Транссиба и развитие городских агломераций Сибири / В сборнике «Географические исследования Сибири и сопредельных территорий» / Материалы Международной географической конференции, посвященной 90-летию со дня рождения академика Владимира Васильевича Воробьева (Иркутск, 21–25 октября 2019 г.). – Иркутск: Изд-во Института географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2019. – 542 с

8. Хейфец Б.А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут "одного пояса – одного пути" // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67–87.
9. Чижков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 1 (68). С. 27–32.
10. Ильинский А.И., Райлян А.И., Сорокин Д.Д. Необходимость развития транспортной инфраструктуры северного морского пути // Экономические науки. 2019. № 180. С. 107–109.
11. Самофалова О. Китай включил важнейший российский маршрут в сферу своих интересов // Деловая газет «Взгляд». – 2018. – 26 января.
12. Куприянов К.Е. Северный морской путь в контексте арктической стратегии России: правовые аспекты / В сборнике: Арктический вектор: стратегия развития Материалы II-й научно-практической конференции. Редколлегия: И.В. Самсонова [и др.]. 2019. С. 151–153.
13. Горошникова Т.А., Ильинский А.И. Северный морской путь как крупномасштабная система: анализ маршрутов в определенных ледовых условиях / В книге: Управление развитием крупномасштабных систем mlsd'2019 Материалы двенадцатой международной конференции Научное электронное издание. Под общей ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. 2019. С. 200–202.
14. Тимченко Т.В., Журавлева К.А. Экономические основы развития морских перевозок по северному морскому пути // Современные аспекты экономики. 2017. № 1 (233). С. 11–14.
15. Братцев А.И. Обоснование концепции развития транспортно-логистической системы северного морского пути // Экономика и предпринимательство. 2017. № 3–1 (80). С. 787–794.
16. Ефремова М.В. Развитие российской туристской индустрии в условиях кризиса // Маркетинг в России и за рубежом. 2010. № 2. С. 115–119.

17. Кораблева Д.Р., Понкратова Л.А. Выездной туризм из Китая: динамика и смена приоритетов // Материалы научно-практической конференции «Россия и Китай: вектор развития». Благовещенск: Амурский государственный университет, 2016. С. 224–227.
18. Титова А.Д., Понкратова Л.А. Международный туризм в Китае: позиции и взаимодействие с другими странами // Материалы научно-практической конференции «Россия и Китай: вектор развития». Благовещенск: Амурский государственный университет, 2016. С. 189–192.
19. Могзоев А.М. Туристические услуги России и Китая в экономике города // Материалы международной научно-практической конференции «Управление в социальных и экономических системах». М.: Московский университет им. С.Ю. Витте, 2015. С. 487–502.
20. Чжан Би Юй. Государственная политика развития внутреннего туризма в Китае // Вестник университета. 2014. № 21. С. 64–66.
21. Мартышенко Н.С., Ильин А.Е. Жители Приморского края выбирают турпоездки в Китай. Эволюция рынка туристских услуг выездного туризма из Приморского края в Китай // Российское предпринимательство. 2011. № 2. С. 22–26.
22. Мартышенко Н.С. Исследование структуры потребления туристских услуг по турам Владивосток – Китай // Практический маркетинг. 2010. № 5. С. 24–32.
23. Jie Lu, Zi Lu. Development, Distribution and Evaluation of Online Tourism Services in China. *Electronic Commerce Research*, 2004, vol. 4, iss. 3, pp. 221–239. doi: 10.1023/B:ELEC.0000027981.81945.2a
24. Чэн Бин, Севастьянов Д.В. Становление, современное состояние и перспективы развития международного туризма в Китае и России // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7. 2010. Вып. 1. С. 100–108.
25. Riliang Qu, Ennew C., Sinclair M.T. The Impact of Regulation and Ownership Structure on Market Orientation in the Tourism Industry in China. *Tourism*

Management, 2005, vol. 26, iss. 6, pp. 939–950. doi: 10.1016/j.tourman.2004.06.012

26. Брызгалова Ю.А. История и современное состояние развития туризма в Китае // География и туризм. Сборник научных трудов. Пермь: Пермский государственный национальный исследовательский университет, 2014. С. 27–34.
27. Пульникова А.А., Бовтун В.С. Туризм в Китае и перспектива его развития // Горизонты образования. 2008. Вып. 10. С. 82–87. 13. Сунь Яо. О путях повышения уровня китайско-российского сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 6. С. 88–92.
28. Косолапов А.Б., Ерусов В.М. Тенденции развития туристского бизнеса в Приморском крае // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2011. Вып. 3. С. 18–22.
29. Старичков А.Ю. Актуальные вопросы реализации соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о безвизовых групповых туристических поездках от 29 февраля 2000 г. // IV Российско-китайский форум по приграничному туризму между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и СевероВостока Китайской Народной Республики. Сборник статей. Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, 2014. С. 141–144.
30. Чжан Би Юй. Государственная политика развития внутреннего туризма в Китае // Вестник университета. 2014. № 21. С. 64–66.